



MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE
DE L'INDUSTRIE ET DE L'EMPLOI

Guide de l'achat public

Accessibilité des personnes handicapées Rôle du maître d'ouvrage et réalisation d'un diagnostic

Groupe de travail Accessibilité
GEM-Ascenseurs

Juillet 2009

DIRECTION
DES AFFAIRES JURIDIQUES



OBJET DU PRÉSENT GUIDE :

Ce document dématérialisé a pour but de venir en aide à la personne publique, dans l'acte d'achat.

Il ne doit, en aucune manière, être considéré comme un document réglementaire et contractuel ayant valeur de référentiel.

PRÉFACE

Qui n'a pas eu ou n'aura pas dans sa vie une difficulté pour accéder à un lieu, à un étage ou à un équipement ? C'est à ce moment que nous nous apercevons que l'accessibilité est un impératif pour le citoyen.

La loi de 2005 et les textes réglementaires viennent répondre à cette préoccupation. Leur mise en œuvre nécessite de la part de tous les acteurs une volonté de tous les jours et une constance dans l'effort afin de vaincre les difficultés, car l'accessibilité est avant tout un changement de regard et d'attitude, un souci de l'autre.

Pour rendre accessible un lieu, il faut d'abord connaître exactement son état et les problèmes à résoudre afin d'y apporter les solutions adéquates. Le maître d'ouvrage public doit définir ses besoins afin que les travaux puissent être réalisés conformément aux prescriptions qui auront été émises à la suite du diagnostic.

La qualité du diagnostic ne peut exister que si le maître d'ouvrage sait définir avec précision ses besoins et si le prestataire retenu a la compétence en la matière. Les nombreuses offres sur le marché du diagnostic ne sont pas toujours synonymes de qualité, et l'accessibilité est un domaine spécifique qui nécessite une grande vigilance dans le choix du diagnostiqueur.

Ce guide, qui n'est pas un catalogue de solutions techniques, vient aider l'acheteur public à se poser les questions indispensables et nécessaires pour rédiger un cahier des charges et obtenir un diagnostic de qualité. Il développe une méthodologie qui peut convenir à tout acheteur public qui intervient dans le secteur de la construction, de l'urbanisme, du transport et la chaîne du déplacement.

Enfin, nous tenons à remercier les membres du groupe de travail pour la qualité de leur apport dans l'élaboration de ce document.

Le Président du GEM
Patrick LEVASSEUR

GLOSSAIRE

Le MOA (le maître de l’Ouvrage) ou MOP (maître d’ouvrage public) :

Le maître de l’ouvrage est la personne morale pour laquelle l’ouvrage est construit.

L’AMOA (l’assistance à la maîtrise d’ouvrage) :

L’Assistance à la maîtrise d’ouvrage a pour fonction d’aider la maîtrise d’ouvrage dans le cadre de la mise en œuvre d’un projet.

Dans le cadre de la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d’ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d’œuvre privée (MOP), le conducteur d’opération, intervenant en qualité d’assistant, apporte au maître de l’ouvrage une assistance générale à caractère administratif, financier et technique, se situant principalement au niveau des études pré-opérationnelles, de la définition du programme, et de l’enveloppe économique prévisionnelle.

Le mandataire : - au sens de la loi MOP

Le maître d’ouvrage peut confier à un mandataire l’exercice, en son nom et pour son compte, de tout ou partie de ses attributions à l’exclusion des décisions qui doivent rester de son ressort, c'est-à-dire de celles qui engageraient la qualité globale de l’ouvrage.

Ainsi, le mandataire ne peut se voir confier les missions suivantes qui demeurent les prérogatives du maître d’ouvrage :

- le choix de la localisation de l’opération ;
- la constitution du financement de l’opération ;
- le choix du processus de réalisation ;
- le choix du maître d’œuvre et des entreprises ;
- l’accord du maître d’ouvrage sur les dispositions des avant-projets et les conditions de la réception des ouvrages.

Le MOE (le Maître d’Œuvre) :

Est ainsi désigné, le maître d’œuvre qui a pour mission d’apporter une réponse architecturale, technique, et économique à un programme défini par le maître d’ouvrage.

Pour répondre aux différents aspects du programme, le Maître d’œuvre est constitué, dans la plupart des cas, d’une équipe : architecte(s), bureaux d’études techniques, économiste, etc.

En maîtrise d’ouvrage publique, sa mission est réglementée et peut se résumer ainsi à :

- la production des études architecturales et techniques et l’établissement du coût de l’ouvrage ;
- l’établissement des documents nécessaires à la demande de permis de construire et autres autorisations ;
- l’établissement du dossier de consultation des entreprises et assiste le maître d’ouvrage pour le choix et des entreprises et la passation des marchés de travaux ;
- la direction et le contrôle de l’exécution des travaux et assiste le maître d’ouvrage pour leur réception.

L’AMOE (l’Assistance à la Maîtrise d’Œuvre) :

Dans les cas d’ouvrages d’importance significative et substantielle, le maître d’œuvre s’assure de la participation d’hommes de l’art spécialisés, notamment, dans les domaines techniques, juridiques, et économiques, dont les compétences complémentaires à la sienne, sont propres à optimiser la qualité du produit.

CCDSA :

Commission consultative départementale de sécurité et accessibilité.

CDSA :

La commission départementale de sécurité et d'accessibilité.

EPCI :

Établissement public de coopération intercommunale.

PDU :

Plans de déplacements urbains.

UFR :

Utilisateurs de fauteuil roulant.

SDA :

Schéma directeur d'accessibilité.

SOMMAIRE

| | |
|--|------------|
| PRÉFACE | II |
| GLOSSAIRE | III |
| 1. INTRODUCTION | 6 |
| 1.1. <i>L'esprit de la loi en matière de construction et de transport.</i> | 6 |
| 1.2. <i>L'approche des collectivités territoriales.</i> | 6 |
| 1.3. <i>L'objectif du guide.</i> | 7 |
| 2. LE RÔLE DU MAÎTRE D'OUVRAGE ERP. | 8 |
| 2.1. <i>La problématique</i> | 8 |
| 2.2. <i>La gouvernance</i> | 9 |
| 2.3. <i>Le diagnostic</i> | 10 |
| 2.4. <i>Le Projet</i> | 14 |
| 3. LE RÔLE DU MAÎTRE D'OUVRAGE SYSTEME DE TRANSPORT | 18 |
| 3.1. <i>Textes applicables</i> | 18 |
| 3.2. <i>Mission du MOA ou de l'autorité organisatrice des Systèmes de transport</i> | 21 |
| 3.3. <i>Le diagnostic</i> | 21 |
| 3.4. <i>Le Projet</i> | 24 |
| ANNEXES | 28 |
| 1. LES DIFFÉRENTS HANDICAPS À PRENDRE EN COMPTE | 28 |
| 2. LES ÉLÉMENTS DÉTERMINANTS DANS LA CHAÎNE DE DEPLACEMENT | 29 |
| 3. DIAGNOSTIC DE L'ACCESSIBILITÉ AUX PERSONNES HANDICAPÉES | 33 |
| PRINCIPAUX TEXTES DE RÉFÉRENCE | 75 |
| ADRESSES UTILES | 77 |
| GROUPE D'ÉTUDE DES MARCHÉS ASCENSEURS ET MONTE-CHARGE (GROUPE DE TRAVAIL ACCESSIBILITÉ) | 79 |

1. INTRODUCTION

1.1. L'esprit de la loi en matière de construction et de transport.

Le principe d'accessibilité a été affirmé dans la loi du 30 juin 1975 et ensuite par d'autres textes. La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées apporte de sensibles améliorations à ceux-ci.

D'autres dispositions sont à remarquer : le cahier des charges des constructions doit prendre en compte l'ensemble des handicaps (L 111-7 du CCH). D'autre part, la réglementation concerne les bâtiments autres que les ERP ou les bâtiments d'habitation collectifs et dans certaines conditions, des dérogations peuvent être accordées.

Le maître d'ouvrage devra prouver le respect et l'application des règles relatives à l'accessibilité (article L 111-7-4 du CCH) en produisant une attestation fournie par un contrôleur technique ou une personne physique ou moral qui satisfait aux critères de compétence et d'indépendance.

Ces nouvelles dispositions renforcent les obligations actuelles ainsi que les contrôles. Des nouvelles sanctions sont instaurées allant jusqu'à la fermeture de l'établissement qui reçoit du public qui ne respecterait pas les règles d'accessibilité (article L 111-8-3-1 du CCH)

D'autre part, la loi affirme le principe de la chaîne du déplacement. Un calendrier de mise en accessibilité des transports est prévu et s'impose à tous les modes de transports collectifs.

1.2. L'approche des collectivités territoriales.

Les collectivités territoriales de plus de 5.000 habitants doivent, depuis la loi n°2005-102 du 11 février 2005, notamment en son article 46, prendre en compte l'accessibilité des personnes.

Dans ce but, elles se sont organisées pour répondre aux besoins d'accessibilité de la population, tout en préservant les deniers publics et en respectant la réglementation liée au code des marchés publics.

En 2005 cet élan a été renforcé par la loi n°2205-102 du 11 février 2005.

Dans ce cadre, de nouveaux E.P.C.I (établissement public de coopération intercommunale), prennent par exemple une compétence voirie, espaces publics ou bâtiment. Elles doivent mettre en place de nouvelles commissions d'accessibilité. Le rôle de ces commissions est d'agir en amont pour sensibiliser les différents acteurs à l'accessibilité

L'accessibilité dans les collectivités territoriales doit être prise dans son ensemble au niveau de l'analyse du besoin. Selon l'association des acheteurs des collectivités territoriales, il faut avoir une vision plus large que la vision du handicap tel qu'il est décrit dans la loi.

C'est de la chaîne de déplacement jusqu'au lieu public ou bâtiment public qu'il faut traiter. Cela commence par l'adaptation de la voirie. Lorsque l'on travaille sur les abords de la voirie, soit sur les trottoirs, les espaces publics, les passages piétons ou sur le mobilier urbain, il faut avoir à l'esprit que ce qui est accessible aujourd'hui pour une personne ne le sera peut être pas demain, car cette personne va changer et le vieillissement de la population dans certaines zone engendre un théâtre de nouvelles dispositions à prendre en considération pour éviter l'exclusion de ces personnes.

L'acheteur public doit être vigilant sur la qualité du mobilier urbain et en particulier sur les éventuelles contrefaçons qui pourraient être constatées.

Avec ces 3 critères on peut éviter les cas de contrefaçon, malheureusement le mobilier urbain contrefait est souvent moins coûteux, il ne répond pas aux normes et aux prescriptions, mais il est parfois choisi.

1.3. L'objectif du guide.

Ce guide d'achat public a pour objectif d'aider tout acheteur public à se poser les questions essentielles d'un maître d'ouvrage envisageant de mettre en accessibilité soit son bâtiment, soit son système de transport.

Ce guide indique l'environnement réglementaire et les acteurs s'imposant à toute opération et il attire l'attention du maître d'ouvrage sur le diagnostic élément clé pour la réussite de l'opération.

Nota : Ce guide ne reprend pas les dispositions du code du travail.

2. LE RÔLE DU MAÎTRE D'OUVRAGE ERP.

Il consiste à élaborer le projet de mise en accessibilité pour satisfaire les objectifs de la loi .

2.1. La problématique

► Le classement des établissements :

- Le donneur d'ordre devra décrire succinctement dans son cahier des charges le bâtiment objet du diagnostic en indiquant la catégorie et le type d'ERP de l'établissement au titre de la réglementation contre les risques d'incendie, la surface (SHON ou SDO) indicative, le nombre d'étages, l'adresse, l'âge de la construction et/ou de la rénovation, les fonctions assurées dans le bâtiment, la situation administrative du bâtiment au regard des monuments historiques (inventaire, classement, etc...) sont des informations minimales à fournir.

► Les types de déficiences à considérer dans le projet :

- Le donneur d'ordre devra rappeler dans la consultation de diagnostiqueur, la nécessité de prendre en compte l'ensemble des handicaps.

L'article L.114 du code de l'Action Sociale et des Familles définit ainsi la notion de handicap :

: « toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un poly-handicap ou d'un trouble de santé invalidant ».

La directive 2001/ 85 / CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001, définit la notion de personnes à mobilité réduite en précisant qu'il s'agit de :

« toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que par exemple, les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, les personnes en fauteuil roulant, les personnes handicapées des membres, les personnes de petite taille, les personnes âgées, les femmes enceintes, et les personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ».

En outre, afin de définir plus particulièrement la typologie de handicaps que le projet devra intégrer, il conviendra de tenir compte des éléments suivants relatifs à l'exploitation du bâtiment : l'activité, le personnel abrité et le public reçu.

► Les espaces à rendre accessibles :

- Le donneur d'ordre doit préciser dans son cahier des charges le périmètre d'intervention qu'il choisit :

le bâtiment et ses abords immédiats y compris les arrêts de transports en commun à proximité immédiate, les locaux à l'usage exclusif du personnel, et ceux recevant du public.

► Les informations et éléments à mettre à disposition :

- Circulations et dégagements : les plans des niveaux avec des indications altimétriques s'il y a lieu ; éventuellement les plans d'intervention, les plans de masse avec la mention des rues environnantes.

► Les connexions à la voirie :

- Il convient de tenir compte du lien éventuel avec la collectivité concernée.

► Impacts et cohérence avec la sécurité incendie :

- la prise en compte de l'accessibilité implique de mesurer ses impacts sur la sécurité incendie et de les intégrer avec les dispositions complémentaires éventuelles, dans un schéma directeur de sécurité.

► Spécificité :

- Le degré de complexité rencontré peut conduire à mettre en place une structure projet.

2.2. La gouvernance

Il appartient au donneur d'ordre de définir l'organisation à mettre en place pour le suivi de la mission ainsi que les différents interlocuteurs du prestataire.

Cette organisation est propre à chaque donneur d'ordre.

Il convient de distinguer :

- la personne qui sera l'interlocuteur privilégié du prestataire et qui assurera le rôle de conducteur de l'opération. Cette personne sera notamment en charge de recueillir les diverses observations émises sur les rapports du prestataire et de proposer la validation des différentes phases au donneur d'ordre.
- l'exploitant du site qui aura pour rôle d'apporter les informations qui pourront être utiles au prestataire quant au fonctionnement du site et d'organiser les visites du prestataire.

Il appartient au donneur d'ordre de définir les modalités d'association des différentes personnes relevant de son organisation susceptibles d'être intéressés par l'élaboration du diagnostic (utilisateurs, exploitant, comité d'hygiène et sécurité...). Un comité de suivi peut ainsi être mis en place. Il prendra connaissance des rapports du prestataire à chaque fin de phase et formulera les observations préalables à la validation des rapports du prestataire.

Consultation des associations de personnes handicapées.

Le donneur d'ordre devra déterminer à quel niveau de l'avancement de l'étude, une consultation des associations de personnes handicapées doit être conduite.

Au stade du diagnostic, cette consultation peut paraître prématurée. Néanmoins, il peut s'avérer utile d'organiser une telle consultation dans des cas particuliers et complexes et notamment lorsque le bâti est protégé au titre des monuments historiques. En effet, cette situation peut alors induire des contraintes et contingences très lourdes, nécessitant alors une concertation approfondie avec les associations de personnes handicapées.

- organisation du diagnostic (diagnostiqueur professionnel, diagnostiqueur interne) ;
- consultation des associations de personnes handicapées ;
- consultation des instances professionnelles ;
- hiérarchisation des priorités ;

- identification des interférences entre les divers diagnostics.

2.3. Le diagnostic

► Les échéances réglementaires

Le décret n° 2009-590 du 30 avril 2009 relatif à l'accessibilité des établissements recevant du public et des bâtiments à usage d'habitation, a apporté des modifications à l'article R.111-19-9 du Code de la construction et de l'habitation.

Cet article prévoit notamment que les diagnostics accessibilité des établissements devront être réalisés conformément aux dispositions suivantes.

1) ***Au plus tard le 1^{er} janvier 2010***, en ce qui concerne :

⇒ Les établissements des 4 premières catégories appartenant à l'État ou à ses établissements publics, ou dont l'État assure contractuellement la charge de propriété, à l'exception des établissements mentionnés à l'article R.111-19-12 du CCH (les établissements pénitentiaires ; les établissements militaires ; les centres de rétention administrative et les locaux de garde à vue, etc...)

⇒ Les établissements classés en 1^{ère} et 2^{ème} catégories.

2) ***Au plus tard le 1^{er} janvier 2011***, en ce qui concerne :

⇒ Les établissements mentionnés à l'article R.111-19-12 du CCH classés dans les 4 premières catégories ;

⇒ Les établissements classés en 3^{ème} et 4^{ème} catégories.

► La mission du diagnostiqueur :

La mission a pour objet d'établir un diagnostic des conditions d'accessibilité du site concerné.

Elle comporte :

- Une analyse de la situation du site au regard des obligations définies dans les articles R111-19-7 à R 111-19-11 du code de la construction et de l'habitation, de l'arrêté du 1^{er} août 2006 relatif aux ERP modifié par l'arrêté du 30 novembre 2007 et de l'arrêté du 21 mars 2007 relatif aux ERP existants.
- Le diagnostic peut porter également selon le choix du donneur d'ordre sur les conditions d'accessibilité des travailleurs.
- Une description des travaux nécessaires pour respecter les dispositions qui doivent être satisfaites avant le 1^{er} janvier 2015 et le cas échéant, des préconisations d'ordre fonctionnel.
- L'établissement d'une évaluation indicative du coût de ces travaux et un phasage, le cas échéant.

La mission peut se décomposer en deux phases :

- phase 1 : préparation, entretien, visite, analyse du site.

- phase 2 : description de travaux, le cas échéant préconisations fonctionnelles, chiffrage indicatif et le cas échéant phasage des travaux.

NB : à ce stade une alternative de scénarii doit être proposée assortie d'une première estimation des coûts de réalisation.

Phase 1 – préparation, entretien, visite, analyse du site

Cette phase comprend au moins :

- La préparation de la mission, réunion avec le représentant du donneur d'ordre, prise de rendez-vous avec l'exploitant du site, établissement du planning des visites (si plusieurs sites) et d'un planning général de la mission.
- La prise de connaissance des documents disponibles.
- La visite du site.
- Un entretien avec l'exploitant du site : cet entretien a pour objectif de fournir au prestataire une connaissance générale du fonctionnement du site.
- L'analyse du site.
- La rédaction d'un rapport provisoire par site.
- La prise en compte des observations du représentant du donneur d'ordre,
- La rédaction du rapport final de la phase 1.

La prestation comprendra :

- Une analyse fonctionnelle du site intégrant une approche selon un découpage par zones des espaces et locaux en fonction de leur nature : strictement réservés au personnel, susceptibles de recevoir du public, et dédiés à l'accueil du public.
- Une analyse physique du site avec le repérage et l'analyse des accès, des cheminements extérieurs et intérieurs, des obstacles critiques et autres points d'achoppement éventuels à la circulation des personnes handicapées, et cela, quelle que soit la nature de leur handicap.

