

“ منك أبدأ ”
“ Ricomincio da TE ”
“ Je repars de toi ”

Réadaptation à base communautaire
et Théâtre d'inclusion sociale
AID 11905



Projet cofinancé par



Note de Synthèse Audit d'accessibilité

Villes de Kairouan & Ben Arous



Juin 2021



COPE
Cooperaz bne Paesi Emergenti



COPE
تعاون الدول الناشئة



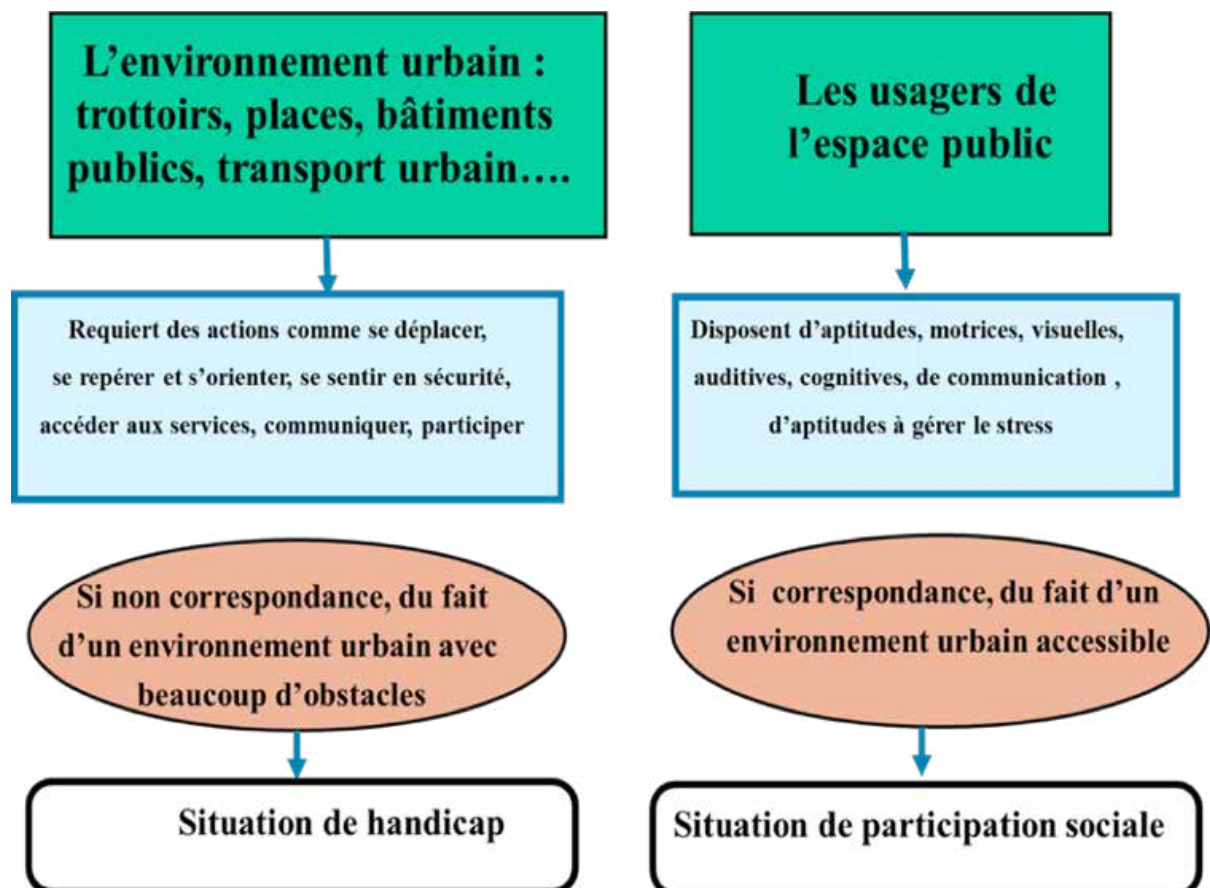
INTRODUCTION

- Une ville inclusive et accessible est une ville qui répond au mieux aux besoins de chacun de ses citoyens pour accéder à la ville et à ses différents services et activités tout en assurant le confort et une meilleure qualité d'usage.
- Les personnes en situation de handicap habitant les deux villes de Ben Arous et Kairouan font face au quotidien à de multiples obstacles dans leur environnement physique qui les empêchent de participer à la vie sociale sur un pied d'égalité vis-à-vis des autres citoyens. Ces obstacles physiques leur interdisent de jouir de leurs droits civiques, politiques et, finalement, humains.
- Dans les prochaines années, le handicap deviendra une préoccupation encore plus grande à cause de l'augmentation de sa prévalence, qui s'explique par le vieillissement des populations et le risque plus élevé de handicap chez les personnes âgées.
- Un environnement libre de toute barrière est pourtant un facteur-clé de l'inclusion des personnes en situation de handicap dans la société, améliorant leur participation et leur mobilité, ce qui est une précondition pour une société inclusive. La Convention Relative aux Droits des Personnes Handicapées, ratifiée par la Tunisie, a intégré l'accessibilité parmi les huit principes directeurs qui servent de fondation à la Convention, au même titre que le respect de la dignité, l'autonomie individuelle, l'indépendance, la non-discrimination, la participation complète et effective et l'inclusion dans la société, le respect de la différence et la reconnaissance comme partie de l'humanité et de la diversité humaine, et l'égalité des chances.
- Dans le cadre du projet « Je repars de Toi », mis en œuvre par l'association Coopération Pays Emergents (CO.P.E.) en tant que chef de file d'un ample partenariat qui compte sept partenaires en Tunisie, dans le gouvernorat de Ben Arous et Kairouan, et un en Italie, a commandé de février 2021 à Avril 2020 un diagnostic d'accessibilité dans les deux villes de Kairouan et Ben Arous, visant à améliorer l'accessibilité architecturale et urbaine pour les personnes en situation de handicap dans les deux villes.