Les éléments attendus pour cette phase sont les suivants :

- Un état des lieux constitué de documents graphiques établis sur la base des plans disponibles, montrant les points critiques en ce qui concerne l'accessibilité aux personnes handicapées, la répartition des locaux quant à leur nature, et tout autre élément graphique jugé pertinent par le prestataire par rapport à son analyse du site ;
- une analyse qualitative du site établissant, le cas échéant, une hiérarchisation des dysfonctionnements constatés, tant physiques que fonctionnels, en fonction du type de personnes handicapées concernées (public ou travailleurs), du type de handicap, ...
- la prise en compte au titre de la sécurité incendie de l'incidence de l'accessibilité des handicapés et les mesures complémentaires éventuelles à intégrer dans un schéma directeur de mise en sécurité incendie (locaux d'attente sécurisés – zones de mise à l'abri – possibilité de transfert horizontal – évolution des systèmes d'alarme - ...)

Les niveaux d'accessibilité ainsi déduits peuvent être caractérisés par des appréciations telles que, par exemple :

- Accessible
- Partiellement accessible

- Non accessible (absence de dispositifs d'accessibilité, mais solutions techniques envisageables) ;
- Non adaptable (absence de dispositifs d'accessibilité et impossibilité technique de mise en conformité).

Le rendu comprendra une note de synthèse, l'analyse détaillée et le compte-rendu de l'entretien avec l'exploitant.

Phase 2 – Propositions de travaux, préconisations fonctionnelles, chiffrage, phasage

Cette phase comportera au minimum :

- s'il y a lieu, une seconde visite du site pour apprécier la faisabilité des travaux nécessaires et des préconisations fonctionnelles le cas échéant ;
- la rédaction d'un rapport provisoire ;
- une réunion de présentation du programme de travaux par le prestataire au comité de suivi constitué par le donneur d'ordre ;
- la prise en compte des observations émises par le donneur d'ordre et la rédaction du rapport final.
- la prise en compte des travaux de mise en sécurité incendie complémentaires.

Les préconisations techniques relèvent des dispositifs à mettre en œuvre ou des ouvrages à réaliser, à modifier : rampes, ascenseurs, revêtements de sol, signalisation, dispositifs de commande d'ouverture à distance, etc....

Les préconisations fonctionnelles pourront être les suivantes :

- la modification et l'amélioration de l'utilisation des locaux (modification des cheminements habituellement utilisés, des accès utilisés ...)
- la modification de l'organisation et de l'implantation de certains locaux ;
- la création de nouveaux locaux ...

Pour chacune des préconisations proposées, le titulaire devra présenter un bilan faisant ressortir les avantages et les éventuelles contraintes inhérentes à leur mise en œuvre et évaluer le niveau d'accessibilité atteint.

En cas de recours aux modalités particulières d'applications prévues aux articles 3 à 10 de l'arrêté du 21 mars 2007, le titulaire justifiera ce recours (cf. Infra)

Le titulaire établira un programme de travaux accompagné d'un coût indicatif décomposé par nature de travaux et, dans le cas d'opérations de travaux d'envergure, d'une proposition de phasage des travaux sous forme de tranches fonctionnelles et répondant à la hiérarchisation établie au cours de l'analyse.

► La sélection

Il n'existe ni système de certification des diagnostiqueurs comme cela peut exister pour d'autres diagnostics immobiliers réglementaires ni système de qualification ou d'attestation de formation obligatoire.

En outre, la réglementation n'impose pas d'obligation d'indépendance entre le diagnostiqueur et le donneur d'ordre. Le donneur d'ordre peut donc confier à des personnes faisant partie de son organisation et disposant des compétences adéquates la réalisation de tout ou partie des diagnostics. Dans ce cas, le donneur d'ordre doit, d'une part, vérifier l'existence des compétences en interne et, d'autre part, mesurer

les enjeux en termes de responsabilité et d'indépendance.

Il appartient au donneur d'ordre de définir dans le cadre de sa consultation, les capacités techniques nécessaires à la bonne réalisation des diagnostics.

Les capacités techniques nécessaires ont trait :

- à une bonne connaissance de la réglementation relative à l'accessibilité ;
- à une connaissance de base du domaine de la construction et du bâtiment ;
- à la capacité de réaliser une analyse fonctionnelle générale d'un bâtiment, tenant compte de la nature de l'exploitation de celui-ci ;
- à la capacité à appréhender la faisabilité d'une opération au niveau d'une étude de programmation ;
- à la capacité à réaliser des approches économiques du niveau d'une étude de programmation.

Il convient de demander aux candidats de justifier de leurs capacités par tout moyen tel que : des références, l'expérience professionnelle, des titres de formation.

Si un candidat ne dispose pas à lui seul de l'ensemble des capacités, il lui appartient de se grouper avec des cotraitants afin que l'ensemble du groupement dispose des capacités requises.

Il appartient également au donneur d'ordre de préciser si besoin, le niveau de capacité économique et financière, notamment le chiffre d'affaires annuel minimum souhaité, en fonction de l'estimation du coût de la mission et du délai d'exécution.

Le MOA établit son choix en fonction d'un minimum de qualification pouvant se résumer ainsi :

- o connaissance de la réglementation ;
- o références professionnelles dans le domaine concerné ;
- o connaissance des métiers de base du bâtiment : structures, équipements de transport, accès et sécurité incendie : faisabilité et économie du projet ;
- o capacité rédactionnelle.

Parmi les professionnels susceptibles de réaliser tout ou partie des diagnostics, on peut citer les profils suivants :

- les contrôleurs techniques ;
- les architectes ;
- les bureaux d'études techniques ;
- les économistes.

► Le rapport

° Les éléments indispensables dans le rapport :

- une synthèse faisant apparaître l'état des lieux global y compris les préconisations techniques et une première estimation financière globale ;
- les éléments de l'analyse et les préconisations qui en découlent ;
- les plans et les schémas sur lesquels les travaux et les changements d'organisation fonctionnelle envisagés seront reportés ;
- le descriptif des travaux et aménagements à réaliser ;
- une première estimation du programme de travaux et le phasage de la réalisation de ceux-ci, le cas échéant ;

- l'identification des dérogations éventuelles.

Ces dérogations correspondent à 3 critères de nature différente :

1) technique

Dans le cas d'une impossibilité technique du fait, notamment, de contraintes d'urbanisme telles que : des limites de prospects ou d'occupation des sols ; ayant pour effet d'empêcher, la mise en place d'un ascenseur par exemple.

2) la préservation du patrimoine

Ce point particulier doit être examiné avec les architectes des bâtiments de France.

3) disproportion manifeste entre les améliorations apportées et leurs conséquences

Cette situation existe lorsque les travaux d'accessibilité sont susceptibles d'avoir des conséquences excessives sur l'activité de l'établissement.

A ce titre, on peut notamment considérer les cas suivants :

- les travaux et aménagements entraînent une réduction significative de l'espace fonctionnel de l'ERP ;
- l'impact économique du coût des travaux lorsqu'il a des incidences sur la poursuite de l'activité de l'établissement : réduction significative d'activité et de son intérêt économique, par exemple.
- l'impact réel de la dérogation au regard du coût des travaux, selon que celle-ci induit une impossibilité d'accès à la prestation, ou qu'elle n'entraîne qu'une dégradation modérée de la qualité du service rendu aux personnes handicapées.

En tout état de cause, il y a lieu de prendre en compte les travaux imposés par la réglementation et ceux induits collatéralement (exemples : travaux de finitions, isolation thermique, sécurité, etc....)

- Mise à disposition du diagnostic -

L'article R 111-19-9 du Code de la construction et de l'habitation (CCH) stipule notamment :

- a) Le diagnostic doit être tenu à disposition de tout usager de l'établissement ou de l'installation.
- b) Le schéma directeur d'accessibilité des services de transports prévu à l'article 45 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 vaut diagnostic au sens du présent article.

2.4. Le Projet

Étude de faisabilité

Avant-projet à soumettre à la Commission communale de sécurité

Il comprendra :

- le programme fonctionnel ;
- une première estimation du projet ;
- les demandes de dérogation éventuelle (cela peut concerner un ou plusieurs handicaps ou partie(s) du bâtiment), correspondant aux seuls critères réglementaires reconnus :

- a) L'impossibilité technique ;
- b) La préservation du patrimoine ;
- c) La disproportion manifeste entre les améliorations apportées et leurs conséquences.

Procédures administratives et avis de la commission accessibilité

Placée sous l'autorité du préfet, la CCDSA (commission consultative départementale de sécurité et accessibilité) est chargée notamment de formuler un avis sur la conformité des demandes de dérogations, d'autorisations de travaux et d'autorisations d'ouverture au public (autorisations E.R.P.).

Compétences territoriales

La commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité (CCDSA) ou, à Paris, dans les hauts de seine, la seine saint Denis et le Val de marne, la commission départementale de sécurité et d'accessibilité (CDSA) est chargée, notamment, d'émettre un avis sur les demandes d'autorisation de travaux ou de dérogation au regard des règles de sécurité et d'accessibilité aux personnes handicapées.

Le préfet peut, après avis conforme de la commission départementale, créer des commissions d'accessibilité d'arrondissement, intercommunales ou communales (comme le prévoit l'article R123-38 du CCH pour les commissions de sécurité incendie). Les commissions ainsi créées exercent, dans leur ressort territorial, leurs attributions sur délégation de la commission départementale.

Lorsque le dossier comporte une demande de dérogation, la commission compétente est la commission d'arrondissement ou, s'il n'en a pas été institué, la commission départementale.

Modalités particulières d'application et dérogations

En cas d'impossibilité technique de mise en accessibilité de l'existant, le recours à des adaptations techniques est admis selon les modalités particulières d'application prévues par l'Arrêté du 21 mars 2007. Cet Arrêté fixe les dispositions prises pour l'application des articles R.111-19-8 et R.111-19-11 du Code de la construction et de l'habitation, relatives à l'accessibilité pour les personnes handicapées des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public.

En outre, sur avis de la CCDSA et décision de l'autorité de l'Etat, des dérogations peuvent être accordées selon les 3 critères suivants :

- techniques ;
- préservation du patrimoine ;
- disproportion manifeste entre les améliorations apportées et leurs conséquences.

Pour les ERP remplissant une mission de service public, ces dérogations sont conditionnées à des mesures de substitution.

Qu'il y ait ou non une demande de dérogation associée à la demande d'autorisation de travaux, le délai d'examen de la demande par la commission est de 2 mois à compter de la date de saisine de la dite commission. Son avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans ce délai auprès du préfet.

L'acceptation, par le préfet, de la demande de dérogation doit être expressément formulée au pétitionnaire. A défaut de réponse du préfet dans le délai de trois mois à compter de la date à laquelle il a reçu la demande, la dérogation est réputée refusée.

a) demande d'autorisation de travaux ne faisant pas l'objet d'une demande de dérogation

Si le Maire est compétent, il envoie le dossier aux commissions compétentes et prend une décision après le retour des avis de celles-ci ;

Si le Préfet est compétent, le Maire qui a reçu la demande l'adresse au préfet qui procède à la recevabilité du dossier ; après avoir consulté les commissions de la CCDSA (ou de la CDSA), il prend une décision.

b) demande d'autorisation de travaux faisant l'objet d'une demande de dérogation au titre des règles d'accessibilité

Si le Maire est compétent, il consulte les commissions compétentes de la CCDSA (sécurité incendie et accessibilité) sur la demande d'autorisation et la commission accessibilité au regard de la demande de dérogation ; après avoir reçu leur avis, le maire envoie le dossier, avec l'avis de la commission au préfet qui dispose d'un mois (article R.111-19-24) pour lui faire part de sa décision sur la demande de dérogation. Au-delà de ce délai, la dérogation est réputée refusée.

Dans ce cas ou si le préfet refuse explicitement la dérogation, le maire refuse l'autorisation ou celle-ci est implicitement refusée au-delà d'un délai de 5 mois.

Si le Préfet est compétent, notamment lorsque les travaux concernent un immeuble de grande hauteur (IGH), le maire qui a reçu la demande l'adresse au préfet qui procède à la recevabilité du dossier. Il consulte les commissions de la CCDSA et dispose ensuite d'un délai d'un mois à compter de la réception de l'avis de la commission accessibilité pour se prononcer sur la demande de dérogation.

En tout état de cause, la demande de dérogation est accordée par décision motivée du préfet.

A défaut de réponse du préfet dans le délai de 3 mois à compter de la date à laquelle il a reçu la demande, la dérogation sollicitée est réputée refusée.

Lorsque les travaux sont soumis à une déclaration préalable, celle-ci est indépendante de la procédure d'autorisation.

c) autorisation d'ouverture d'un ERP

Le maire délivre le permis de construire au nom de la commune lorsqu'il est administrativement compétent pour le faire, et il accorde l'autorisation au nom de l'État.

Le refus d'autorisation ERP entraîne le refus du permis de construire

Dans le cas où les travaux, portant sur un ERP, donnent lieu à un permis de construire, ce dernier tient toujours lieu d'autorisation au titre du CCH.

L'autorisation d'ouverture d'un ERP, repose suivant le cas sur l'attestation d'accessibilité (lorsque les travaux ont fait l'objet d'un permis de construire) ou l'avis de la commission compétente, celui-ci étant formulé pour les établissements de la 1^{ère} à la 4^{ème} catégorie (constituant le 1^{er} groupe d'établissements), après la visite des lieux.

Les visites des ERP de 5^{ème} catégorie (autrement dit : 2^{ème} groupe d'établissements) disposant de locaux à sommeil ne sont plus obligatoires au titre de l'accessibilité, mais le restent au titre de la sécurité incendie.

Établissement et finalisation du projet

Les observations et demandes de la commission doivent être prises en compte dans le projet.

Validation de l'accessibilité

Les travaux qui ne font pas l'objet d'un permis de construire ne donnent pas lieu à la délivrance d'une attestation d'accessibilité.

En fonction des travaux réalisés, le maître d'ouvrage prend l'initiative de faire établir une attestation par un organisme tiers habilité.

Dans le cas d'un permis de construire, une attestation d'accessibilité doit être jointe à la déclaration d'achèvement des travaux. La dite attestation doit être établie par un contrôleur technique titulaire d'un agrément l'habilitant à intervenir sur les bâtiments ou par un architecte, à la condition qu'il n'ait pas conçu le projet (Art. R 111-19-27).

3. LE RÔLE DU MAÎTRE D'OUVRAGE SYSTEME DE TRANSPORT

3.1. Textes applicables

La loi n°2005-102 du 11 février : Articles relatifs aux Systèmes de Transport

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a été adoptée en vue de donner une nouvelle impulsion à l'intégration dans la société des personnes handicapées.

Plusieurs éléments en constituent la nouveauté :

- La prise en compte de tous les types de handicaps, non seulement moteurs, mais aussi sensoriels (atteignant la vue et l'ouïe), mentaux, cognitifs et psychiques,
- La volonté de traiter l'intégralité de la chaîne du déplacement, en liant dans une même approche l'urbanisme, la voirie et les transports, afin d'éliminer toute rupture ou obstacle dans les déplacements pour les personnes affectées d'un handicap,
- Enfin, le législateur a renforcé les contraintes en créant une obligation d'accessibilité complète des services de transport collectif.

A cet effet, l'article 45-I prévoit un délai maximum de 10 ans pour la mise en accessibilité des services et réseaux de transports collectifs à compter de la publication de la loi, quel que soit le mode ferré ou routier de transport, y compris les infrastructures.

Nota : Les réseaux de transport collectifs souterrains existants ne sont pas soumis à ce délai s'ils établissent un schéma directeur et s'ils mettent en place un transport de substitution.

Les textes d'application de la loi du 11 février 2005

Un certain nombre de décrets particuliers ainsi qu'une directive précisent les modalités de mise en œuvre de dispositions spécifiques de la loi.

Pour les Systèmes de Transport, il s'agit des textes suivants :

- Le décret n° 2006.138 du 9 février 2006, relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs,
- Le décret relatif à l'accessibilité des services de communication en ligne,
- La directive d'application de l'article 45 de la loi du 13 avril 2006 (modifié le 30 novembre 2007).

La directive d'application de la loi du 13 avril 2006

La directive aborde les points suivants :

- dispositions d'ordre général :
 - continuité de la chaîne des déplacements,
 - personnes concernées,
 - délai de mise en œuvre de l'accessibilité fixé à 10 ans,
 - autorités responsables.
- dispositions à prendre pour l'accessibilité des services de transport :
 - chaîne du déplacement,
 - éléments constitutifs du système de transport,
 - gares (comme ERP),
 - emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif sur voirie,
 - matériels roulants,
 - autres textes réglementaires (ERP, matériel roulant, voirie).
- dispositions relatives aux mesures de planification, de programmation et d'évolution :
 - Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) des services de transport collectif,
 - plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics,
 - annexe « accessibilité » des PDU(plan de déplacements urbains),
 - commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées.

- champ des dérogations en rappelant d'abord les principes généraux (nécessité de prendre en compte les handicaps de nature différente et nécessité d'une concertation préalable avec les associations). S'agissant des systèmes de transports collectifs, le champ des dérogations est limité aux cas suivants :
 - pour les réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés,
 - pour les cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité,
 - pour les ERP, en tant qu'éléments constitutifs du système de transport, pour des disproportions manifestes entre le coût et les conséquences,
 - pour des raisons de contrainte liées à la conservation du patrimoine.
- champ des dérogations pour les ERP (gares) pour les emplacements d'arrêts des véhicules de transport en commun avant de rappeler que la loi ne prévoit aucune dérogation pour le matériel roulant.
- dispositions diverses :
 - procédure de dépôt de plainte,
 - accessibilité des services de communication en ligne,
 - comités des partenaires du transport public,
 - comités de lignes,
 - consultation des associations de personnes handicapées sur le projet de PDU,
 - prise en compte de la mise en accessibilité dans l'octroi de subventions publiques.

En annexe à la directive figurent les autorités organisatrices de transport concernées au sens de la LOTI (Loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982) et l'échéancier de mise en œuvre des dispositions de la loi.

La circulaire interministérielle du 30 novembre 2007 relative à l'accessibilité des établissements recevant du public, des installations ouvertes au public et des bâtiments d'habitation

Elle précise toutes les dispositions contenues dans les textes d'application déjà cités, et rappelle la définition des divers bâtiments et installations visés dans ceux-ci. Elle mentionne que les PANG (points d'arrêts non gérés), non assimilable à des ERP, ne doivent pas non plus être considérés comme des IOP au regard de la loi du 11 février 2005 « ne sauraient en revanche être considérés comme des IOP : les équipements dont la réglementation est explicitement prévue dans un autre cadre, comme par exemple les arrêts de bus (qui relèvent de la réglementation relative à la voirie) ou les points d'arrêt non gérés (PANG) des lignes ferroviaires (qui relèvent de la transposition des spécifications techniques européennes d'interopérabilité des services de transport) ».

3.1.1. Dispositions générales pour les transports

3.1.1.1 La continuité de la chaîne des déplacements

Le § 1 de l'article 45 de la loi du 11 février 2005 pose le principe de la continuité de l'accessibilité de la chaîne du déplacement (bâtiments, voirie, systèmes de transport...).

Les nouveaux réseaux devront donc être accessibles dès leur mise en service. Le matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion d'une extension de réseau devra être accessible dans des conditions précisées lors d'un arrêté futur.

3.1.1.2 Les personnes concernées

Les personnes handicapées :

Ce sont les personnes en situation de handicap, celui-ci étant défini par l'article L.114 du Code de l'Action Sociale et des Familles comme « toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un poly-handicap ou d'un trouble de santé invalidant ».

Les personnes à mobilité réduite :

Les personnes à mobilité réduite sont définies par la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001. Il s'agit de « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personne âgées, femmes enceintes, et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ».

3.1.2 Le délai de mise en œuvre de l'accessibilité

La loi prévoit que les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi (JO du 12 février 2005), soit au plus tard le 1^{er} janvier 2015.

Les nouveaux réseaux devront donc être accessibles dès leur mise en service. Le matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion d'une extension de réseau devra être accessible dans des conditions qui seront définies par décrets et arrêtés. Pour les réseaux existants la loi prévoit deux exceptions à cette règle : le cas des réseaux souterrains de transport ferroviaires et de transports guidés, et pour les autres réseaux, le cas de l'impossibilité technique avérée (voir le champ des dérogations).

3.1.3 Les autorités responsables

La mise en œuvre des dispositions législatives concerne :

- L'ensemble des autorités organisatrices de transport public au sens de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs : Régions, Départements, STIF, État,
- L'établissement « Réseau Ferré de France » en tant que maître d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national (quais et les cheminements qui y mènent),
- les autorités organisatrices de transport ou, le cas échéant, les entreprises procédant à l'acquisition de matériels roulants affectés à l'exécution du service public des transports de personnes et qui établissent un Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transport dont il a la charge.

3.1.4 Les éléments constitutifs du système de transport

Les gares et les emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif

Les gares comme établissements recevant du public (ERP).

La loi rappelle que les dispositions architecturales, les aménagements et équipements intérieurs et extérieurs des Établissements Recevant du Public (ERP) et des Installations Ouvertes au Public (IOP) doivent être tels que ces locaux et installations soient accessibles à tous, et notamment aux personnes handicapées.

Ces dispositions générales s'appliquent également aux IOP situés sur le domaine public ferroviaire.

Elles s'appliquent également aux équipements spécifiques des gares notamment ceux qui intéressent la vente des titres de transports et les systèmes d'information des voyageurs, ainsi qu'aux quais des gares et IOP...

Les quais des gares et des IOP sont considérés comme en faisant partie.

Les points d'arrêts ferroviaires non gérés (PANG) ne sont pas considérés comme des IOP, au regard de la loi de février 2005.

3.1.4.2 Les matériels roulants

La loi dispose que tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, ainsi que celui faisant l'objet d'une modification substantielle.

3.1.5 Le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) des services de transports publics

Dans le délai de 3 ans à compter de la publication de la loi, les autorités compétentes pour l'organisation des transports publics ont l'obligation d'établir un SDA des services de transports publics dont ils sont responsables.

L'objet du schéma directeur est d'assurer le respect de l'obligation d'accessibilité des services et réseaux de transports collectifs aux termes du délai de 10 ans, par une mise en œuvre progressive de mesures

appropriées.

Il s'agit, conformément au principe de progressivité prévu par la loi, d'un document de programmation des opérations de mise en accessibilité.

3.2. Mission du MOA ou de l'autorité organisatrice des Systèmes de transport

Établissement du Schéma Directeur d'Accessibilité

L'autorité responsable établit le schéma directeur d'accessibilité dans le cadre d'une concertation organisée avec l'ensemble des acteurs concernés et principalement les associations représentatives de personnes handicapées aux différentes phases de la démarche, qui commence par un état des lieux.

Les différentes autorités organisatrices des transports urbains, départementaux et régionaux sont invitées à se concerter et à se coordonner lors de l'élaboration de leurs schémas respectifs.

Le schéma directeur est élaboré sur la base d'un état des lieux en matière d'accessibilité des services et des réseaux. Cet état des lieux fait partie du schéma directeur.

Il comprend notamment le diagnostic des conditions d'accessibilité des ERP tel qu'il est prévu dans le décret.

Le schéma directeur d'accessibilité :

- définit les modalités de la mise en accessibilité des différents types de transport : aménagement et équipement des installations d'accès aux véhicules, dispositions concernant les matériels roulants, les mesures d'exploitation et d'organisation des services, les correspondances et les échanges entre les différentes lignes de transport public,
- établit les éventuels cas de dérogation et définit les services de substitution qui seront mis en place dans le délai de 3 ans à compter de l'approbation du schéma par l'autorité organisatrice. Il précise les dispositions prises pour assurer l'intermodalité avec les réseaux de transport public des autres autorités organisatrices,
- établit la programmation des investissements à réaliser et des mesures d'organisation à mettre en œuvre dans le délai de 10 ans édicté par la loi pour la mise en accessibilité des services de transports collectifs. Il définit les objectifs en matière de fonctionnement des dispositifs de mise en accessibilité des services de transport et les conditions de maintenance qui en découlent.

3.3. Le diagnostic

Le diagnostic peut être établi par un diagnostiqueur professionnel ou par un diagnostiqueur interne.

La SNCF et la RATP disposent en interne des compétences nécessaires.

3.3.1 Qualification du diagnostiqueur

Le diagnostiqueur doit disposer de toutes les compétences « réglementaires et techniques » pour l'analyse du fonctionnement de l'Établissement et la détermination des domaines concernés comme par exemple le génie civil, les équipements lourds ou la signalétique informatique.

Il faut remarquer que cette mission doit être budgétisée car son coût peut se monter à plusieurs dizaines de milliers d'euros.

Il peut être utile de se rapprocher des associations d'handicapés pour clarifier les attentes.

Par ailleurs le diagnostic doit être établi suivant un référentiel, lui-même étant le résultat de l'interprétation des textes d'application de la loi.

3.3.2 Consultation des associations de personnes handicapées

La concertation avec les Personnes à Mobilité Réduite est un axe fort de la stratégie de mise en accessibilité des réseaux de transport. Des représentants des PMR sont associés régulièrement lors de développement de produits (par exemple, les automates de vente), lors d'expérimentations (par exemple, tests de guidage pour personnes déficientes visuelles) ou même pour améliorer des dispositifs existants (par exemple, les annonces sonores).

3.3.3 Mission du diagnostiqueur

Expertise de l'état du bâtiment

Lors de cette étape le transporteur établit une description précise du niveau d'accessibilité de l'Établissement pour chaque type de handicap.

Les analyses réalisées pour constituer l'état des lieux sont centrées sur une approche intermodale visant à déterminer le niveau d'accessibilité existant, depuis les abords de la gare en lien avec d'autres modes de transport, jusqu'à l'accès au train.

État des lieux

Sont prises en compte les données suivantes :

- données administratives : présence de personnels, projets en cours ou à venir, heures d'ouverture et fonctionnement de l'Établissement,
- données techniques : - accès voirie, stationnement, parking,
 - accès en transport en commun, taxis,
 - entrées et cheminements, qualité d'usage,
 - locaux ouverts au public, vente, commerces,
 - accès au système de transport (quai, échanges),
 - système d'embarquement débarquement,
 - l'éclairage,
 - les équipements annexes de service (cabines téléphoniques, commerces, poste de police...).

Un soin particulier devra être porté sur l'organisation de l'accès à l'information (visuelle, sonore, et autre) qui vise en particulier les handicaps sensoriels.

Le document concerne l'intégralité de la chaîne de déplacement pour toutes les catégories de Personnes handicapées ou à Mobilité Réduite (PMR) depuis la voirie jusqu'au quai et au train.

Cette chaîne ne vise que les espaces publics (abords de la gare) y compris la partie publique de l'infrastructure de la gare.

Le document traite donc des abords, des bâtiments voyageurs, des liaisons quais et des quais eux-mêmes.

Il vise à référencer l'ensemble des règles d'aménagement à appliquer aux projets de mise en accessibilité aux Personnes handicapées ou à Mobilité Réduite sur l'ensemble de la chaîne de déplacement pour les quatre catégories de handicap :

- moteur,
- visuel,
- auditif,
- mental (il est à noter que ce champ est très vaste et que l'actuelle réglementation ne permet pas de couvrir toutes les spécificités de ce type de handicap).

Ces items prennent en compte les fonctions d'une gare selon le principe du cheminement d'une personne handicapée ou à mobilité réduite qui doit :

- stationner,
- accéder au bâtiment voyageurs,
- s'informer, s'orienter, se repérer, attendre,
- acheter son billet,
- accéder à tous les services présents dans la gare,
- circuler « horizontalement » : passerelle, souterrain,
- circuler « verticalement » : ascenseurs, escaliers fixes, escaliers mécaniques, rampes,
- être prévenue de l'existence d'obstacles éventuels et de dangers potentiels,
- accéder au quai, obtenir des informations, attendre,
- accéder au train.

Et dans le sens inverse du cheminement dans la gare :

- sortir du train,
- sortir de la gare pour continuer la chaîne de déplacement.

3.3.3.2 Établissement des préconisations – Identification des éventuelles dérogations

3.3.3.2.1 –Programme Fonctionnel

Suite au diagnostic il convient d'établir un Programme fonctionnel « Mise en accessibilité » qui indiquera comment respecter la loi dans sa globalité.

Sur la base de ce document, il peut être nécessaire de lancer des études complémentaires touchant notamment le génie civil ou le système d'information.

Enfin, il convient d'établir un Programme Fonctionnel pouvant conduire à une réorganisation des services ou des espaces afin de faciliter leur accessibilité et à la définition des aménagements indispensables.

3.3.3.2.2 Le champ des dérogations

Principes généraux

- La prise en compte de handicaps de natures différentes :

Les dispositions de la loi traitent de l'ensemble des formes de handicap (physique, visuel, auditif, cognitif, mental...). La mise en accessibilité vaut pour l'ensemble de ces handicaps. Cela signifie que, par exemple, si une impossibilité de mise en accessibilité d'un système de transport pour les seules personnes circulant en fauteuil roulant était avérée, l'accessibilité des autres catégories de personnes handicapées ou à mobilité réduite devrait être néanmoins assurée.

- Une concertation préalable avec les associations :

Les autorités responsables sont encouragées à élaborer les constats concluant aux différents cas de dérogation retenus dans le schéma directeur, après une réelle concertation qu'elles organiseront avec l'ensemble des acteurs concernés et principalement avec les associations représentatives de personnes handicapées.

Dérogations pour les systèmes de transport

Les dérogations à l'obligation de mise en accessibilité des services de transport collectif sont limitées à deux cas :

- pour les réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés,
- en cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité, cette dernière correspondant à celle qui est prévue pour les ERP.

Les cas d'impossibilité technique avérée seront déterminés dans le schéma directeur.

A défaut de mise en accessibilité, au delà des services spécialement adaptés déjà définis par le décret du 9 décembre 1978, la loi a créé l'obligation de mettre en oeuvre des services de substitution pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Ces moyens alternatifs relèvent du service public des transports.

Selon les cas, il peut s'agir de :

- «service de transport de substitution» : service de transport public accessible assurant, dans des conditions analogues et à un prix équivalent, la desserte d'une ligne de transport non accessible ; par exemple un autocar accessible ou un service de transport public à la demande se substituant à la desserte d'une ligne ferroviaire non entièrement accessible,
- «mesure de substitution» : mesure de nature humaine, organisationnelle ou technique pour une impossibilité technique avérée en matière d'accessibilité aux ERP.

Ces services sont organisés et financés par l'autorité organisatrice de transport normalement compétente dans

un délai de 3 ans à compter de la constatation de l'impossibilité technique de mise en accessibilité.

Dérogations pour les établissements recevant du public

Les gares sont aussi concernées par les dispositions de la loi relatives aux établissements recevant du public (ERP) qui prévoient que les ERP existants devront répondre aux exigences d'accessibilité dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi.

En dehors des dérogations concernant le cas des gares des réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés existants, les décrets d'application précisent la nature des dérogations exceptionnelles qui pourraient être accordées aux ERP, dont les gares.

Trois cas de dérogations sont prévus :

- Après démonstration de l'impossibilité technique de procéder à la mise en accessibilité,
- En raison de contraintes liées à la conservation du patrimoine architectural,
- Lorsqu'il y a disproportion manifeste entre les améliorations à apporter et leurs conséquences. Le décret ERP prévoit une possibilité de dérogation lorsque les travaux d'accessibilité « peuvent avoir un impact fort sur son activité tel que, notamment, la fermeture de l'établissement, son déménagement, une réduction importante de l'activité ou avoir un impact significatif sur l'équilibre de l'exploitation [...]».

Pour la mise en accessibilité d'une gare ou d'une halte ferroviaire, cette disposition pourra aussi s'apprécier au regard de l'impact de la mise en accessibilité dans le délai de 10 ans de l'ensemble de la ligne ou du réseau ferroviaire par rapport à sa fréquentation, après concertation avec les associations représentatives de personnes handicapées.

Dérogations pour le matériel roulant

La loi prévoit que tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion d'une extension des réseaux, ou celui faisant l'objet d'une modification substantielle, doit être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Elle ne prévoit pas de dérogation, autre que le respect des règles de sécurité ferroviaire en cas de modification substantielle du matériel roulant. L'autorisation de mise en exploitation est donnée par l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF).

Le décret relatif à l'accessibilité des matériels roulants du 9 février 2006 fixe, dans son article 3, les dispositions relatives à la mise en service des matériels roulants accessibles.

Il ne concerne que les matériels neufs, et ne précise aucune obligation de mise en accessibilité pour le matériel déjà en service avant la loi.

3.3.4 Mise à disposition du diagnostic

Le Schéma Directeur d'Accessibilité des Services de Transports prévu à l'article 45 de la loi du 11 février 2005 vaut diagnostic au sens du présent article.

Le diagnostic doit être tenu à disposition de tout usager des services de transport.

3.4. Le Projet

3.4.1 Établissement d'un Avant Projet : premières estimations

Présentation générale du projet

- Adresse de l'établissement
- Éléments constitutifs du projet
- Éléments sur l'accessibilité du projet
- Plans des cheminements accessibles

- Éléments sur la ou les zone(s) non accessible(s) au public et sur l'accessibilité des lieux de travail

Mise en accessibilité des lieux de travail et d'exploitation

Selon l'annexe 8 de la circulaire interministérielle n° DGUHC 2007-53 du 30 novembre 2007, relative à l'accessibilité des établissements recevant du public, des installations ouvertes au public et des bâtiments d'habitation, les locaux destinés à n'accueillir que du personnel de l'établissement seront considérés comme des lieux de travail et relèveront à ce titre des dispositions du code du travail sur l'accessibilité des lieux de travail aux personnes handicapées.

L'article R.4214-26 du code du travail dispose que lorsqu'un bâtiment est prévu pour recevoir un effectif compris entre 20 et 200 personnes, au moins un niveau est aménagé pour permettre d'accueillir des travailleurs handicapés.

A contrario, si les effectifs sont inférieurs à 20, les règles d'accessibilité telles que définies dans le code du travail ne sont pas obligatoires (Réf. Code du travail art R.4214-26 à 29).

Locaux d'exploitation

Effectifs permanents dans les locaux d'exploitation : 10 personnes

L'effectif étant inférieur à 20 personnes (art. R-235-3-18 du code du travail), l'accessibilité totale d'un niveau n'est pas obligatoire.

Avant-projet à soumettre à la Commission communale de sécurité

- programme fonctionnel,
- estimation du projet,
- demandes de dérogation (peut concerner un ou plusieurs handicaps ou partie du bâtiment).

Pour mémoire le diagnostic doit contribuer à l'identification des dérogations. Celles-ci peuvent être partielles (visant certains locaux ou un handicap) ou pour l'établissement dans son ensemble.

3.4.3 Avis de la commission

La notice d'accessibilité de l'établissement est établie (voir exemple en annexe).

Ce document vise à définir comment l'établissement sera rendu accessible et à argumenter sur les choix retenus.

Il faut observer que pour tous travaux soumis à autorisation ou à permis de construire cette notice est également demandée.

Au vu de cette notice la Commission donne un avis favorable ou demande des modifications du projet et se prononce sur les dérogations demandées.

3.4.4 Finalisation du projet

Les demandes de la commission sont prises en compte dans le projet.

Il est recommandé d'intégrer, dès le lancement du projet, les critères de conformité qui devront renseigner l'attestation d'accessibilité à fournir par le MOA à la fin des travaux et avant toute ouverture au public.

Cas de délivrance d'accessibilité

Les travaux non soumis à autorisation préalable ou à permis de construire, ne donnent pas lieu à la délivrance d'une attestation d'accessibilité.

En fonction des travaux réalisés, le maître d'ouvrage prend l'initiative de faire établir une attestation par un organisme tiers habilité.

Ce guide ne prétend pas répondre à toutes les questions mais il apporte des éléments de réponse sur les aspects essentiels.

ANNEXES

1. LES DIFFÉRENTS HANDICAPS À PRENDRE EN COMPTE

1 Les Utilisateurs de Fauteuil Roulant (UFR)

L'impact majeur sur la conception des lieux est celui lié à l'autonomie des Utilisateurs de Fauteuil Roulant (UFR), qui est conditionnée par l'accessibilité des circulations horizontales et verticales desservant les diverses prestations, ainsi que par l'atteinte et l'usage des équipements. Les moyens à mettre en place portent notamment sur :

- la configuration des cheminements de façon à assurer l'aisance de progression et de changement de direction d'un fauteuil roulant : largeur de circulation, pourcentage de pente admis, aménagement des rampes, qualité des revêtements de sol...,
- l'installation d'ascenseurs pour permettre le franchissement des dénivelés non compensables par une rampe praticable,
- les dégagements à assurer au droit des équipements, la hauteur de leurs zones d'interfaces.

Les exigences dimensionnelles réglementaires sont établies en prenant en compte un fauteuil roulant occupé dont les dimensions d'encombrement sont de 0,75 m x 1,25 m.

2 Les personnes déficientes visuelles

Les dispositions à prendre concernant les personnes aveugles ou malvoyantes visent notamment à leur assurer l'aisance et la sécurité de circulation. En termes d'aménagement, cela se traduit par :

- le dégagement des cheminements de tout obstacle ou, le cas échéant, la mise en place de moyens de repérage et/ou de détection de ces obstacles,
- l'accompagnement des franchissements d'escaliers par des éléments de guidage (main courante) et des dispositifs tactiles et/ou visuels de repérage des marches,
- la mise en place de dispositifs d'éveil de vigilance au droit des zones à risques.

Par ailleurs, des dispositions sont prises pour assurer la lisibilité et la visibilité de l'information visuelle et délivrer une information sonore en temps réel lorsque cela est nécessaire.

3 Les personnes déficientes auditives

Les mesures à prendre à l'égard des personnes sourdes ou malentendantes relèvent plutôt du domaine du service :

- équipement des dispositifs de communication sonorisés avec le personnel,
- affichage d'informations visuelles en temps réel, en situation normale comme en cas de situation perturbée.

4 Les personnes atteintes de déficience mentale, cognitive ou psychique

En attendant la définition de mesures adaptées il est convenu de mettre en place une signalétique simplifiée utilisant des pictogrammes facilement reconnaissables.