- Cette note synthétique, rédigée en fin de projet, s'adresse avant tout aux responsables des structures publiques et des associations des deux villes et aux communes de Kairouan et de Ben Arous. Mais il peut être plus globalement un outil d'aide au développement de projets de mise en accessibilité architecturale et urbaine pour tous acteurs de l'aménagement urbain des deux villes.
- Les pouvoirs publics sont à la base de la conception et de la mise en œuvre des politiques en matière d'accessibilité. Ils sont également impliqués dans les processus de décision des constructions ou réhabilitations de bâtiments ou d'espaces publics. Si les pouvoirs publics nationaux ont pour responsabilité de mettre en place un cadre législatif, les pouvoirs publics locaux ont la responsabilité de la mise en œuvre de ce cadre législatif.
- Après avoir décrit les principes généraux d'intervention pour agir sur la thématique de l'accessibilité (I), cette note décrit les actions à mettre en place pour une plus grande accessibilité architecturale et urbaine dans les deux villes de Ben Arous et Kairouan (II). Le diagnostic d'accessibilité d'espaces publics est une activité particulièrement importante, pour pouvoir dresser les différentes recommandations. Les pistes d'amélioration de l'accessibilité au niveau des deux villes sont évoquées dans une dernière partie du document (III), afin de donner des perspectives de travail aux acteurs des deux villes pour assurer une continuité aux activités du projet « Je repars de Toi ».

LES PRINCIPES GÉNÉRAUX D'INTERVENTION POUR AGIR SUR LA THÉMATIQUE DE L'ACCESSIBILITÉ

1. Le handicap situationnel comme fondement de l'intervention

□ On considère qu'une personne est confrontée à une situation de handicap lorsque l'interaction entre ses aptitudes et capacités personnelles et l'environnement urbain dans lequel il évolue ne lui permet pas d'accéder à la pleine réalisation de ses habitudes de vie, comme aller au travail, aller à l'école ou encore aller au théâtre. Les actions améliorant l'accessibilité permettent de modifier l'environnement urbain et les moyens de transport, en diminuant les obstacles qui crée des situations de handicap. C'est donc l'environnement qui doit être adapté aux aptitudes de la personne, et non l'inverse.



2. Un ensemble d'interventions sur l'environnement physique

Un environnement accessible est un environnement qui permet une liberté et une sûreté de déplacement et d'utilisation, sans aucune condition d'âge, de sexe, de déficiences, un espace ou un produit pouvant être utilisé par toutes et tous, sans obstacles, avec dignité et le plus d'indépendance possible. La racine du mot accessibilité vient du mot ACCÈS qui signifie « possibilité d'aller, de pénétrer dans un lieu, d'entrer, etc. », ce qui indique la possibilité de circulation sans entraves. D'où la méthodologie adoptée dans le cadre de l'audit d'accessibilité dans les deux villes de Ben Arous et Kairouan, à savoir APCU : Atteindre, Pénétrer, Circuler, Utiliser.

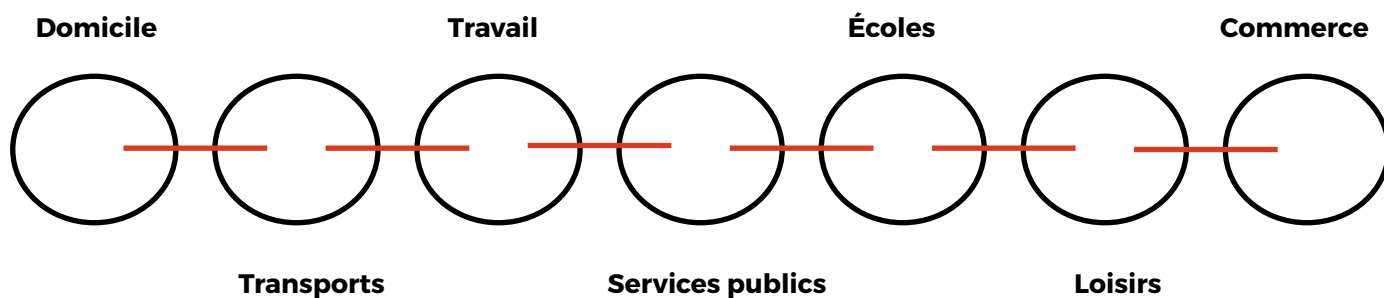
- Atteindre: arriver jusqu'au service où l'on souhaite se rendre (problématique du transport, de la signalétique, de la voirie, etc.).
- Pénétrer: pouvoir entrer dans les bâtiments.
- Circuler : pouvoir se déplacer à l'intérieur des bâtiments.
- Utiliser : pouvoir utiliser tous les services offerts dans les bâtiments.

L'accessibilité sur les deux territoires se décline selon 3 axes principaux :

- Les bâtiments et espaces publics
- La voirie
- Le transport en commun

3. La nécessité de construire une chaîne de déplacement, et d'intervenir sur tous les maillons de cette chaîne

Le développement d'une accessibilité généralisée du cadre bâti de Ben Arous et Kairouan nécessite une vision globale sur l'ensemble de la chaîne du déplacement, c'est à dire sur chaque maillon essentiel : l'habitat, les équipements recevant du public, la voirie et les transports. L'accessibilité à l'environnement physique ne se résume pas à la construction de rampes d'accès, elle doit permettre de faciliter le déplacement dans une vision globale de chaîne du déplacement. Un maillon manquant suffit à annuler le bienfait de tous les autres et interdit l'accès totalement. La continuité de la chaîne de déplacement implique la réelle implication de nombreux acteurs, voire de tous (par exemple en respectant les règles de stationnement, les priorités de passage, en laissant sa place dans les transports en commun, etc.).



Bien sûr, il n'est pas toujours possible de réaliser pleinement une chaîne de déplacement accessible à court terme. Mais il est important de débiter et de prendre en compte cette question d'une part pour toutes les constructions nouvelles, d'autre part en initiant un processus de mise en accessibilité des constructions existantes.