2. LES ÉLÉMENTS DÉTERMINANTS DANS LA CHAÎNE DE DEPLACEMENT

Pour le transport ferroviaire l'obligation, de mise en accessibilité s'applique depuis l'entrée dans la gare ou la station de départ jusqu'à la sortie de la gare ou la station d'arrivée. Elle ne s'applique pas aux points d'arrêts non gérés (PANG), autres que neufs ou profondément remaniés (en application de la Directive 2001/16/CE du 19 mars 2001 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel / spécifications techniques d'interopérabilité (STI) PMR).

Les éléments de la chaîne du transport :

- les espaces d'inter modalité,
- la gare ou la station (neuve ou existante),
- le quai et le franchissement des voies circulées,
- le train, à condition que le matériel utilisé soit mis en service après les arrêtés d'application du décret matériel roulant, c'est-à-dire après la transposition en droit français de la « STI PMR », ou s'il a fait l'objet d'une modification substantielle. En ce qui concerne le matériel existant il n'y a pas d'obligation d'aménagement, mais une obligation de résultat en février 2015,
- l'ensemble des services délivrés dans les gares, les trains, les boutiques, par téléphone, par écrit et par Internet.

Les espaces à rendre accessibles (lieux publics, lieux de travail)

Afin d'établir les aménagements qui répondent aux attentes des clients à mobilité réduite, il convient de définir tout au long des différentes étapes d'un voyage les facilités dont chacun peut avoir besoin.

De façon générale, l'objectif à atteindre est le suivant :

- le client se déplace dans la gare ou la station et ses abords et utilise les installations en toute sécurité.
- Il se déplace dans un espace propre et tous les équipements sont dans un bon état de fonctionnement.

1 Informations – titre de transport

Informations permanentes

Les modalités tarifaires, les horaires, les possibilités d'acquisition, d'échange, de remboursement doivent être facilement accessibles, de même que les informations conjoncturelles et les modalités de dépôt d'une réclamation auprès :

- des bureaux de vente,
- des serveurs vocaux et numéros verts.

Accès à la vente

L'espace de vente et les automates de vente sont facilement repérables et accessibles.

Validation

Les dispositifs de validation des titres de transport doivent être facilement repérables et accessibles.

2 Situations perturbées

Perturbations du service

Les perturbations affectant la circulation des trains ou les services de la gare ou de la station sont indiquées de manière lumineuse et sonore.

Dysfonctionnement des équipements

Les pannes affectant un équipement facilitant l'accessibilité, sont signalées ainsi que le délai de remise en service.

Travaux

En cas de travaux, une information est donnée précisant les éventuels nouveaux obstacles, un itinéraire

accessible de remplacement ou la mise en place d'une assistance spécifique.

Information

En gare ou dans les stations importantes, le transporteur dispose d'un personnel qualifié à même de donner des informations adaptées sur le site et son environnement, l'accessibilité du réseau et les prestations complémentaires proposées.

Service d'accompagnement au train (SNCF)

Dans certaines gares il peut être proposé, sous certaines conditions, au départ et à l'arrivée, un service d'assistance aux voyageurs qui comprend l'accueil et l'accompagnement :

- soit au point accueil,
- soit à la borne d'appel d'entrée dans la gare,

jusqu'à l'installation à la place dans le train, à la descente du train jusqu'au point d'accueil ou jusqu'à la porte de sortie de la gare.

Ce service est proposé sur réservation ou suivant la disponibilité des agents pour tous les trains au départ ou à l'arrivée dans les créneaux horaires d'ouverture du service accueil de la gare.

Le client est accueilli et accompagné par un personnel formé.

3. Accessibilité au bâtiment voyageurs

(Dans la limite des emprises du réseau de transport)

Cheminement extérieur

Le parcours d'accès à la gare est clairement indiqué.

De même, en sortant du bâtiment voyageurs, le client accède aux autres modes de déplacement par un cheminement accessible et clairement indiqué.

Si nécessaire, des informations auditives, tactiles et visuelles sont disposées le long du cheminement usuel.

Taxi

Dans les gares, le client handicapé dispose d'une information clairement signalée pour un accès prioritaire aux taxis.

Parking

S'il en fait la demande, le client peut disposer dans chaque parking (ou dépose minute) ouvert à la clientèle (court, longue durée) de places de parking réservées accessibles, adaptées et disponibles.

Signalétique et orientation

Afin de pouvoir se diriger facilement vers les différents services présents, une signalétique d'orientation et de positionnement visuelle et sonore est disposée dans l'enceinte de la gare ou de la station.

Accès au bâtiment voyageurs

La ou les entrées accessibles sont facilement identifiables.

Cheminement intérieur

Des informations auditives, tactiles et visuelles sont diffusées le long du cheminement usuel.

Guichets

L'accès aux guichets est facilement repérable et libre d'obstacle.

Automates de vente

L'utilisation des automates de vente se fait sans difficulté par toute personne quel que soit son handicap.

Validation

Des dispositifs de validation, accessibles et repérables, sont positionnés sur le cheminement d'accès à la

salle d'échanges ou aux quais sans gêner le passage ni constituer un danger.

Éclairage

L'éclairage est dosé en fonction de l'environnement et de la nécessité de faciliter ou de sécuriser la circulation.

Ambiance sonore

Une attention particulière est portée sur la qualité acoustique (bruit ambiant) de la gare ou de la station et des quais afin d'en limiter la gêne.

Information

Toute l'information nécessaire au voyage située sur un cheminement voyageur doit être visible et lisible pour toute personne quel que soit son handicap.

Les informations sonores doivent être parfaitement audibles et compréhensibles.

4. Accessibilité aux services

Information

Les services à disposition sont signalés dès l'entrée de la gare ou de la station.

Toilettes

Une alarme lumineuse et sonore prévient de l'évacuation en urgence de la gare.

Salle ou espace d'attente – Confort

Si la gare possède une salle d'attente, elle est signalée, accessible et confortable.

Les places assises sont situées en dehors de la largeur utile de cheminement.

Les messages de civilité sont rappelés.

5. Accessibilité aux quais

Cheminement

Le client accède aux quais et en sort par des cheminements facilement identifiables et accessibles.

Parking

Dans certaines gares, des places de parking accessibles au plus près d'un accès aux quais sont disponibles.

Signalétique

Une signalétique claire, visuelle et sonore permet d'accéder aux quais facilement.

Passage de quai à quai

Si l'accès aux quais se fait par un ascenseur :

- un ascenseur accessible de dimension suffisante et positionné de manière à garantir une sortie sécurisée peut recevoir une personne en fauteuil roulant et son accompagnateur.

Si l'accès se fait par une rampe, par une passerelle ou un souterrain, ou par un escalier ou un escalier mécanique :

- les équipements installés permettent le franchissement en toute sécurité.

Si l'accès se fait par un passage planchéié (à niveau) :

- Si le passage planchéié est ouvert au public, il est accessible à toutes les personnes handicapées (avec assistance pour les personnes malvoyantes ou utilisatrices de fauteuil roulant).

Bandes d'éveil de vigilance

Une bande d'éveil de vigilance, à la longueur du train le plus long desservant la gare ou la station, est disposée sur tous les quais et également en haut de chaque volée d'escalier fixe.

Équipements

Dans les gares des élévateurs ou des rampes mobiles, propres et en état de fonctionnement sont disposés sur les quais ou à proximité.

Espace d'attente – Confort

Tous les quais sont équipés de sièges permettant le repos.

Lorsque le quai est équipé d'abris, ceux-ci sont visibles et situés à proximité des accès au quai.

L'espace est accessible et offre une surface suffisante pour accueillir une personne en fauteuil roulant (aux normes de la STI). Il est équipé de sièges ne gênant pas l'évolution des personnes en fauteuil roulant.

Éclairage

Les quais sont suffisamment éclairés pour éviter toute situation dangereuse.

Ambiance sonore

La sonorisation doit être parfaitement audible et compréhensible.

Une attention particulière est portée sur la qualité acoustique (bruit ambiant) des quais afin d'en limiter la gêne.

Sécurité

Toute information concernant la sécurité doit être très visible et signalée à l'aide d'un signal lumineux et sonore fort.

3. DIAGNOSTIC DE L'ACCESSIBILITÉ AUX PERSONNES HANDICAPÉES

d'établissements existants recevant du public

EXEMPLE DE CADRE D'ELABORATION

- **Règles en vigueur considérées :**

- Articles R.111-19-7 à R.111-19-12 du CCH, relatifs à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements existants recevant du public et des installations ouvertes au public existantes ;

- Arrêté du 21 mars 2007 fixant les conditions prises pour l'application des articles R.111-19-8 à R.111-19-11 du CCH, relatives à l'accessibilité pour les personnes handicapées des établissements existants recevant du public et des installations existantes ouvertes au public.

Remarque préliminaire : Suivant l'arrêté du 21 mars 2007, lorsque des constats sont effectués dans des ERP et IOP existants, les parties de l'ouvrage présentant des contraintes liées à la présence d'éléments participant à la solidité du bâtiment bénéficient d'allègements par rapport aux exigences de l'arrêté du 1^{er} août 2006.

Dans le tableau suivant, les cases grisées correspondent aux points de vérification qui mettent en jeu ce double aspect. Ainsi, les *cases en gris foncé* concernent les parties sans contraintes de solidité à proximité – notées **SC** – devant répondre aux prescriptions de l'arrêté du 1^{er} août 2006 et les *cases en gris clair* les parties présentant de telles contraintes – notées **AC** pour « avec contraintes » - pour lesquelles les prescriptions allégées de l'arrêté du 21 mars 2007 suffisent.

Ce cadre reprend l'ordre exact des arrêtés du 21 Mars 2007 et du 1^{er} août 2006.

Il peut être avantageusement être complété, notamment par l'estimation des travaux et leur degré d'urgence ou d'importance pour les non conformités, selon les volontés particulières du Maître d'Ouvrage, ainsi que tous types de compléments (photos, schémas, localisations, rappels réglementaires etc....).

Le taux d'accessibilité de l'état existant peut être aussi complété par celui possible après travaux pour chaque partie d'ouvrage de façon à refléter de manière importante les éventuelles dérogations à prévoir s'il n'est pas de 100%.

Le diagnostic n'est pas un devis, mais ne constitue qu'une estimation à titre indicatif et non un projet de maîtrise

- **R** Le diagnostiqueur a constaté, sur les travaux réalisés, le respect de la règle d'accessibilité applicable
- **NR** Le diagnostiqueur a constaté sur les travaux réalisés une ou des dispositions qui ne respectent pas la règle d'accessibilité applicable
- **SO** La disposition considérée est Sans Objet pour la présente opération

| <i>Établissement recevant du public existant</i> | | | | | <i>N° du commentaire</i> |
|---|----------------|----|----|---------------------|--------------------------|
| <i>Points examinés</i> | <i>Constat</i> | | | <i>Commentaires</i> | |
| 1. Généralités | | | | | |
| Appréciation de synthèse sur le respect de l'arrêté | | | | | |
| 2. Cheminements extérieurs | | | | | |
| Généralités | | | | | |
| ✓ Cheminement usuel ou un des cheminements usuels accessible de l'accès terrain jusqu'à l'entrée principale du bâtiment | R | NR | SO | | |
| ✓ Cheminement accessible entre les places de stationnement adaptées et l'entrée du bâtiment | R | NR | SO | | |
| ✓ Accessibilité aux équipements ou aménagements extérieurs | R | NR | SO | | |
| Cheminement ou repère continu contrasté tactilement et visuellement | R | NR | SO | | |
| SC Largeur $\geq 1,40$ m | R | NR | SO | | |
| SC Rétrécissements ponctuels $\geq 1,20$ m | R | NR | SO | | |
| SC Dévers ≤ 2 % | R | NR | SO | | |
| SC Pentes | | | | | |
| SC ✓ Existence de pente à chaque dénivellation du cheminement accessible aux personnes en fauteuil roulant | R | NR | SO | | |
| SC ✓ Pente ≤ 4 % | R | NR | SO | | |
| SC ✓ Pente entre 4 et 5 % : palier de repos tous les 10 m | R | NR | SO | | |
| SC ✓ Pente entre 5 et 8% sur 2 m maxi | R | NR | SO | | |
| SC ✓ Pente entre 8 et 10 % sur 0,50 m max | R | NR | SO | | |
| SC ✓ Pente ≥ 10 % : interdite | R | NR | SO | | |
| SC ✓ Paliers de repos en haut et en bas de chaque pente | R | NR | SO | | |
| AC Largeur $\geq 1,20$ m | R | NR | SO | | |

| <i>Établissement recevant du public existant</i> | | | | | | <i>N° du comment aire</i> |
|---|---|----------------|----|----|---------------------|-------------------------------|
| <i>Points examinés</i> | | <i>Constat</i> | | | <i>Commentaires</i> | |
| AC | Rétrécissements ponctuels $\geq 0,90$ m | R | NR | SO | | |
| AC | Dévers ≤ 3 % | R | NR | SO | | |
| AC | Pentes | R | NR | SO | | |
| AC | ✓ Existence de pente à chaque dénivellation du cheminement accessible aux personnes en fauteuil roulant | R | NR | SO | | |
| AC | ✓ Pente ≤ 5 % | R | NR | SO | | |
| AC | ✓ Pente entre 5 et 6 % : palier de repos tous les 10 m | R | NR | SO | | |
| AC | ✓ Pente entre 6 et 10% sur 2 m maxi | R | NR | SO | | |
| AC | ✓ Pente entre 10 et 12 % sur 0,50 m max | R | NR | SO | | |
| AC | ✓ Pente > 12 % : interdite | R | NR | SO | | |
| AC | ✓ Paliers de repos en haut et en bas de chaque pente | R | NR | SO | | |
| Caractéristiques des paliers de repos | | | | | | |
| | ✓ 1,20 x 1,40 m | R | NR | SO | | |
| | ✓ Paliers horizontaux au dévers près | R | NR | SO | | |
| Seuils et ressauts | | | | | | |
| | ✓ ≤ 2 cm (ou 4 cm si pente $\leq 33\%$) | R | NR | SO | | |
| | ✓ Arrondis ou chanfreinés | R | NR | SO | | |
| SC | ✓ Distance entre 2 ressauts $\geq 2,50$ m | R | NR | SO | | |
| SC | ✓ Pas de ressauts successifs dans une pente | R | NR | SO | | |
| AC | ✓ « Pas d'âne » tolérés si 2,50 m entre ressauts | R | NR | SO | | |
| Repérage des éléments structurants du cheminement par les malvoyants | | R | NR | SO | | |
| Espaces de manœuvre avec possibilité de $\frac{1}{2}$ tour aux points de choix d'itinéraire | | | | | | |
| | ✓ Emplacements | R | NR | SO | | |
| | ✓ Dimensions : $\varnothing 1,50$ m | R | NR | SO | | |
| Espaces de manœuvre de portes | | | | | | |
| | ✓ Emplacements | R | NR | SO | | |
| | ✓ Dimensions | R | NR | SO | | |
| Espaces d'usage | | | | | | |
| | ✓ Devant chaque équipement ou aménagement | R | NR | SO | | |

| <i>Établissement recevant du public existant</i> | | | | | | <i>N° du comment aire</i> |
|--|---|----------------|----|----|---------------------|-------------------------------|
| <i>Points examinés</i> | | <i>Constat</i> | | | <i>Commentaires</i> | |
| ✓ | Dimensions : 0,80 m x 1,30 m | R | NR | SO | | |
| | Sols non meuble, non glissant, non réfléchissant et sans obstacle à la roue | R | NR | SO | | |
| | Trous en sol : ø ou largeur ≤ 2 cm | R | NR | SO | | |
| | Cheminement libre de tout obstacle | | | | | |
| ✓ | Hauteur libre ≥ 2,20 m | R | NR | SO | | |
| ✓ | Repérage visuel, tactile, ou par un prolongement au sol des éléments implantés ou en saillie de plus de 15 cm | R | NR | SO | | |
| | Protection si rupture de niveau ≥ 0,40 m à moins de 0,90 m du cheminement | R | NR | SO | | |
| | Protection des espaces sous escaliers | R | NR | SO | | |
| | <u>Volée d'escaliers de 3 marches ou plus :</u> | | | | | |
| ✓ | Largeur entre les mains courantes ≥ 1,20 m | R | NR | SO | | |
| ✓ | Hauteur des marches ≤ 16 cm | R | NR | SO | | |
| ✓ | Giron des marches ≥ 28 cm | R | NR | SO | | |
| ✓ | Mains courantes | | | | | |
| SC | <ul style="list-style-type: none"> De chaque côté | R | NR | SO | | |
| AC | <ul style="list-style-type: none"> Une seule main courante suffit si cela réduit le passage à une largeur inférieure à 1m. | R | NR | SO | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> Hauteur entre 0,80 et 1,00 | R | NR | SO | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> Continue, rigide et facilement préhensible | R | NR | SO | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> Dépassant les premières et les dernières marches | R | NR | SO | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> Différenciée du support par éclairage particulier ou contraste visuel | R | NR | SO | | |
| ✓ | Appel de vigilance pour les malvoyants à 50 cm en partie haute | R | NR | SO | | |
| ✓ | Contremarche de 10 cm mini pour la 1 ^{ère} à la dernière marche | R | NR | SO | | |
| ✓ | Nez de marche : | | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> De couleur contrastée | R | NR | SO | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> Non glissants | R | NR | SO | | |
| SC | <ul style="list-style-type: none"> Sans débord excessif | R | NR | SO | | |
| AC | <ul style="list-style-type: none"> Pas de prescriptions sur les débords | R | NR | SO | | |

| <i>Établissement recevant du public existant</i> | | | | | | <i>N° du comment aire</i> |
|--|--|----------------|----|----|---------------------|-------------------------------|
| <i>Points examinés</i> | | <i>Constat</i> | | | <i>Commentaires</i> | |
| Présence d'un dispositif d'éclairage du cheminement | | R | NR | SO | | |
| <u>Volée d'escalier de moins de 3 marches :</u> | | | | | | |
| ✓ Appel de vigilance pour les malvoyants à 50 cm en partie haute | | R | NR | SO | | |
| ✓ Contremarche de 10 cm mini pour la 1 ^{ère} à la dernière marche | | R | NR | SO | | |
| SC | ✓ Nez de marche : | | | | | |
| SC | • De couleur contrastée | R | NR | SO | | |
| SC | • Non glissants | R | NR | SO | | |
| SC | • Sans débord excessif | R | NR | SO | | |
| AC | • Pas de prescriptions sur les débords | R | NR | SO | | |
| 3 – Places de stationnement | | | | | | |
| SC | 2% de l'ensemble des places aménagées ou suivant arrêté municipal si plus de 500 places | R | NR | SO | | |
| AC | 2% de l'ensemble des places aménagées ou suivant arrêté municipal si plus de 500 places : comprennent les places existantes même si loin de l'entrée | R | NR | SO | | |
| | | | | | | |
| SC | Localisation à proximité du bâtiment | R | NR | SO | | |
| AC | Localisation à proximité du bâtiment : nouvelles places uniquement | R | NR | SO | | |
| Caractéristiques dimensionnelles et atteinte | | | | | | |
| ✓ Largeur $\geq 3,30$ m | | R | NR | SO | | |
| SC | ✓ Espace horizontal au dévers de 2 % près | R | NR | SO | | |
| AC | ✓ Espace horizontal au dévers de 3 % près | R | NR | SO | | |
| ✓ Raccordement au cheminement d'accès | | R | NR | SO | | |
| • Ressaut ≤ 2 cm | | R | NR | SO | | |
| SC | • Sur 1,40 m à partir de la place : cheminement horizontal au dévers près | R | NR | SO | | |
| AC | • Aucune prescription | R | NR | SO | | |