4. La réalisation de diagnostics d'accessibilité

Pourquoi faire un diagnostic ?

Le diagnostic d'accessibilité est utilisé pour apprécier les obstacles à la mobilité dans un espace donné comme une rue, un bâtiment recevant du public ou encore un moyen de transport urbain. Il doit permettre d'identifier les principaux problèmes dans le but de proposer des solutions efficaces et à faible coût. Les diagnostics réalisés à l'échelle d'une ville permettent de faire de nombreux diagnostics de bâtiments publics, de rues, de places et d'espaces extérieurs, etc. Ils permettent de réaliser un état des lieux global de l'accessibilité.

Ces diagnostics peuvent aussi permettre d'établir un début de concertation entre personnes en situation de handicap et/ou leurs représentants et les autorités locales.

Les diagnostics sont d'excellents outils d'information et de communication: ils permettent de faire l'inventaire de manière précise des équipements accessibles et de ceux qui ne le sont pas, et sont ainsi des outils efficaces pour la sensibilisation des acteurs concernés. Dans le cadre du projet « Je repars de toi », une prestation de réalisation de diagnostics d'accessibilité dans les deux villes de Kairouan et Ben Arous a été effectuée. Cette prestation a pour objectif :

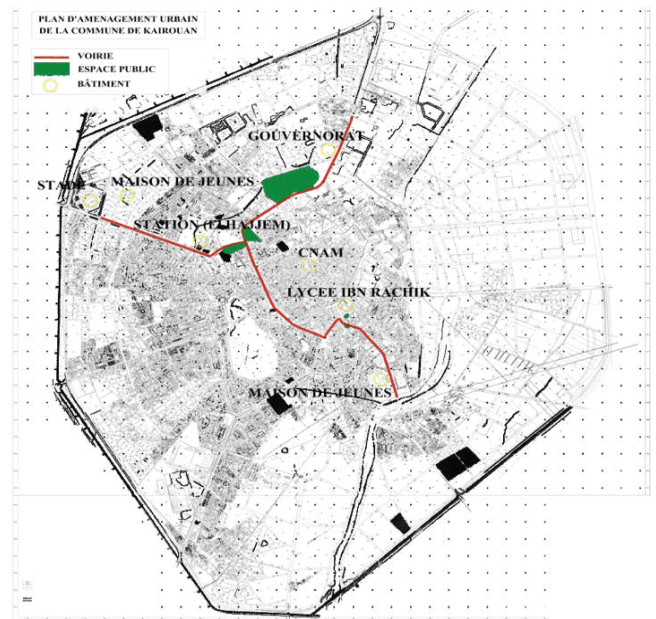
- d'évaluer l'accessibilité des bâtiments, espaces publics et systèmes de transport en utilisant une approche universelle, c'est à dire un environnement qui soit, autant que faire se peut et de la manière la plus indépendante et naturelle possible, accessible, compréhensible et utilisable par tous, sans devoir recourir à des solutions nécessitant une adaptation ou une conception spéciales. Pour se faire, les diagnostics réalisés ont pris en compte les différents handicaps visuels, auditifs, physiques et mentaux.
- de sensibiliser et améliorer les compétences techniques des acteurs locaux autour de la question d'accessibilité. L'implication des acteurs locaux dans la réalisation de la préparation et tout au long du diagnostic a permis de renforcer leur connaissances et leur sensibilité à la thématique de l'accessibilité.
- de proposer des scénarii d'amélioration des conditions d'accessibilité pour des futurs travaux de mise en accessibilité. Les diagnostics décriront précisément l'ensemble des obstacles repérés, avec une photographie et un repérage sur plan. Ils décriront ensuite les solutions techniques et les travaux nécessaires pour enlever ses obstacles.

Quelle méthodologie utilisée pour faire les diagnostics ?

Les deux diagnostics réalisés au niveau des deux villes se sont basés sur la notion centrale de parcours urbain, qui reprend le principe clef de la chaîne de déplacement. C'est pour respecter cette notion de chaîne de déplacement que ont été réalisés des diagnostics portant à la fois sur la voirie, sur des établissements recevant du public, sur des parcs et sur des stations de transport. Les deux chaînes de déplacement choisies desservent des établissements recevant du public de différentes natures, qui sont représentatifs de la diversité des situations rencontrées dans les deux villes:



Chaîne des déplacements du gouvernorat de Ben Arous



Chaîne de déplacements du gouvernorat de Kairouan



L'analyse de l'accessibilité sur les deux chaînes de déplacement identifiées a été guidée principalement :




- par une analyse par l'usage ou par le confort d'usage, plus que sur le strict aspect réglementaire qui ne constitue qu'une base minimum.
- par une analyse par type de handicap. Une meilleure accessibilité profite d'abord et avant tout aux personnes en situation de handicap, ayant une déficience soit physique, soit sensorielle, soit intellectuelle, soit psychique.
- par l'implication des acteurs locaux dans la conduite des diagnostics, pour un transfert de compétences le plus important possible.


































SYNTHÈSE DES DIAGNOSTICS DANS LES DEUX VILLES DE BEN AROUS ET KAIROUAN



Classement des aménagements

	Conforme
	Acceptable
	Non Conforme

Aménagement	Action	Les constats majeurs	Handicaps concernés				Appréciation
Les bâtiments & espaces publics	Accéder	<ul style="list-style-type: none"> -Pas des places de stationnement réservé pour les personnes en situation d'handicap -Pas des bandes de passage piéton sécurisé (absence de traçage et des bandes d'éveil podotactile) -Cheminement extérieur généralement non accessible : 					
	Pénétrer	<ul style="list-style-type: none"> -Absence des rampes d'accès aux bâtiments et espaces publics. Et si existent, elles ne sont pas faites selon la réglementation en vigueur (pente trop importante) -Portes vitrées avec manque d'éléments contrastés pour les mal voyants -Escalier non conforme, avec absence de bande d'éveil à la vigilance, main courante qui ne dépasse pas la première et la dernière marche, absence de contraste des nez de marches dans tous les bâtiments ; 					
	Circuler	<ul style="list-style-type: none"> -Absence de repère au sol pour les personnes non voyantes pour des obstacles à moins de 2.2 de hauteur ; -Absence de repère au sol pour les personnes non voyantes dans un espace très large, pour aller de l'entrée principale jusqu'aux guichets et bureaux du personnel -Largeurs des couloirs non conformes -Eclairage faible dans les couloirs -Largeurs des portes des bureaux non conformes -Manque de signalisation d'orientation (indication en braille, information sonore) 					
	Utiliser	<ul style="list-style-type: none"> -Absence d'un espace libre dans la salle d'attente pour personnes en fauteuil roulant -Système de file d'attente pas accessible aux personnes non voyantes -Banque d'accueil non conforme avec une hauteur trop importante -Absence de WC accessible pour les utilisateurs de fauteuils roulants -Absence des documentations adaptées aux personnes en situation d'handicap 					