| <i>Établissement recevant du public existant</i> | | | | | <i>N° du comment aire</i> |
|--|----------------|----|----|---------------------|-------------------------------|
| <i>Points examinés</i> | <i>Constat</i> | | | <i>Commentaires</i> | |
| ✓ Contrôle d'accès et de sortie utilisables par des personnes sourdes, malentendantes ou muettes | | | | | |
| • Bornes visibles directement du poste de contrôle | R | NR | SO | | |
| ou | | | | | |
| • Signaux liés au fonctionnement du dispositif : sonores et visuels | R | NR | SO | | |
| • ET visiophonie | R | NR | SO | | |
| ✓ Sortie en fauteuil des places « boxées » | R | NR | SO | | |
| Repérage horizontal et vertical des places | | | | | |
| ✓ Signalisation adaptée à proximité des places de stationnement pour le public | R | NR | SO | | |
| ✓ Signalisation des croisements véhicules / piétons : | | | | | |
| • Éveil de vigilance des piétons | R | NR | SO | | |
| • Signalisation vers les conducteurs | R | NR | SO | | |
| 4. Accès au(x) bâtiment(s) ou à l'établissement et aux locaux ouverts au public | R | NR | SO | | |
| Accès principal accessible en continuité avec le cheminement accessible | R | NR | SO | | |
| Entrée principale facilement repérable | R | NR | SO | | |
| Dispositifs d'accès au bâtiment : | | | | | |
| ✓ Facilement repérable | R | NR | SO | | |
| ✓ Signal sonore et visuel | R | NR | SO | | |
| Système de communication et dispositif de commande manuelle : | | | | | |
| ✓ A plus de 40 cm d'un angle rentrant ou d'un obstacle au fauteuil | R | NR | SO | | |
| ✓ Hauteur comprise entre 0,90 et 1,30 m | R | NR | SO | | |
| Contrôle d'accès et de sortie : | | | | | |
| ✓ Visualisation directe du visiteur par le personnel | R | NR | SO | | |
| Ou | R | NR | SO | | |

| <i>Établissement recevant du public existant</i> | | | | | | <i>N° du comment aire</i> |
|--|---|----------------|----|----|---------------------|-------------------------------|
| <i>Points examinés</i> | | <i>Constat</i> | | | <i>Commentaires</i> | |
| ✓ | Visiophone | R | NR | SO | | |
| | Accès de manière autonome à tous les locaux ouverts au public | R | NR | SO | | |
| 5. Circulations intérieures horizontales | | | | | | |
| SC | Largeur $\geq 1,40$ m | R | NR | SO | | |
| SC | Rétrécissements ponctuels $\geq 1,20$ m | R | NR | SO | | |
| SC | Dévers ≤ 2 cm | R | NR | SO | | |
| SC | Pentes : | | | | | |
| SC | ✓ Pente $\leq 4\%$ | R | NR | SO | | |
| SC | ✓ Pente entre 4 et 5 % palier de repos tous les 10 m | R | NR | SO | | |
| SC | ✓ Pente entre 5 et 8 % sur 2 m max | R | NR | SO | | |
| SC | ✓ Pente entre 8 et 10 % sur 0,50 m max | R | NR | SO | | |
| SC | ✓ Pente $> 10\%$: interdite | R | NR | SO | | |
| SC | ✓ Paliers de repos en haut et en bas de chaque pente | R | NR | SO | | |
| AC | Largeur $\geq 1,20$ m | R | NR | SO | | |
| AC | Rétrécissements ponctuels $\geq 0,90$ m | R | NR | SO | | |
| AC | Dévers ≤ 3 cm | R | NR | SO | | |
| AC | Pentes : | R | NR | SO | | |
| AC | ✓ Pente $\leq 5\%$ | R | NR | SO | | |
| AC | ✓ Pente entre 5 et 6 % palier de repos tous les 10 m | R | NR | SO | | |
| AC | ✓ Pente entre 6 et 10 % sur 2 m max | R | NR | SO | | |
| AC | ✓ Pente entre 10 et 12 % sur 0,50 m max | R | NR | SO | | |
| AC | ✓ Pente $> 12\%$: interdite | R | NR | SO | | |
| AC | ✓ Paliers de repos en haut et en bas de chaque pente | R | NR | SO | | |
| Caractéristiques des paliers de repos | | | | | | |
| ✓ | 1,20 x 1,40 m | R | NR | SO | | |
| ✓ | Paliers horizontaux au dévers près | R | NR | SO | | |
| Seuils et ressauts | | | | | | |
| ✓ | ≤ 2 cm (ou 4 cm si pente $< 33\%$) | R | NR | SO | | |
| ✓ | Arrondis ou chanfreinés | R | NR | SO | | |
| SC | ✓ « Pas d'âne » interdits | R | NR | SO | | |

| <i>Établissement recevant du public existant</i> | | | | | | <i>N° du comment aire</i> |
|---|---|----------------|----|----|---------------------|-------------------------------|
| <i>Points examinés</i> | | <i>Constat</i> | | | <i>Commentaires</i> | |
| AC | ✓ « Pas d'âne » tolérés si minimum 2,50 m entre les ressauts | R | NR | SO | | |
| Espaces de manœuvre de porte | | | | | | |
| | ✓ Emplacements | R | NR | SO | | |
| | ✓ Dimensions | R | NR | SO | | |
| Espaces d'usage | | | | | | |
| | ✓ Devant chaque équipement ou aménagement | R | NR | SO | | |
| | ✓ Dimensions : 0,80 m x 1,30 | R | NR | SO | | |
| Sols non meuble, non glissant, non réfléchissant et sans obstacle à la roue | | R | NR | SO | | |
| Trous en sol : ø ou largeur < 2 cm | | R | NR | SO | | |
| Cheminement libre de tout obstacle | | | | | | |
| | ✓ Hauteur libre : 2,20 m ou 2,00 pour les parcs de stationnement | R | NR | SO | | |
| | ✓ Repérage visuel, tactile ou par prolongement au sol des éléments implantés ou en saillie de plus de 15 cm | R | NR | SO | | |
| Protection si rupture de niveau > 0,40 m à moins de 0,90 m | | R | NR | SO | | |
| Protection des espaces sous escaliers | | R | NR | SO | | |
| <u>Marches isolées :</u> | | | | | | |
| | ✓ Si trois marches ou plus : | | | | | |
| SC | • Largeur entre mains courantes > 1,20 m | R | NR | SO | | |
| SC | • Hauteur des marches < 16 cm | R | NR | SO | | |
| SC | • Giron des marches < 28 cm | R | NR | SO | | |
| AC | • Largeur entre mains courantes > 1,00 m | R | NR | SO | | |
| AC | • Hauteur des marches < 17 cm | R | NR | SO | | |
| AC | • Giron des marches < 28 cm | R | NR | SO | | |
| | • Appel de vigilance pour les malvoyants à 50 cm en partie haute | R | NR | SO | | |
| | • Contremarche de 10 cm mini pour la 1 ^{ère} et la dernière marche | R | NR | SO | | |
| | • Nez de marche : | | | | | |
| | - De couleur contrastée | R | NR | SO | | |
| | - Antidérapants | R | NR | SO | | |

| <i>Établissement recevant du public existant</i> | | | | | | <i>N° du comment aire</i> |
|---|---|----------------|----|----|---------------------|-------------------------------|
| <i>Points examinés</i> | | <i>Constat</i> | | | <i>Commentaires</i> | |
| SC | - Sans débord excessif | R | NR | SO | | |
| AC | - Pas de prescriptions sur les débords | R | NR | SO | | |
| | • Mains courantes | | | | | |
| SC | - De chaque côté | R | NR | SO | | |
| AC | - Une seule main courante suffit si cela réduit le passage à une largeur inférieure à 1m. | R | NR | SO | | |
| | - hauteur entre 0,80 et 1,00 m | R | NR | SO | | |
| | - continue, rigide et facilement préhensible | R | NR | SO | | |
| | - dépassant les premières et les dernières marches | R | NR | SO | | |
| | - différenciées du support par un éclairage particulier ou un contraste visuel | R | NR | SO | | |
| | ✓ Si moins de 3 marches : | | | | | |
| | • Appel de vigilance pour les malvoyants à 50 cm en partie haute | R | NR | SO | | |
| | • Contremarche de 10 cm mini pour la première et la dernière marche | R | NR | SO | | |
| | • Nez de marche : | | | | | |
| | - De couleur contrastée | R | NR | SO | | |
| | - Antidérapants | R | NR | SO | | |
| SC | - Sans débord excessif | R | NR | SO | | |
| AC | - Pas de prescriptions sur les débords | R | NR | SO | | |
| 6. Circulations intérieures verticales | | | | | | |
| Obligation d'ascenseur | | R | NR | SO | | |
| <u>Escaliers utilisables sans les conditions normales de fonctionnement :</u> | | | | | | |
| SC | ✓ Largeur entre mains courantes $\geq 1,20$ m | R | NR | SO | | |
| SC | ✓ Hauteur des marches ≤ 16 cm | R | NR | SO | | |
| SC | ✓ Giron des marches ≥ 28 cm | R | NR | SO | | |

| <i>Établissement recevant du public existant</i> | | | | | <i>N° du comment aire</i> | |
|---|---|----------------|----|----|-------------------------------|--|
| <i>Points examinés</i> | | <i>Constat</i> | | | <i>Commentaires</i> | |
| <p><i>Rappel</i> : D'après l'article 5 de l'arrêté du 21 mars 2007, en présence de contraintes liées à la solidité : « En l'absence de travaux ayant pour but de modifier les caractéristiques dimensionnelles des escaliers, celles ci peuvent être conservées ». C'est à dire, que les giron, hauteurs et largeurs de marches peuvent être conservées en l'état si l'escalier est entre murs porteurs et que l'on y fait pas de travaux.</p> <p><i>Sinon, si l'on y fait des travaux en présences de contraintes structurelles les dispositions ci-dessous sont à vérifier.</i></p> | | | | | | |
| AC | ✓ Largeur entre mains courantes $\geq 1,00$ m | R | NR | SO | | |
| AC | ✓ Hauteur des marches ≤ 17 cm | R | NR | SO | | |
| AC | ✓ Giron des marches ≥ 28 cm | R | NR | SO | | |
| ✓ Mains courantes | | | | | | |
| SC | • De chaque côté | R | NR | SO | | |
| AC | • Une seule main courante suffit si cela réduit le passage à une largeur inférieure à 1m. | R | NR | SO | | |
| •Hauteur entre 0,80 et 1,00 m | | R | NR | SO | | |
| •Continue, rigide et facilement préhensible | | R | NR | SO | | |
| •Différenciée du support par un éclairage particulier ou un contraste visuel | | R | NR | SO | | |
| ✓ Appel de vigilance pour les malvoyants à 50 cm en partie haute | | R | NR | SO | | |
| ✓ Contremarches de 10 cm mini pour la 1 ^{ère} et la dernière marche visuellement contrastées par rapport aux marches | | R | NR | SO | | |
| ✓ Nez de marches : | | | | | | |
| • De couleur contrastée | | R | NR | SO | | |
| • Non glissant | | R | NR | SO | | |
| SC | • Sans débord excessif | R | NR | SO | | |
| AC | • Pas de prescriptions sur les débords | R | NR | SO | | |
| <u>Ascenseurs</u> | | | | | | |
| ✓ Tous les ascenseurs doivent être accessibles | | R | NR | SO | | |
| ✓ Si ascenseur : Tous les étages comportant des locaux ouverts au public sont desservis | | R | NR | SO | | |
| SC | ✓ Commande à plus de 40 cm d'un angle rentrant ou d'un obstacle au fauteuil | R | NR | SO | | |

| <i>Établissement recevant du public existant</i> | | | | | | <i>N° du comment aire</i> |
|--|--|----------------|----|----|---------------------|-------------------------------|
| <i>Points examinés</i> | | <i>Constat</i> | | | <i>Commentaires</i> | |
| SC | <ul style="list-style-type: none"> Conformes à la norme NF EN 81-70 relative à l'accessibilité aux ascenseurs pour toutes les personnes y compris les personnes avec handicap | R | NR | SO | | |
| SC | <ul style="list-style-type: none"> Munis d'un dispositif permettant de prendre appui | R | NR | SO | | |
| SC | <ul style="list-style-type: none"> Permettent de recevoir les informations liées aux mouvements de la cabine, aux étages desservis, au système d'alarme | R | NR | SO | | |
| AC | <ul style="list-style-type: none"> Si installation d'un nouvel ascenseur : conforme NF EN 81-70 | R | NR | SO | | |
| AC | <ul style="list-style-type: none"> <u>Ascenseurs existants – au moins un par batterie doit vérifier :</u> | | | | | |
| AC | <ul style="list-style-type: none"> <u>Signalisation palière :</u> | | | | | |
| AC | <ul style="list-style-type: none"> Signal sonore en début d'ouverture des portes | R | NR | SO | | |
| AC | <ul style="list-style-type: none"> Deux flèches lumineuses de min 40 cm indiquent le sens du déplacement | R | NR | SO | | |
| AC | <ul style="list-style-type: none"> Signaux sonores différents indiquent la montée et la descente | R | NR | SO | | |
| AC | <ul style="list-style-type: none"> <u>Signalisation en cabine :</u> | | | | | |
| AC | <ul style="list-style-type: none"> Indicateur visuel de position de cabine :numéros d'étage de hauteur entre 30 et 60 mm | R | NR | SO | | |
| AC | <ul style="list-style-type: none"> Message vocal qui indique la position à l'arrêt de la cabine | R | NR | SO | | |
| AC | <ul style="list-style-type: none"> <u>Dispositif de demande de secours</u> | | | | | |
| AC | <ul style="list-style-type: none"> Pictogramme illuminé jaune en complément de signal sonore de transmission de la demande | R | NR | SO | | |

| <i>Établissement recevant du public existant</i> | | | | | | <i>N° du comment aire</i> |
|--|---|----------------|----|----|---------------------|-------------------------------|
| <i>Points examinés</i> | | <i>Constat</i> | | | <i>Commentaires</i> | |
| AC | • Pictogramme illuminé vert en complément du signal sonore indiquant que la demande a été enregistrée | R | NR | SO | | |
| AC | • Boucle magnétique | R | NR | SO | | |
| AC | • Niveau des signaux sonores réglables entre 35 et 65 dB | R | NR | SO | | |
| <u>Appareils élévateurs pour personnes à mobilité réduite</u> | | | | | | |
| ✓ | Dérivation obtenue | R | NR | SO | | |
| ✓ | Conformes aux normes les concernant | R | NR | SO | | |
| ✓ | D'usage permanent | R | NR | SO | | |
| 7. Tapis, escaliers et plans inclinés mécaniques | | | | | | |
| SC | Doublé par un cheminement accessible ou un ascenseur | R | NR | SO | | |
| SC | Mains courantes accompagnant le mouvement | R | NR | SO | | |
| SC | Mains courantes dépassant de 30 cm le départ et l'arrivée | R | NR | SO | | |
| SC | Arrêt d'urgence facilement repérable, accessible et manœuvrable en position debout ou assis | R | NR | SO | | |
| SC | Départ et arrivée différenciés par éclairage ou contraste visuel | R | NR | SO | | |
| SC | Signal tactile ou sonore en partie terminale d'un tapis ou plan incliné mécaniques | R | NR | SO | | |
| AC | Doublé par un cheminement accessible fixe ou un ascenseur | R | NR | SO | | |
| AC | Signalisation de choix d'itinéraire | R | NR | SO | | |
| 8. Revêtements de sols, murs plafonds | | | | | | |
| Tapis | | R | NR | SO | | |
| ✓ | Dureté suffisante | R | NR | SO | | |
| ✓ | Pas de ressaut > 2 cm | R | NR | SO | | |
| Qualité acoustique des revêtements des espaces d'accueil, d'attente ou de restauration | | | | | | |
| ✓ | Conforme à la réglementation en vigueur | R | NR | SO | | |
| ou | | | | | | |

| <i>Établissement recevant du public existant</i> | | | | | | <i>N° du comment aire</i> |
|--|---|----------------|----|----|---------------------|---------------------------|
| <i>Points examinés</i> | | <i>Constat</i> | | | <i>Commentaires</i> | |
| ✓ | Aire d'absorption équivalente ≥ 25 % de la surface au sol | R | NR | SO | | |
| 9 – Portes, portiques et sas | | | | | | |
| | Dimensions sas | R | NR | SO | | |
| | Espace de manœuvre de portes devant chaque porte à l'exception des portes d'escalier | R | NR | SO | | |
| | Largeur des portes principales et des portiques | | | | | |
| SC | ✓ 0,90 m pour les locaux ou zones recevant moins de 100 personnes | R | NR | SO | | |
| AC | ✓ 0,80 m pour les locaux ou zones recevant moins de 100 personnes | R | NR | SO | | |
| ✓ | 1,40 m pour les locaux ou zones recevant au moins 100 personnes | R | NR | SO | | |
| ✓ | 1 vantail $> 0,90$ m pour les portes à 2 vantaux | R | NR | SO | | |
| ✓ | 0,80 m pour les portiques de sécurité | R | NR | SO | | |
| SC | Poignées des portes | | | | | |
| SC | ✓ Facilement préhensibles | R | NR | SO | | |
| SC | ✓ À plus de 40 cm d'un angle rentrant ou d'un obstacle au fauteuil (sauf portes ouvrant uniquement sur un escalier et portes des sanitaires, douches et cabines non adaptées) | R | NR | SO | | |
| AC | Poignées des portes | | | | | |
| AC | ✓ Facilement préhensibles | R | NR | SO | | |
| AC | <i>Établissements hôteliers ou comportant des locaux d'hébergement :</i> | | | | | |
| AC | ✓ Chambres adaptées : portes palières de 0,90 m | R | NR | SO | | |
| AC | ✓ Chambres non adaptées : portes palières de 0,80m | R | NR | SO | | |
| | Effort pour ouvrir une porte < 50 N | R | NR | SO | | |
| | Portes vitrées repérables | R | NR | SO | | |
| | Portes ouvertes automatiques : | | | | | |
| ✓ | Durée d'ouverture réglable | R | NR | SO | | |