La voirie	Chaussée	<ul style="list-style-type: none"> ·Caractéristiques géométriques (déclivité et dévers) généralement conformes ·Les passages piétons examinés dans les deux villes, aucun n'est complètement conforme, ce qui suscite un sentiment d'insécurité permanent pour l'ensemble des usagers de l'espace public, et particulièrement pour les personnes en situation de handicap: absence de bandes d'éveil à la vigilance, manque de traçage ou traçage effacé ·Absence de stationnement réservé aux personnes handicapées (stationnement des véhicules non autorisé et emplacements non matérialisés) 					
	Trottoirs	<ul style="list-style-type: none"> ·Un pourcentage considérable des trottoirs est non revêtu ou en état très dégradé ·Les plaques de rues, très importantes pour l'orientation, sont peu lisibles, particulièrement pour les personnes malvoyantes. ·Trottoirs ont des largeurs acceptables mais occupées par de nombreux obstacles : fentes, dénivellations, etc ·Hauteurs de panneaux de signalisation non-conforme, à moins de 220 cm de hauteur ; ·Plusieurs poteaux de signalisation et d'arbres implantés au milieu des trottoirs trottoir, qui réduisent la largeur du cheminement à moins de 1,40 mètre ; ·Commerçants et terrasses des cafés sur les trottoirs, ce qui crée une rupture dans le cheminement piétonnier. ·Bateaux de liaison chaussée -trottoir non existants ou de hauteurs non conformes ·Absence d'entretien des trottoirs 					
Transport en commun	Bus	<ul style="list-style-type: none"> ·Il y a globalement une absence de quai, qui se traduit par un manque d'accessibilité pour les personnes en fauteuil roulant ·Les bus ne sont équipés par des palettes de montée/descente ·Absence des portes à priorité PSH de largeur >1.5 m ·Manques d'espaces réservés aux fauteuils roulants équipés par des moyens de fixation ·Manque des moyens de signalisation (sonore et visuelle) dans les bus 					

PROPOSITION DE PISTES D'AMÉLIORATION DE L'ACCESSI- BILITÉ AU NIVEAU DES VILLES DE BEN AROUS ET KAIROUAN

Une politique publique sur la thématique de l'accessibilité est généralement organisée selon deux grands axes: d'une part la prise en compte de l'accessibilité dans toute conception neuve (habitat, voirie, transport, établissement recevant du public), d'autre part la mise en accessibilité progressive de l'environnement physique existant.

Au-delà de ces deux grands axes, les grandes orientations stratégiques et méthodologiques peuvent être listées selon trois niveaux : le niveau juridique et réglementaire, le niveau organisationnel et le niveau opérationnel.

Ces orientations sont interdépendantes et c'est leur conjonction qui rendra l'action publique efficace en matière d'accessibilités.

1. Le niveau juridique & réglementaire

Ce niveau dépend généralement plus de la responsabilité des pouvoirs publics nationaux que des autorités locales.

Recommandation 1 : Actualisation des textes législatifs et réglementaires

Les textes législatifs et réglementaires pourraient être actualisés ou complétés par les différents ministères, afin de mieux définir les obligations pour une prise en compte de l'accessibilité dans les transports, dans les aménagements urbains et la voirie, et dans les établissements recevant du public.

Recommandation 2 : réviser les normes d'accessibilité

Les ministères concernés devraient par ailleurs publier des arrêtés pour réviser les normes d'accessibilité, afin qu'elles correspondent plus à une approche multi-handicaps. Il apparaît plusieurs référentiels d'accessibilité existants qui devraient être unifiés.

2. Le niveau organisationnel


Recommandation 3 : mettre en place une coordination de la politique nationale d'accessibilités

La mise en œuvre d'une politique publique d'accessibilités implique la participation de nombreux acteurs dans les différents domaines concernés : équipement, agences de réhabilitation, habitat et ville, finances, transports. La coordination d'une politique nationale d'accessibilités, nécessairement transversale, nécessite la densification du rôle de porteur de projet du ministère des affaires sociales.

Recommandation 4 : mobiliser tous les ministères concernés

Le principe de la chaîne de l'accessibilité demande une intervention sur chaque maillon de la chaîne logement - voirie - établissements recevant du public - transport. Une absence d'action sur un des maillons de la chaîne risque de réduire à néant les efforts faits sur les autres maillons.

Recommandation 5 : mettre en place un nouveau niveau institutionnel d'intervention locale sur l'accessibilité



Une politique publique sur l'accessibilité nécessite obligatoirement une responsabilisation des communes. Les collectivités locales, ayant des compétences spécifiques dans les domaines tels que la construction, l'urbanisme et l'aménagement urbain, les transports, peuvent avoir pour rôle essentiel en termes organisationnels de :

- Veiller au respect de l'application de la loi et des normes d'accessibilités pour tous les maîtres d'ouvrages ;
- Réaliser des diagnostics et des plans de mise en accessibilité des établissements recevant du public existants, des plans d'aménagement de la voirie et des espaces publics, ou encore des plans de mise en accessibilité des transports urbains.

Recommandation 6: mettre en place des mécanismes de contrôle et de sanction, notamment pour la construction d'établissements recevant du public, à travers l'instruction des permis de construire

Il convient de conditionner l'autorisation de construction ou d'exploitation au respect des normes d'accessibilité. Les collectivités locales pourraient être chargées de l'analyse des projets de construction neuve (analyse préalable des permis de construire) et/ou du contrôle du respect de l'accessibilité en fin de travaux.

Recommandation 7 : mettre en place/ activer des commissions locales d'accessibilité, pour renforcer/créer des mécanismes concertés de suivi, d'évaluation des politiques publiques d'accessibilités

La matière de l'accessibilité est complexe et fait appel à des partenaires multiples pour lesquels les cadres institutionnels doivent pouvoir évoluer, pour faciliter la coordination en intégrant la concertation avec les usagers.

3. Le niveau organisationnel

Recommandation 8: mettre en place une politique de formation et de renforcement des compétences en matière d'accessibilités

Le diagnostic d'accessibilité mis en œuvre dans les deux communes et à travers les différentes interactions avec plusieurs acteurs locaux a montré combien il était nécessaire de réaliser des actions de formation, afin de transmettre des connaissances techniques basées sur les normes et les principes de la conception universelle. Ces formations peuvent s'adresser principalement :

- Aux autorités nationales et locales, au personnel administratif des ministères ou des collectivités locales ;
- Aux étudiants architectes et association de la société civile ;
- Aux professionnels en activité dans la construction, le génie civil, les services de transports.

Recommandation 09: généraliser les démarches de diagnostic d'accessibilité au niveau local

Le projet « Je repars de Toi » a permis de vérifier que les diagnostics d'accessibilité sont utiles pour apprécier les obstacles à la mobilité dans un espace donné (rue, transport, école, etc.), dans un moyen de transport en commun et à l'intérieur d'équipements collectifs publics ou privés existants. Il permet d'identifier les principaux problèmes et de proposer des solutions de mise aux normes. Les diagnostics locaux sur l'accessibilité sont souvent des outils facilitateurs pour l'émergence d'une concertation entre acteurs locaux. Au-delà du diagnostic, cette concertation peut ensuite perdurer dans la priorisation, le suivi et l'évaluation des actions engagées à la suite de ce diagnostic.

Recommandation 10: Mettre en place des démarches contractuelles

Au niveau national, possibilité d'élaboration et d'adoption d'une charte nationale qui engage les professionnels, les ministères, les institutions, les acteurs économiques sur des objectifs communs. Au niveau local, possibilité d'élaboration et d'adoption des cahiers des charges des travaux et des études de faisabilité, chartes de la ville accessible. Ces outils peuvent préciser les engagements des acteurs locaux pour améliorer l'accessibilité physique et l'accès à la même information pour tous.

Recommandation 11: intégrer la question de l'accessibilité en amont des projets urbains

Mettre en place un accompagnement de suivi pour que l'accessibilité soit systématiquement intégrée dans les nouveaux projets urbains. L'accessibilité aurait par exemple dû être intégrée dès la conception du Lac O rue Salah Ben Kamel à Tunis.