| <i>Établissement recevant du public existant</i> | | | | | | <i>N° du comment aire</i> |
|--|--|----------------|----|----|---------------------|-------------------------------|
| <i>Points examinés</i> | | <i>Constat</i> | | | <i>Commentaires</i> | |
| ✓ | Détection des personnes de toutes tailles | R | NR | SO | | |
| | Signal sonore et lumineux du déverrouillage des portes à verrouillage électrique | R | NR | SO | | |
| | Possibilité d'accès y compris en cas de dispositif lié à la sécurité ou à la sûreté est installé | R | NR | SO | | |
| 10. Dispositifs d'accueil, équipements et dispositifs de commande | | | | | | |
| Si existence d'un point d'accueil : | | | | | | |
| ✓ | Au moins un accessible | R | NR | SO | | |
| ✓ | Point d'accueil aménagé prioritairement ouvert | R | NR | SO | | |
| ✓ | Banques d'accueil utilisables en position debout ou assis | R | NR | SO | | |
| Équipements divers accessibles au public | | | | | | |
| ✓ | Au moins un équipement par type aménagé | R | NR | SO | | |
| ✓ | Espace d'usage de 0,80 x 1,30 m devant chaque équipement | R | NR | SO | | |
| ✓ | Commandes manuelles et fonctions voir, entendre, parler | | | | | |
| | • $0,90\text{ m} \leq H \leq 1,30$ | R | NR | SO | | |
| ✓ | Élément de mobilier permettant de lire, écrire ou utiliser un clavier | | | | | |
| | • Face supérieure \leq à 0,80 m | R | NR | SO | | |
| | • Vide de 0,70 x 0,60 x 0,30 (HxLxP) | R | NR | SO | | |
| ✓ | Dispositif de sonorisation équipé d'une boucle magnétique | R | NR | SO | | |
| | Panneaux d'affichage instantané relayant les informations sonores | R | NR | SO | | |
| 11 – Sanitaires | | | | | | |
| Cabinets aménagés : | | | | | | |
| ✓ | Au moins 1 par niveau comportant des sanitaires | R | NR | SO | | |
| ✓ | Aux mêmes emplacements que les autres | R | NR | SO | | |
| SC | ✓ Séparés H/F si autres sanitaires séparés | R | NR | SO | | |

| <i>Établissement recevant du public existant</i> | | | | | | <i>N° du comment aire</i> |
|--|---|----------------|----|----|---------------------|-------------------------------|
| <i>Points examinés</i> | | <i>Constat</i> | | | <i>Commentaires</i> | |
| AC | ✓ Un cabinet adapté accessible directement depuis la circulation commune à proximité du cabinet non aménagé | R | NR | SO | | |
| 1 lavabo accessible par groupe de lavabos | | R | NR | SO | | |
| Espace de manœuvre avec possibilité de demi tour : | | | | | | |
| SC | ✓ Emplacement : dans le cabinet ou devant la porte | R | NR | SO | | |
| SC | ✓ Dimensions : ø 1,50 m | R | NR | SO | | |
| AC | ✓ Emplacement : dans le cabinet ou à proximité de la porte, mais pas nécessairement devant celle-ci | R | NR | SO | | |
| AC | ✓ Dimensions : ø 1,50 m | R | NR | SO | | |
| Aménagements intérieurs des cabinets : | | | | | | |
| | ✓ Dispositif permettant de refermer la porte | R | NR | SO | | |
| | ✓ Espace d'usage latéral de 0,80 x 1,30 | R | NR | SO | | |
| | ✓ Hauteur de la cuvette entre 0,45 et 0,50 m | R | NR | SO | | |
| | ✓ Lave-mains accessible d'une hauteur < 0,85 m | R | NR | SO | | |
| | ✓ Barre d'appui latérale entre 0,70 et 0,80 m du sol | R | NR | SO | | |
| | ✓ Commande de chasse d'eau facilement accessible et manœuvrable | R | NR | SO | | |
| Lavabos accessibles | | | | | | |
| | ✓ Vide en dessous de 0,70 x 0,60 x 0,30 m (HxLxP) | R | NR | SO | | |
| | Accessoires divers porte-savon, séchoirs, etc à 1,30 m max | R | NR | SO | | |
| | Urinoirs à différentes hauteurs si batteries d'urinoirs | R | NR | SO | | |
| 12 – Sorties | | | | | | |
| | Sorties repérables sans risque de confusion avec les issues de secours | R | NR | SO | | |
| 13 – Éclairage | | | | | | |
| Valeurs d'éclairement | | | | | | |

| <i>Établissement recevant du public existant</i> | | | | | <i>N° du comment aire</i> |
|--|----------------|----|----|---------------------|-------------------------------|
| <i>Points examinés</i> | <i>Constat</i> | | | <i>Commentaires</i> | |
| ✓ 20 lux pour les cheminements extérieurs | R | NR | SO | | |
| ✓ 200 lux aux postes d'accueil | R | NR | SO | | |
| ✓ 100 lux pour les circulations horizontales | R | NR | SO | | |
| ✓ 150 lux pour les escaliers et équipements mobiles | R | NR | SO | | |
| ✓ 50 lux pour les circulations piétonnes des parcs de stationnement | R | NR | SO | | |
| ✓ 20 lux pour les parcs de stationnement (hors circulations piétonnes) | R | NR | SO | | |
| Éblouissement / Reflet | R | NR | SO | | |
| Durée de fonctionnement des éclairages temporisés | R | NR | SO | | |
| Extinction doit être progressive si éclairage est temporisé | R | NR | SO | | |
| Éclairages par détection de présence | R | NR | SO | | |
| 14 – Information et signalisation | | | | | |
| Cheminements extérieurs | | | | | |
| ✓ Signalisation adaptée aux points de choix d'itinéraires ou en cas de pluralité de cheminements | R | NR | SO | | |
| ✓ Repérage des parois vitrées | R | NR | SO | | |
| ✓ Passage piétons | R | NR | SO | | |
| Accès à l'établissement et accueil | | | | | |
| ✓ Repérage des entrées | R | NR | SO | | |
| ✓ Repérage du système de contrôle d'accès | R | NR | SO | | |
| ✓ Accueils sonorisés : | | | | | |
| • Transmission ou doublage visuel des informations sonores nécessaires | R | NR | SO | | |
| • Système de transmission du signal acoustique par induction magnétique | R | NR | SO | | |
| • Signalisation de la boucle par un pictogramme | R | NR | SO | | |
| Circulations intérieures : | | | | | |
| ✓ éléments structurants du cheminement repérable | R | NR | SO | | |

| <i>Établissement recevant du public existant</i> | | | | | <i>N° du comment aire</i> |
|---|----------------|----|----|---------------------|---------------------------|
| <i>Points examinés</i> | <i>Constat</i> | | | <i>Commentaires</i> | |
| ✓ Repérage des parois et portes vitrées | R | NR | SO | | |
| ✓ Informations d'aide au choix de la circulation à proximité des commande d'appel d'ascenseur | R | NR | SO | | |
| ✓ Dans le cas des équipements mobiles, escaliers roulants, tapis et rampes mobiles, signalisation du cheminement accessible | R | NR | SO | | |
| Équipements divers | R | NR | SO | | |
| ✓ Signalisation du point d'accueil, du guichet | R | NR | SO | | |
| ✓ Équipements et mobilier repérables par contraste de couleur ou d'éclairage | R | NR | SO | | |
| ✓ Dispositifs de commande repérables par contraste visuel ou tactile | R | NR | SO | | |
| Exigences portant sur tous les éléments de signalisation et d'information et définies à l'annexe 3 | | | | | |
| ✓ Visibilité (localisation du support, contraste) | R | NR | SO | | |
| ✓ Lisibilité (hauteur des caractères) | R | NR | SO | | |
| ✓ Compréhension (pictogrammes) | R | NR | SO | | |
| 15 – Établissements recevant du public assis | | | | | |
| Nombre de places réservées : 1 +1 par tr. De 50 | R | NR | SO | | |
| Salle de plus de 1000 places : selon arrêté municipal | R | NR | SO | | |
| Dimensions de l'emplacement : 0,80 x 1,30 m | R | NR | SO | | |
| Cheminement accessible jusqu'à l'emplacement | R | NR | SO | | |
| Réparties en fonction des différentes catégories de places | R | NR | SO | | |
| 16 – Établissements comportant des locaux à sommeil | | | | | |
| Nombre de chambres adaptées | | | | | |
| • 1 si moins de 21 chambres | R | NR | SO | | |
| ou | | | | | |
| • 1 +1 par tranche de 50 | R | NR | SO | | |

| <i>Établissement recevant du public existant</i> | | | | | | <i>N° du comment aire</i> |
|--|---|----------------|----|----|---------------------|-------------------------------|
| <i>Points examinés</i> | | <i>Constat</i> | | | <i>Commentaires</i> | |
| ou | | | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> Toutes les chambres si établissement d'hébergement de personnes âgées ou présentant un handicap moteur | R | NR | SO | | |
| AC | <ul style="list-style-type: none"> Aucune chambre accessible exigée si pas plus de 10 chambres dont aucune au RDC ni desservie par ascenseur | R | NR | SO | | |
| Caractéristiques des chambres adaptées | | | | | | |
| | ✓ Espace de rotation ø 1,50 m | R | NR | SO | | |
| SC | <ul style="list-style-type: none"> ✓ 0,90 m sur les 2 grands côtés du lit et 1,20 m au pied du lit <u>ou</u> 1,20 m sur les 2 grands côtés du lit et 0,90 m au pied du lit | R | NR | SO | | |
| AC | <ul style="list-style-type: none"> ✓ Uniquement 0,90 m sur un grand côté du lit | R | NR | SO | | |
| | ✓ Hauteur du plan de couchage des lits fixés au sol : 40 à 50 cm | R | NR | SO | | |
| Cabinet de toilette : | | | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> 1 au moins accessible depuis chaque chambre adaptée | R | NR | SO | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> Toutes si établissement d'hébergement de personnes âgées ou présentant un handicap moteur | R | NR | SO | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> Espace de rotation ø 1,50 m | R | NR | SO | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> Douche accessible avec barre d'appui | R | NR | SO | | |
| Cabinet d'aisance accessible : | | | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> ✓ 1 au moins accessible depuis chaque chambre adaptée | R | NR | SO | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> ✓ Tous si personnes âgées ou a mobilité réduite | R | NR | SO | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> ✓ Espace d'usage 0,80 x 1,30 | R | NR | SO | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> ✓ Barre d'appui | R | NR | SO | | |
| Pour toutes les chambres | | | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> ✓ 1 prise de courant à proximité du lit | R | NR | SO | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> ✓ 1 prise téléphonique en cas de réseau de téléphonie interne | R | NR | SO | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> ✓ N° de la chambre en relief sur la porte | R | NR | SO | | |

| <i>Établissement recevant du public existant</i> | | | | | <i>N° du comment aire</i> |
|--|----------------|----|----|---------------------|-------------------------------|
| <i>Points examinés</i> | <i>Constat</i> | | | <i>Commentaires</i> | |
| 17 – Établissements avec douches ou cabines | | | | | |
| Cabines | | | | | |
| ✓ Au moins 1 cabine aménagée | R | NR | SO | | |
| ✓ Au même emplacement que les autres cabines | R | NR | SO | | |
| ✓ Cheminement accessible jusqu'à la cabine | R | NR | SO | | |
| ✓ Cabines séparées H/F si autres cabines séparées | R | NR | SO | | |
| ✓ Espace de manœuvre avec possibilité de demi tour : ø 1,50 m | R | NR | SO | | |
| ✓ Siège | R | NR | SO | | |
| ✓ Dispositif d'appui en position debout | R | NR | SO | | |
| Douches | | | | | |
| ✓ Au moins 1 douche aménagée | R | NR | SO | | |
| ✓ Au même emplacement que les autres douches | R | NR | SO | | |
| ✓ Cheminement accessible jusqu'à la douche | R | NR | SO | | |
| ✓ Douches séparées H :F si autres douches séparées | R | NR | SO | | |
| ✓ Espace d'usage de 0,80 x 1,30 latéralement à la douche | R | NR | SO | | |
| ✓ Siphon de sol | R | NR | SO | | |
| ✓ Siège | R | NR | SO | | |
| ✓ Dispositif d'appui en position debout | R | NR | SO | | |
| ✓ Équipements divers utilisables en position assis | R | NR | SO | | |
| 18 – Caisses de paiement | | | | | |
| Au moins 1 caisse adaptée par niveau avec caisse | R | NR | SO | | |
| Une caisse adaptée par tranche de 20 | R | NR | SO | | |
| Répartition uniforme des caisses adaptées | R | NR | SO | | |
| Caractéristiques des caisses adaptées | R | NR | SO | | |
| Cheminement d'accès aux caisses adaptées ≥ 0,90 m | R | NR | SO | | |
| Affichage directement lisible pour les personnes sourdes ou malentendantes | R | NR | SO | | |

Les rapports de diagnostics peuvent, à la demande, être agrémentés par des schémas de disposition conforme, des photos, des localisations sur plan :

Prestation de base :

Fiche photo d'analyse d'obstacles.

Cette prestation consiste en une fiche d'analyse qui identifie les non conformités à partir d'une photographie.

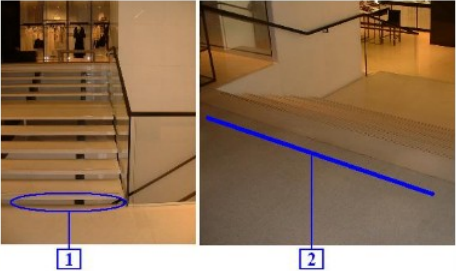
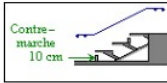
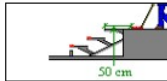
L'ensemble des informations (non conformités et leur localisation, préconisations et évaluation en coût) concernant l'obstacle figurent sur la fiche. Cela permet un repérage visuel rapide des non conformités, et facilite un plan de travaux par petites parties d'ouvrage.

Prestation de base :

| | | | | | |
|---|--|-----------------|--|--|--------------------|
| Localisation : escalier dans le hall d'entrée, entre RDC bas et RDC haut | | Obstacle n° : 3 | | | |
| Difficulté globale : Absence de repères visuels contrastés et tactiles pour les malvoyants | | | | | |
| | | N° | Relevé des non-conformités | Préconisations | Estimation € HT |
| | | 1 | -Absence de contremarche à la marche inférieure de l'escalier entre le RDC bas et le RDC haut. | - Ajouter une contremarche à la marche inférieure de l'escalier, d'au moins 10 cm de hauteur. | - xx |
| | | 2 | -Absence de bande d'éveil de la vigilance en haut de cet escalier. | - Ajouter un revêtement de sol assurant un contraste visuel et tactile à 50 cm de la marche supérieure de l'escalier. Le contraste des nez de marches est déjà assuré. | - xx |
| TOTAUX | | | | | |
| AVIS PRÉVISIONNEL DE MISE EN ACCESSIBILITÉ : Travaux de revêtement de sols uniquement. | | | | | |

Schémas descriptifs.

Ajout de schémas dans la colonne « préconisations : »

| | | | | |
|---|----|---|---|--------------------|
| Localisation : escalier dans le hall d'entrée, entre RDC bas et RDC haut | | Obstacle n° : 3 | | |
| Difficulté globale : Absence de repères visuels contrastés et tactiles pour les malvoyants | | | | |
|  | N° | Relevé des non-conformités | Préconisations | Estimation € HT |
| | 1 | - Absence de contremarche à la marche inférieure de l'escalier entre le RDC bas et le RDC haut. | - Ajouter une contremarche à la marche inférieure de l'escalier, d'au moins 10 cm de hauteur. Exemple :  | - xxx |
| | 2 | - Absence de bande d'éveil de la vigilance en haut de cet escalier. | - Ajouter un revêtement de sol assurant un contraste visuel et tactile à 50 cm de la marche supérieure de l'escalier. Le contraste des nez de marches est déjà assuré. Exemple :  | - xxx |
| TOTAUX | | | | |
| AVIS PRÉVISIONNEL DE MISE EN ACCESSIBILITÉ : Travaux de revêtement de sols uniquement. | | | | |

De tels schémas explicatifs des points délicats des arrêtés vous donneront une meilleure compréhension des préconisations de ces textes, ce qui vous permettra de diriger au mieux les opérations, ayant une meilleure connaissance des strictes exigences réglementaires. Ces schémas vous donnent également un aperçu d'un élément conforme.

Taux d'accessibilité.

Il s'agit d'une valeur en % qui permet de se faire une idée de la difficulté que pose chaque obstacle, afin de pouvoir, par exemple, classer les travaux par priorités.

Une valeur de 100% correspond à une zone totalement conforme, alors qu'une valeur de 0 % correspond à une partie d'ouvrage où la mise en accessibilité est impossible à réaliser sans modifications majeures de la structure.

Échelle indicative :

-Entre 100 % et 70 % : non conformités entraînant des travaux ne modifiant ni le cloisonnement, ni la structure de l'ouvrage.

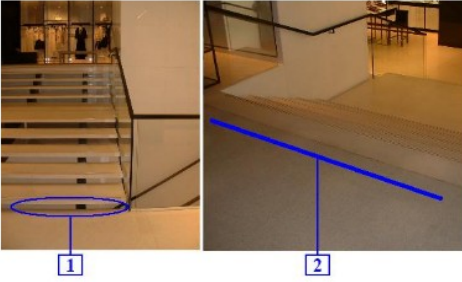
Exemples : travaux de signalétique, revêtements de sols, équipements, électricité, etc.

-Entre 70 % et 50% : non conformités nécessitant une modification du cloisonnement, voir des interventions légères sur le gros œuvre et sans complications. Exemples : déplacement de cloisons fixes, élargissement de portes en cloison, nivellement d'un ressaut, mise en place d'une pente, etc.

-Entre 50 % et 0 % : non conformités entraînant des travaux significatifs sur la structure du bâtiment.

Exemple : pose d'un ascenseur, destruction d'éléments porteurs, etc.

Le taux d'accessibilité de chaque obstacle est indiqué en haut à droite de chaque fiche, comme sur l'exemple ci-dessous :

| Localisation : escalier dans le hall d'entrée, entre RDC bas et RDC haut | | Obstacle n° : 3 | | Taux d'accessibilité 90 % | |
|---|---|--|--------------------|----------------------------------|--|
| Difficulté globale : Absence de repères visuels contrastés et tactiles pour les malvoyants | | | | | |
| N° | Relevé des non-conformités | Préconisations | Estimation € HT | | |
|  | 1 - Absence de contremarche à la marche inférieure de l'escalier entre le RDC bas et le RDC haut. | - Ajouter une contremarche à la marche inférieure de l'escalier, d'au moins 10 cm de hauteur. | - xxx | - | |
| | 2 - Absence de bande d'éveil de la vigilance en haut de cet escalier. | - Ajouter un revêtement de sol assurant un contraste visuel et tactile à 50 cm de la marche supérieure de l'escalier. Le contraste des nez de marches est déjà assuré. | - xxx | - | |
| TOTAUX | | | | | |
| AVIS PRÉVISIONNEL DE MISE EN ACCESSIBILITÉ : Travaux de revêtement de sols uniquement. | | | | | |

Récapitulatif sur plan des travaux préconisés avec renvoi aux fiches.