Recommandation 12: Mettre en place des mesures correctives sur les aménagements existants

Au niveau local, des mesures d'atténuation simples et coordonnées permettant une meilleure accessibilité aux personnes en situation de handicap pourront être mises en œuvre. Au niveau des trottoirs des villes, il est nécessaire d'entreprendre sur un budget de la municipalité et par la coordination des intervenants de la société civile des actions de liaison entre la chaussée et les trottoirs. Ainsi est nécessaire une révision de l'emplacement de la signalétique et de la végétation sur les trottoirs tout en considérant l'application des normes en vigueur et la participation des associations de la société civile. Les coûts pourront être pris en charge par les communes, voir à travers des ressources externes. Dans les futurs aménagements il est nécessaire de fixer un cahier des charges, précisant la plantation sur les trottoirs et l'implémentation de la signalétique concerté avec les différentes agences de réhabilitation, institutions d'aménagement et les associations de la société civile et le faire respecter par un suivi institutionnel rapproché.

CONCLUSION

On peut mettre en exergue comme points d'illustration de la réussite de mission de réaliser un audit d'accessibilité dans le cadre du projet « Je repars de Toi » les actions particulièrement innovantes et pertinentes suivantes :

- Les formations sur l'accessibilité au profit de plusieurs acteurs locaux particulièrement de la société civile, qui ont fait évoluer le regard de l'ensemble des participants sur la problématique de l'accessibilité, et pour certains d'entre eux engendrer un changement dans leur pratique professionnelle ;
- Les diagnostics d'accessibilité précis de deux chaînes de déplacement comprenant une vingtaine d'équipements recevant du public, d'installations ouvertes au public, et des lignes de transport qui s'avèrent très intéressants en proposant des pistes concrètes de travaux pour les années à venir ;
- Les propositions de mise en conformité architecturale avisées et prêtes à l'emploi.

L'enjeu du projet était d'initier dans les deux villes de Kairouan et Ben Arous une nouvelle manière d'appréhender l'accessibilité, dans une perspective de développement durable pour tous les usagers. On ne peut plus aujourd'hui construire un bâtiment recevant du public, aménager un espace urbain, mettre en place un mode de transport collectif, sans intégrer ce concept.

Les décideurs politiques, les architectes, les urbanistes, les entreprises doivent adopter ce nouveau réflexe citoyen. Force est de constater que des acteurs clés, comme par exemple l'ARRUE, ont intégré l'importance de cette thématique. Mais le développement de l'accessibilité relève d'un processus à moyen terme et doit s'inscrire dans la durée.

L'audit d'accessibilité d'une chaîne de déplacement respectivement pour la ville de Ben Arous et celle de Kairouan reflète un état de non accessibilité général de la mobilité.

Les différents résultats de l'audit et la priorisation des nécessités ont été présentés aux personnes ayant participé dans l'exercice. Il est à signaler que la situation de non accessibilité dans la ville n'a pas autant frustré les personnes en situation de handicap ayant vécu les obstacles relevés au quotidien. L'enjeu relevé à travers cette étude, selon les personnes en situation de handicap rencontrées, est d'avoir un outil technique pour mener des actions de plaidoyer auprès acteurs locaux, voire nationaux.

En conclusion, il est important d'insister sur le rôle clef de plusieurs acteurs pour que la dynamique initiée par le projet dans les deux villes ne s'interrompe pas, mais s'inscrive dans une perspective plus longue.

La municipalité a un rôle important à jouer, pour veiller à la prise en compte de l'accessibilité dans les autorisations de construire, mais aussi pour donner l'exemple en mettant en accessibilité son propre patrimoine.

Les associations de la société civile ont un rôle de suivi aussi mais surtout de sensibilisation des autres acteurs sur l'importance de la mise en conformité et de l'amélioration de l'accessibilité via un plaidoyer structuré envers les acteurs institutionnels et politique.

"Cette publication a été réalisée avec la contribution de l'Agence Italienne pour la Coopération au Développement. Le contenu de cette publication relève de la seule responsabilité du CO.P.E. et ne représente pas nécessairement le point de vue de l'Agence "



Agence Italienne pour la Coopération au Développement - Siège régional de Tunis
1, Rue de Florence - Mutuelleville - 1082 Tunis, Tunisie

Tel : + 216 71 893 321 / 144

Email : segreteria.tunisi@aics.gov.it

Web : <https://tunisi.aics.gov.it>