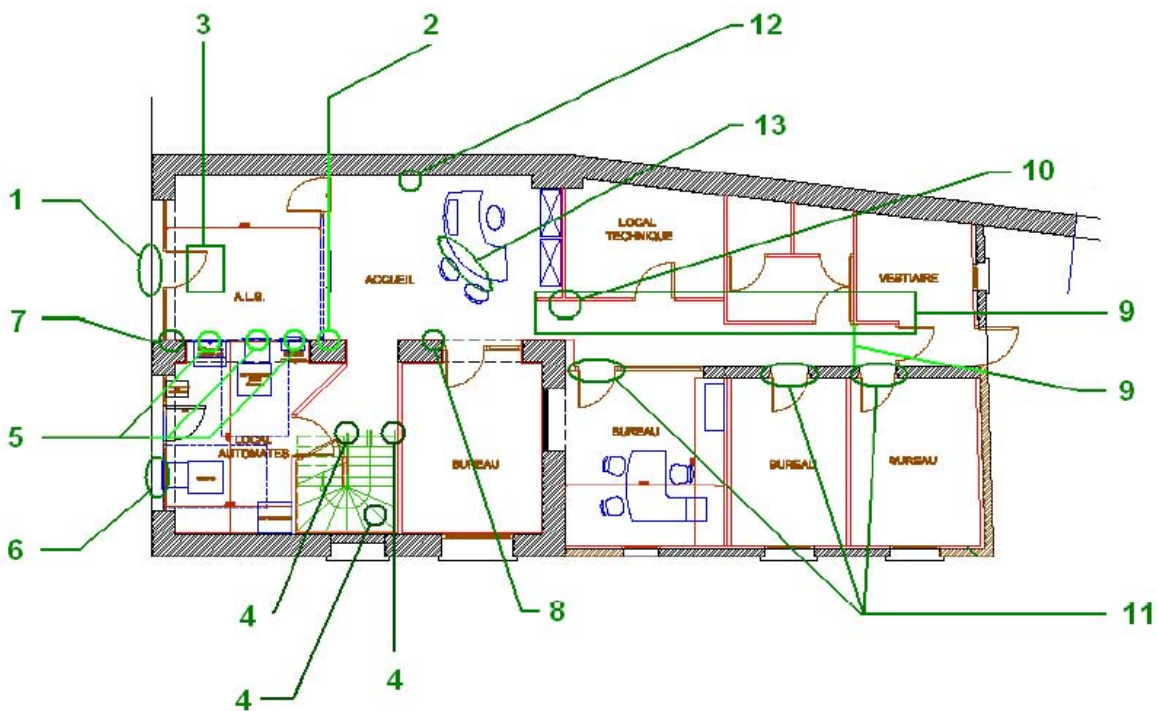
Cette prestation consiste en un plan du type « architecte ».

Les modifications à apporter pour rendre le site conforme en matière d'accessibilité aux personnes handicapées y sont localisées. La légende comporte un numéro qui est celui de la fiche d'analyse correspondant à l'obstacle.

Il vous est alors possible de remettre ce type de document directement à un maître d'œuvre, ce qui lui permettra d'identifier et d'entreprendre immédiatement les travaux à réaliser.

Un plan de ce type est fourni pour chaque étage ou partie d'étage.

Remarque : la réalisation de ce type de prestation suppose de disposer des plans de l'établissement qui fait l'objet de l'audit, de préférence au format informatique. Dans le cas où des plans au format papier sont fournis, les annotez à la main.



Récapitulatif sur le plan des travaux préconisés avec légende descriptive.

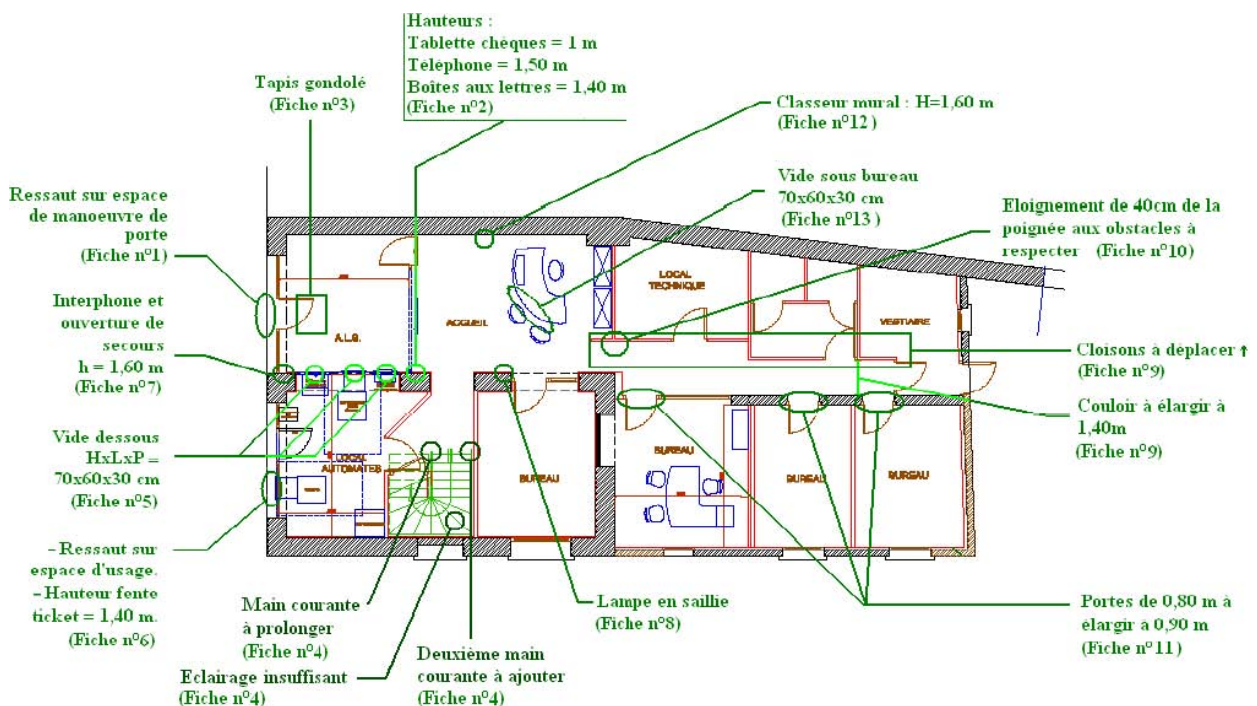
Cette prestation consiste en un plan du type « architecte ».

Les modifications à apporter pour rendre le site conforme en matière d'accessibilité aux personnes handicapées y sont localisées précisément et décrites directement dans la légende. Pour chaque préconisation, un renvoi au numéro de la fiche d'analyse correspondante, qui comporte des renseignements plus détaillés, est indiqué.

Il vous est alors possible de remettre ce type de document directement à un maître d'œuvre, ce qui lui permettra d'identifier et d'entreprendre immédiatement les travaux à réaliser.

Un plan de ce type est fourni pour chaque étage ou partie d'étage.

Remarque : la réalisation de ce type de prestation suppose que nous disposions des plans de l'établissement qui fait l'objet de l'audit, de préférence au format informatique. Dans le cas où des plans au format papier nous sont fournis, nous les annoterons à la main.



Extension de la mission de diagnostic aux parties non ERP.

Dans la continuité de la loi « handicap » du 11 février 2005, les établissements soumis au code du travail feront également l'objet d'un renforcement de leurs obligations concernant l'accessibilité aux personnes handicapées. Les textes officiels correspondants sont en préparation.

Si un ou plusieurs bâtiments comportent des parties non classées ERP, tels que des locaux code du travail, **étendre l'analyse**, sur la base du référentiel actuel s'appliquant aux ERP existants.

Les travaux rendus obligatoires sur la partie ERP que vous effectuerez pourront alors prendre en compte d'éventuelles interventions sur la partie code du travail.

Cela vous permettra d'anticiper les textes à paraître, en estimant la difficulté de mise en accessibilité de ces parties non ERP, voire même de réaliser l'ensemble des modifications des bâtiments dans leur ensemble en une fois.

Mode d'emploi de la grille d'évaluation accessibilité ascenseur.

Principe

Le relevé des différents paramètres de l'ascenseur permet d'évaluer le niveau d'accessibilité de celui-ci pour 5 catégories de personnes handicapées :

- personnes en fauteuil roulant handicap moteur membres supérieurs
- personnes à mobilité réduite handicap moteur membres supérieurs
- handicap mental
- déficients visuels
- déficients auditifs.

La combinaison de ces différents niveaux d'accessibilité permet de définir un niveau d'accessibilité global de l'installation.

La grille permet aussi de définir quels dispositions mettre en œuvre pour augmenter le niveau d'accessibilité général ou le niveau d'accessibilité pour un type de handicap donné.

Relevé

Il consiste à mettre une croix dans la case de la colonne grise correspondante au paramètre vérifié.

NOTE : Pour info la grille donne en plus l'impact de chaque paramètre relevé pour des passagers sans handicap (neutre ou amélioration de l'usage)

Résultats par handicap

L'accessibilité de l'installation pour chaque type de handicap donné est déterminée en **3 niveaux** :

- 0 Pas d'utilisation possible, ou utilisation difficile
- 1 Utilisation possible
- 2 Utilisation aisée

Détermination des niveaux

- Pour un type de handicap donné **une croix correspondant à une case rouge sur une colonne force le niveau d'accessibilité de la colonne** pour ce handicap.
Ex : une croix pour le paramètre « passage libre < 800 mm » force le niveau d'accessibilité 0 « pas d'utilisation possible » pour un utilisateur en fauteuil roulant.
- Si **une croix** a été mise au niveau de **toutes les cases vertes d'une colonne** pour un type de handicap donné le niveau d'accessibilité 2 pour ce handicap est celui de la colonne en question.
Ex : si l'on a une croix dans toutes les cases correspondant à la signalisation lumineuse cabine et palière et si l'on a la boucle magnétique en cabine le niveau d'accessibilité est 2 « Utilisation aisée » pour un déficient auditif.

- c) Si pour un type de handicap donné **ni le niveau 0** (pas d'utilisation possible, ou utilisation difficile) ni **le niveau 2** (utilisation aisée) ont été forcés, **alors le niveau d'accessibilité est 1** (Utilisation possible)

Résultats en termes d'accessibilité globale






L'accessibilité globale de l'installation est déterminée en **3 catégories** :

- Catégorie A : Non accessible, aucun handicap couvert
- Catégorie B : Partiellement accessible
- Catégorie C : Accessible à tout type de handicap

Cette catégorie d'accessibilité globale est déterminée en fonction du niveau d'accessibilité pour chaque handicap.

GRILLE DE DIAGNOSTIC ACCESSIBILITE ASCENSEUR

ELEVATOR ACCESSIBILITY MATRIX

| Localisation Location | Exigences d'accessibilité Accessibility requirements | | N° de ligne / Row N° | Relevé Note |  | | |  | | |  | | |  | | |  | | | Qualité d'usage Design for all | | | | | | | | | |
|---|--|--------------------------|----------------------|----------------|---|--|---|---|---|-------------------------------|---|--|---|---|---|-------------------------------|---|--|---|--------------------------------------|---|-------------------------------|--|-------------------|--|------------------------------------|--|--|--|
| | Nature Subject | Valeur / nature Value | | | Handicap moteur membres supérieurs Upper limb disability | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 2 | | | | | | | | |
| | | | | | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 2 | | | | | | | | | | |
| | | | | | | Pas d'utilisation possible ou difficile No use possible | | Utilisation possible Possible use | | Utilisation aisée Easy use | | Utilisation difficile Difficult use | | Utilisation possible Possible use | | Utilisation aisée Easy use | | Utilisation difficile Difficult use | | Utilisation possible Possible use | | Utilisation aisée Easy use | | Neutre Neutral | | Amélioration usage Improved use | | | |
| Circulation verticale permanence de l'accès Permanent vertical access | sans ascenseur Without lift | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Avec ascenseur ne desservant pas tous les niveaux With lift but no access to all levels | | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Un ascenseur desservant tous les niveaux One lift serving all floors | | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Deux ascenseurs desservant tous les niveaux Two lifts serving all floors | | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cabine Car | Passage libre Door width | < 800 mm | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|---|--|--------------------------------------|----|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | | => 800mm | 6 | | | | | | | | | | | | | | |
| | Dimension cabine L/P | < 1000x1300mm | 7 | | | | | | | | | | | | | | |
| | Car dimensions W/D | => 1000x1300mm | 8 | | | | | | | | | | | | | | |
| | Réouverture des portes automatiques sans contact physique | Automatic doors reopening without physical contact | 9 | | | | | | | | | | | | | | |
| | Pas de protection toute hauteur | Without all height door protection | 10 | | | | | | | | | | | | | | |
| Porte cabine | Portes cabine auto coulissantes | | 11 | | | | | | | | | | | | | | |
| | Automatic horizontal sliding doors | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Autres portes automatiques | | 12 | | | | | | | | | | | | | | |
| Other automatic car doors | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Portes cabine manuelles | | Manual car door | 13 | | | | | | | | | | | | | | |
| Manual car door | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Portes palières | Portes palières auto coulissantes | | 14 | | | | | | | | | | | | | | |
| | Automatic horizontal sliding doors | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Portes palières battantes automatisées | | 15 | | | | | | | | | | | | | | |
| Automatic swing doors | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Portes palières manuelles | | Manual landing doors | 16 | | | | | | | | | | | | | | |
| Manual landing doors | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Manœuvre | Control | Toujours possible | Always possible | 17 | | | | | | | | | | | | | |
| | | Pas toujours possible (ex: blocage) | Not always possible (eg. PB control) | 18 | | | | | | | | | | | | | |
| Equipement cabine | Mirror on the back of the car | | 19 | | | | | | | | | | | | | | |
| | Handrail on lateral wall | | 20 | | | | | | | | | | | | | | |
| Handrail on lateral wall | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Précision de nivelage | Leveling accuracy | +/- 20 mm | Arret/stopping +/- 10mm | 21 | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | > 20mm | 22 | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |

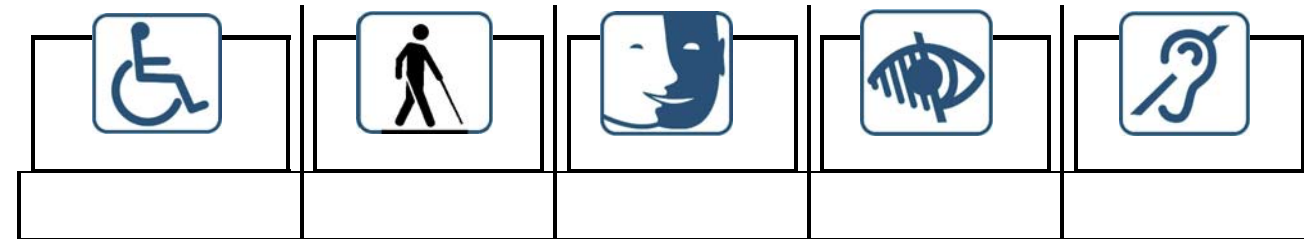
| | |
|--|--|
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|---|--|----|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | Distance entre parties actives boutons Distance between active parts of buttons | mini 10mm | 38 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Hauteur des boutons / sol Height of buttons / floor | Hors fourchette axe entre 0,9 et 1,1m Outside bracket 0,9 - 1,1m | 39 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Distance latérale axe bouton -paroi adjacente Lateral distance button axe - adjacent wall | Mini 500 mm | 40 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Signalisation palierLanding signals | Signal sonore (manœuvre à blocage) Audible signal (collective control) | Signal sonore au palier en début d'ouverture des portesOUbruit occasionné par la porte si supérieur ou égal à 45 dB(A) | 41 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Flèches lumineuses (manœuvre collective) Luminous arrow (Collective control) | Flèches lumineuses au dessus ou près des portes Luminous arrow above or near doors | 42 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Position des flèches (manœuvre collective) Arrows position (collective control) | Entre 1,80 m et 2,50 m du sol | 43 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Angle latéral de vision des flèches (manœuvre collective) Angle of view of direction arrows (collective control) | 140° minimum | 44 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Hauteur des flèches (manœuvre collective) Height of arrows (collective control) | 40 mm minimum | 45 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Signal sonore (manœuvre collective) Audible signal (collective control) | 2 sons différents pour la montée et pour la descente 2 different sounds for Up and Down | 46 | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|---|----|----|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| CabineCar | Surface bouton Active area of the buttons | >= 490mm ² | 47 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Dimension mini bouton Minimal dimension of the buttons | cercle 20mm circle 20mm | 48 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Partie active bouton Active part of the button | Contraste Contrasted | | 49 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Relief par rapport plaque support ou contour Relief from face plate | | 50 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Identification plaque support Identification support plate | Contraste Contrasted | | 51 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Effort Operating force | >5 N | | 52 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 2,5 à 5N | | 53 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | < 2,5N | | 54 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Témoin d'enregistrement sonore Audible registration feedback | réglable de 35 à 65 dB(A) Actif à chacune des actions sur le bouton Adjustable from 35 to 65 dB(A) Active at each action on the button | | 55 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Témoin d'enregistrement lumineux Visible registration feedback | | | 56 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bouton du niveau de sortie Button of building exit floor | 4 à 6 mm en saillie, de préférence vert Protrudes (5 ± 1) mm beyond the other buttons (preferably green) | | 57 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Position du symbole Symbol position | sur partie active ou 10 à 15mm à gauche on the active part or 10 to 15mm on left | | 58 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CabineCar | Distance entre groupe de boutons d'envoi et autre boutons Distance between group of call buttons and other group of buttons | Mini X 2 la distance entre les parties actives des boutons Minimum twice the distance between active parts of call buttons | | 59 | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|----|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | Portes OL : côté de la fermeture de la porte SO Doors: on the closing side of the door | 71 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Hauteur des boutons Hors fourchette axe entre 0,9 et 1,2m (preference 1,1) Outside bracket 0,9 - 1,2m (preferable 1,1) | 72 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Distance latérale axe bouton -paroi adjacente Lateral distance button axle - adjacent wall Mini 400 mm | 73 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Signalisation cabineCar signals | Flèches de direction cabine en l'absence de flèches palièresCar direction arrows (if no landing arrows) | 74 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Signal sonore en l'absence de flèches palières Audible signal (if no landing arrows) 2 sons différents pour la montée et pour la descente 2 different sounds for Up and Down | 75 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Position indicateur cabine Car indicator position Avec ou au dessus du tableau de commande With or above the COP | 76 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Axe de l'indicateur entre 1,60 m et 1,80 du sol Axe between 1,6 and 1,8m from ground | 77 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Taille des numéros d'étage Height of display entre 30 et 60 mm between 30 and 60 mm | 78 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Message vocal Voice signal Dans la (les) langue(s) du pays at leastr in one of the official local languages | 79 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| réglable de 35 à 65 dB(A) adjustable from 35 to 65 dB(A) | | 80 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

RESULTATS PAR CATEGORIE de 0 à 2
RESULT BY CATEGORY from 0 to 2



EVALUATION GENERALE DE L'ACCESSIBILITE
GENERAL ACCESSIBILITY EVALUATION

- A = non accessible (aucun handicap couvert)
- A = no accessible
- B = partiellement accessible
- B = partially accessible
- C = totalement accessible
- C = Fully accessible

| | | | |
|--|---|---|---|
| | 0 | | |
| | 1 | | |
| | 2 | | X |
| | 0 | X | |
| | 1 | | |
| | 2 | | X |
| | 0 | X | |
| | 1 | | |
| | 2 | | X |
| | 0 | X | |
| | 1 | | |
| | 2 | | X |
| | 0 | X | |
| | 1 | | |
| | 2 | | X |

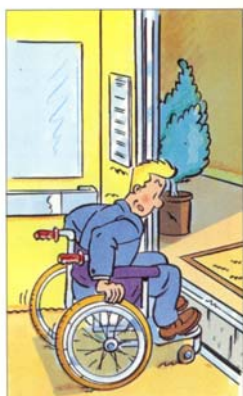
Dispositions européennes pour l'accessibilité des ascenseurs pour tous les usagers

Dispositifs de protection

- Détecteur sans contact empêchant en fermeture le heurt par le premier vantail de la porte

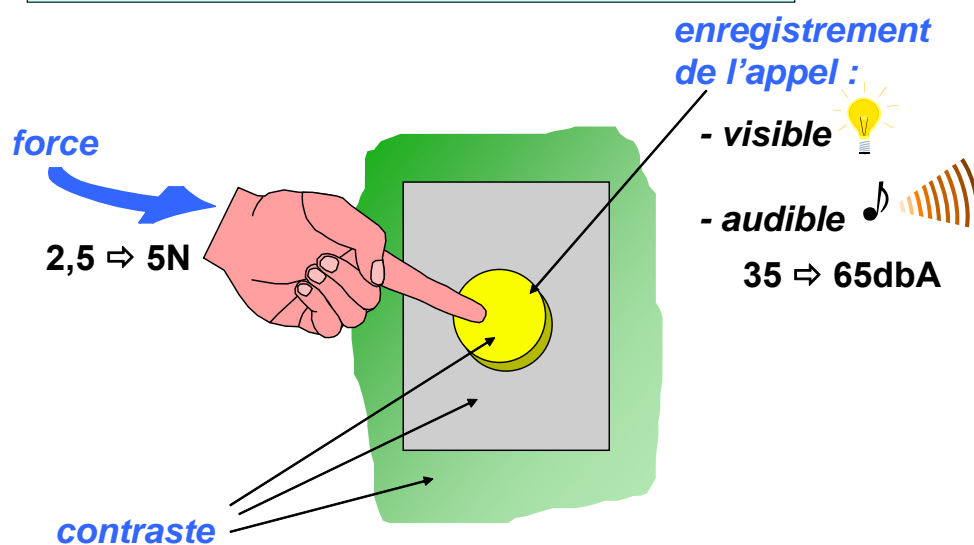


Dispositifs de protection



- Précision d'arrêt $\pm 10\text{mm}$
- Précision de nivelage $\pm 20\text{mm}$

Boutons



Boutons

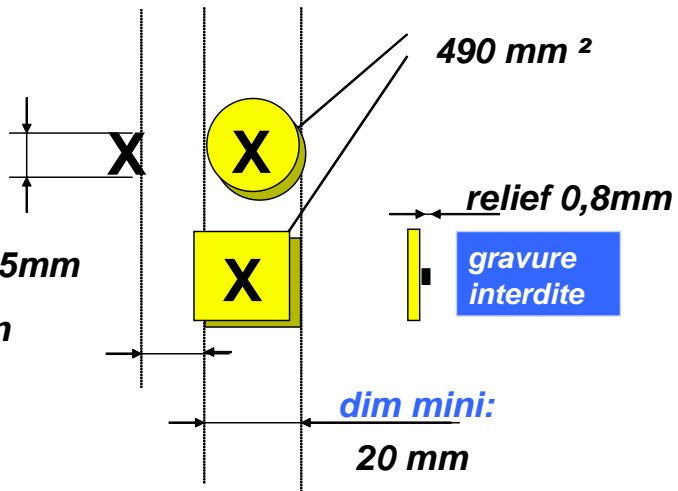
marquage:

contrasté

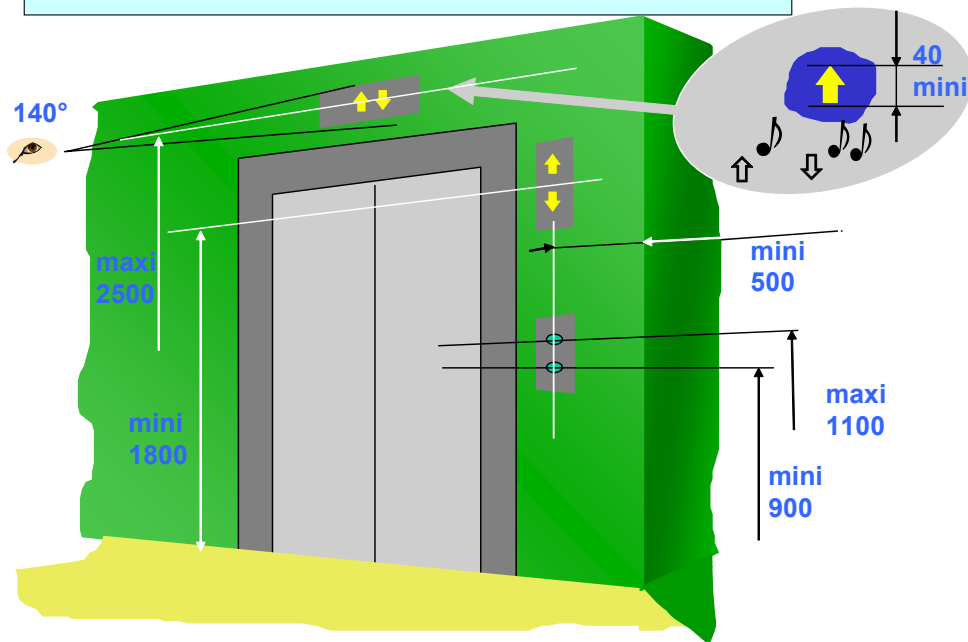
**mini 15mm
maxi 40mm**

- à gauche 10 - 15mm

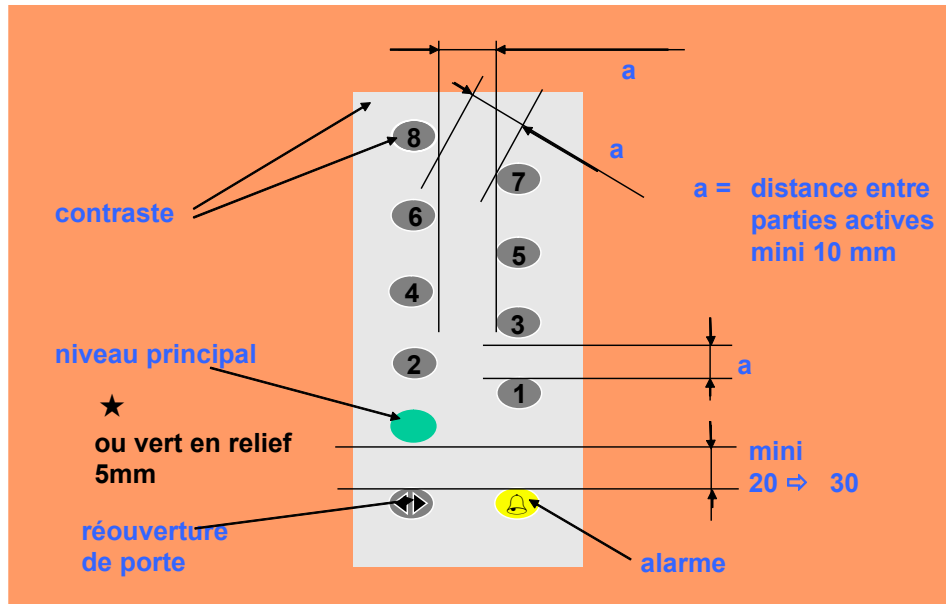
- ou sur le bouton



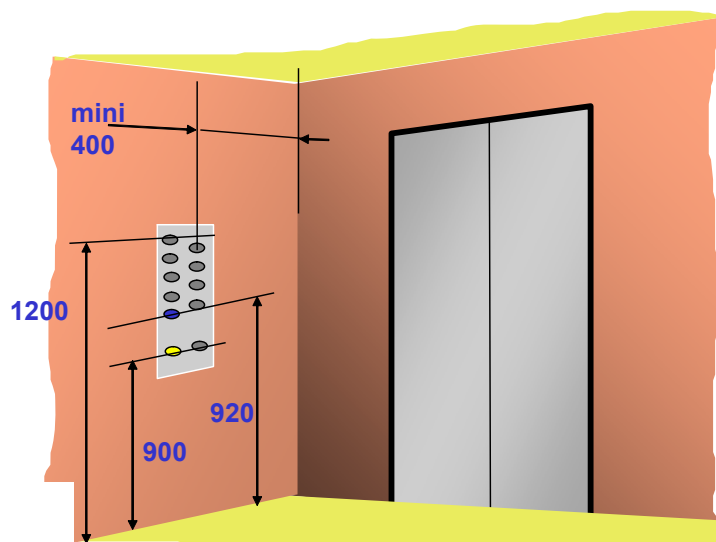
Équipements paliers



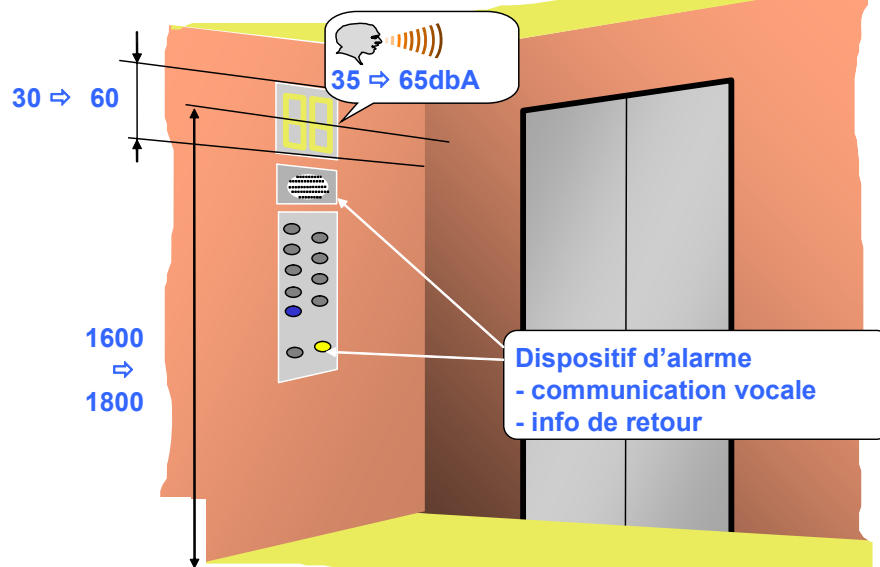
Panneau de commande cabine



Boite à boutons cabine



Signalisation cabine



PRINCIPAUX TEXTES DE RÉFÉRENCE

Réglementation

Par ordre chronologique :

- Loi n°75-534 du 30 juin 1975 Loi d'orientation en faveur des personnes handicapées.
- 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.
- Loi n°2005-102 du 11 février 2005 Pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées
- Décret n°2006-555 du 17 mai 2006 Relatif à l'accessibilité des établissements recevant du public, des installations ouvertes au public et des bâtiments d'habitation et modifiant le code de la construction et de l'habitation.
- Arrêté du 17 mai 2006 Relatif aux caractéristiques techniques relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées lors de la construction ou de la création d'établissements recevant du public ou d'installations ouvertes au public.
- Décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 Relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- Décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 Relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- Arrêté du 1^{er} août 2006 modifié par arrêté du 30 novembre 2007 Accessibilité des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public lors de leur construction ou de leur création. (Dispositions prises pour l'application des articles R.111-19 à R.111-19-3 et R.111-19-6 du Code de la construction et de l'habitation).
- Arrêté du 21 mars 2007 Accessibilité des établissements existants recevant du public et des installations existantes ouvertes au public pour les personnes handicapées.
(Dispositions prises pour l'application des articles R.111-19-8 et R.111-19-11 du Code de la construction et de l'habitation).
- Décret n°2007-436 du 25 mars 2007 Relatif à la formation à l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées prise en application de l'article 41-V de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées et modifiant le code de l'éducation (partie réglementaire).
- Arrêté du 9 mai 2007 ERP de la 5^{ème} catégorie, créée par changement de destination pour accueillir des professions libérales (application de l'article R.111-19 du Code de la construction et de l'habitation).
- Arrêté du 13 juillet 2007 Relatif aux diplômes délivrés par le ministère chargé de

| | | |
|--|--|---|
| | | l'agriculture relevant de l'obligation de formation à l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées. |
| Arrêté du 11 septembre 2007 : | | Dossier permettant de vérifier la conformité de travaux de construction, d'aménagement ou de modification d'un établissement recevant du public avec les règles d'accessibilité aux personnes handicapées. |
| Arrêté du 05 novembre 2007 | | Relatif aux diplômes délivrés par le ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durable relevant de l'obligation de formation à l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées. |
| Circulaire interministérielle N° DGUHC 2007-53 du 30 novembre 2007 | | Relative à l'accessibilité des établissements recevant du public, des installations ouvertes au public et des bâtiments d'habitation. |
| Arrêté du 21 décembre 2007 | | Prise en application de l'article R.335-50 du code de l'éducation. |
| Arrêté du 24 janvier 2008 | | Fixant la liste des diplômes et titres professionnels comportant une formation obligatoire à l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées. |
| Arrêté du 26 mai 2008 | | Fixant la liste des diplômes, titres et certifications concernés par l'obligation de formation à l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées. |
| Arrêté du 30 juin 2008 | | Relatif aux diplômes professionnels relevant de l'obligation de formation à l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées délivrés par le ministre chargé de l'éducation. |
| Arrêté du 22 janvier 2009 | | Fixant les références communes à la formation à l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées pris en application des articles R. 335-48 à R. 335-50 du code de l'éducation et du décret n°2007-436 du 25 mars 2007 relatif à la formation à l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées. |
| Décret n° 2009-590 du 30 avril 2009 | | Relatif à l'accessibilité des établissements recevant du public et des bâtiments à usage d'habitation. |

ADRESSES UTILES

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire (MEEDAT)

Ministère du Logement

Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction

DGUHC

Arche Sud

92055 Paris la Défense

Téléphone 01 40 81 94 36

<http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr>

Ministère de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi

Direction des Affaires Juridiques

1ère Sous-direction de la Commande Publique

Bâtiment Condorcet

6, rue Louise Weiss

75703 PARIS CEDEX 13

Site Web: <http://www.minefi.gouv.fr>

Bureau de la Prospective et des Affaires Techniques (1C)

Pièce 2187 - Télédéc 321

Téléphone 01 44 97 27 24

Télécopie 01 44 97 06 50

Bureau Conseil aux acheteurs publics (1B)

Pièce 4121 – Télédéc 353

Téléphone 01 44 97 03 20

Télécopie 01 44 97 06 50

http://www.minefi.gouv.fr/directions_services/daj/marches_publics/formulaire01.htm

Observatoire Économique de l'Achat Public

(OEAP)

Direction des affaires juridiques

Bureau 1C

Bâtiment Condorcet – Télédéc 321

6 rue Louise Weiss

75703 Paris cedex 13

Courriel : oeap-courrier@finances.gouv.fr

Association Française de Normalisation

(AFNOR)

Téléphone : 01 41 62 80 00

Télécopie : 01 49 17 90 00

11, rue Francis de Préssensé

93571 La Plaine Saint-Denis Cédex

Site Web: <http://www.afnor.org>

Fédération des Indépendants Experts

et Bureaux de Contrôle Ascenseurs

FIEBCA

www.fiebca.com

<http://www.fiebca.com/contact.php>

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU)
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
www.certu.fr

Confédération des organisations professionnelles de prévention et de contrôle (COPREC)
<http://www.coprec.com/>

Fédération des entreprises de fabrication, d'installation et de maintenance des ascenseurs, escaliers
mécaniques, monte-charges et trottoirs roulants (FAS)
48, boulevard Malesherbes
75008 Paris – France
www.batiproduits.com/materiaux_construction/fabricant/federation_ascenseurs_services_1000179122.htm

**GROUPE D'ÉTUDE DES MARCHÉS ASCENSEURS ET MONTE-CHARGE
(GROUPE DE TRAVAIL ACCESSIBILITÉ)**

Président **M. Patrick LEVASSEUR**
Ministère de l'Enseignement supérieur et de la recherche
Direction générale l'enseignement supérieur
Chef du bureau de l'expertise immobilière
110, rue de Grenelle
75007 PARIS CEDEX 07
Téléphone 01 55 55 00 38
Mél : patrick.levasseur@education.gouv.fr

Coordonnateur **M. Albert TREPY**
Ministère de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi
Direction des Affaires Juridiques
1ère Sous-direction de la Commande Publique
Bureau de la Prospective et des Affaires Techniques (1C)
Bâtiment Condorcet - Pièce 2186 - Télédéc 321
6, rue Louise Weiss
75703 PARIS CEDEX 13
Téléphone 01 44 97 31 91
Télécopie 01 44 97 06 50
Mél : albert.trepy@finances.gouv.fr

M. Christian SAMY
Service des achats de l'état (SAE)
Téléphone 01 44 97 30 51
Télécopie 01 44 97 06 50
Mél : christian.samy@finances.gouv.fr

Nous remercions les membres dont les noms suivent, pour le concours dévoué qu'ils ont apporté à la rédaction de ce document.

| | |
|--------------------------------|--|
| M. Jean-Jacques ANTIN | QUALICONSULT- |
| M. Alexandre AUMIS | CNOUS |
| M. Vincent BEL | Agence Centrale des Achats |
| M. Jean-Marie BOURGOIN | Préfecture de police- |
| M. Jérôme BREGEON | Ministère de la Défense – SID/STBFT |
| M. Jean-Pierre BREST | Ingénieur Régional de l'Équipement de Paris |
| M. Jean-Pierre CADEAU | Fédération des ascenseurs |
| M. Anselme COTE | RATP |
| M. Michel DAVID | RATP |
| M. Sylvain DECHET | Ministère de l'Écologie, de l'Énergie du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire –(MEEDAT) DGUHC |
| M. Didier DEVENS | SNCF |
| M. Henri DURAND | FIEBCA |
| M. Serge DOUMAIN | Ministère de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi Direction des Affaires Juridiques |
| M. Jean-Claude BONNEVIE | Service des achats de l'état (SAE) |
| M. Bernard FIOLE | CERTU |
| M. Jean-Marie HERON | AACT |

M. Alain GAI

Ministère de la Justice
Secrétariat Général /SDI
Ministère de la Justice
SDI/ARE de Lyon

M. Pascal PONCET

Mme Soraya KOMPANY

Délégation interministérielle aux personnes
handicapées.

M. Philippe LAMALLE

FAS

Mme Annie LARRIBET

Ministère de l'Économie, de l'Industrie et de
l'Emploi - DGE/SIMAP/

M. Alain Le GOUPIL

Mairie de Paris

M. Michel LOUNA

Ingénieur Régional de l'Équipement de Grenoble

M. Gilles MEUNIER

FAS-

M. Olivier MOISAN

ETNA-CORP

M. Jean-Pierre ROUGE

Université Paul Sabatier - Toulouse

M. Laurent SABY

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie du
Développement Durable et de l'Aménagement du
Territoire –(MEEDAT) - CERTU

Mme Sandrine SOPHYS-VERET

Ministère de la Culture et de la Communication

M. Olivier VANEL

Aéroport de Paris (ADP)