



Université Mohamed Khider de Biskra
Faculté des sciences et de la technologie
Département d'Architecture

MÉMOIRE DE MASTER

Domaine : Sciences et Technologies

Filière : Architecture et Urbanisme

Spécialité : PROJET URBAIN

Réf. :

Présenté et soutenu par :

AMAUCHE HANINE

Le : jeudi 11 juillet 2019

Le Thème :

Accessibilité pour tous aux aménagements urbains

Le projet :

Aménagement d'un parcours d'espace public à Biskra

Jury

M. SGHIROU BELKACEM	MAA	Université de Biskra	President
M.REZIG ADEL	MAA	Université de Biskra	Exminateur
M.MOKRANE YUCEF	MAA	Université de Biskra	Reporteur

Année universitaire : 2018 - 2019



Université Mohamed Khider de Biskra
Faculté des sciences et de la technologie
Département d'Architecture

MÉMOIRE DE MASTER

Domaine : Sciences et Technologies

Filière : Architecture et Urbanisme

Spécialité : PROJET URBAIN

Réf. :

Présenté et soutenu par :

AMAUCHE HANINE

Le : jeudi 11 juillet 2019

Le Thème :

Accessibilité pour tous aux aménagements urbains

Le projet :

Aménagement d'un parcours d'espace public à Biskra

Jury

M. SGHIROU BELKACEM	MAA	Université de Biskra	President
M.REZIG ADEL	MAA	Université de Biskra	Exminateur
M.MOKRANE YUCEF	MAA	Université de Biskra	Reporteur

Année universitaire : 2018 - 2019

Dédicace

..... Au nom de **DIEU** le tout compatissant tout
miséricordieux

.... Avant tout, je remercie dieu qui nous a
aidés à arriver jusque-là.

Je dédie ce travail à ceux qui ont cru en moi aux
moments où je perdais confiance ma très chère famille
» qui m'a aidé à surmonter les difficultés que j'ai
rencontrées le long de toutes es années d'études... **MES**

PARENTS, MES CHERS FRÈRES ABDE ALI, SABIR

Mes sœurs: **CHFIAA, NAWEL, LAMIA**

Merci infiniment: **TINHINANE**

.... Je remercie de même tous mes enseignants
qui m'ont accompagné durant tout mon parcours
d'études au département d'architecture de I

'université de Biskra, en particulier mon encadreur

Mr. MOKRANE YOUSSEF et tous les membres du jury.

Encadreur de loin à l'accomplissent de ce travail:

Merci à tous ceux qui nous ont aidé de près ou
beaucoup.

REMERCIEMENTS

Je remercie infiniment mon encadreur monsieur **MOKRANE YOUSSEF** pour son suivi, ses orientations, ses conseils et surtout sa compréhension. Je remercie aussi l'ensemble des enseignants du département d'architecture à l'université de Biskra, en particulier ceux qui m'ont apporté leur aide et soutien dans la réalisation de ce travail de recherche, notamment messieurs: **SGHIROU BELKACEME & SEKRAWI.**

J'adresse également mes remerciements et mon hommage les plus sincères aux membres du jury Mr. **SGHIROU BELKACEME & MR. REZIGUI ADELE** qui ont bien voulu accepter d'examiner ce modeste travail.

Je n'oublierai pas de citer ma famille, mon frère et ma sœur, mes amis, à tous les anonymes que je n'ai pas pu citer et qui ont contribué de près ou de loin à l'aboutissement de ce travail.

Chapitre II : Introductif

1. Problématique :	1
2. Questions de recherche.....	2
3. Objectifs du mémoire	2
4. Raisons et motivations du choix du projet :	2
5. Méthodologie du mémoire :	3
6. Structure du mémoire :	4

Chapitre II : Accessibilité, handicap et aménagement

I. 1. L'accessibilité pour tous.....	7
INTRODUCTION	7
1.1. LA NOTION D'ACCESSIBILITE.....	8
1.2. L'accessibilité :	9
1.3. L'accessibilité pour tous :	9
1.4. Accessibilité et handicap (dans espace public).....	11
.1.5 Espaces piétons (trottoirs et cheminements).....	13
1.5.1. QUALITE DE REVETEMENT :	13
1.5.2. RECOMMANDATIONS D'AMENAGEMENTS ACCESSIBLES:	13
1.5.3. BANDE DE GUIDAGE :	14
1.6. Les domaines concernés par l'accessibilité :	15
1.7. Les principes d'accessibilité :	15
1.7.1. L'ACCESSIBILITE UNIVERSELLE :	15
1.7.2. L'INTEGRATION :	16
1.7.3. L'AUTONOMIE :	16
1.7.4. LA SECURITE :	16
1.8. Les fondements réglementaires de l'accessibilité :	16
1.9. Les acteurs de l'accessibilité des espaces publics :	17

1.9.1. LES ACTEURS DE LA CHAINE DE DEPLACEMENT.....	17
1.9.2. LE ROLE DE LA COMMUNE OU DE L'INTERCOMMUNALITE.....	18
1.9.3. LES RIVERAINS ET LES SERVICES RIVERAINS.....	18
1.9.4. LES PROFESSIONNELS DU HANDICAP ET DE LA MOBILITE REDUITE	19
1.9.4. LES USAGERS	19
1.10. Plans d'accessibilite de la voirie et de l'espace public (pave).....	21
2. Handicap.....	22
INTRODUCTION	22
2.2. LA NOTION DE PMR	23
2.3 L'HANDICAPE	24
2.3.1 definition du handicap:.....	24
2.4. DIFFERENTES CAUSES DU HANDICAP :.....	24
2.5. LA NOTION D'ACCESSIBILITE	25
2.6. L'HANDICAPE EN ALGERIE :	25
2.6.1. ORIGINES ET DEFINITIONS DU HANDICAP :	26
2.6.2. DEFINITION DU HANDICAP DE L'OMS, ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTE	26
2.6.3. DEFINITION INTERNATIONALE DES PERSONNES HANDICAPEE :.....	26
2.7. LES DIFFERENTS TYPES DE HANDICAP :	27
2.8. QUELQUES OBSTACLES ET PROBLEMES POUR LES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP.....	30
2.8.1. Utilisateurs de fauteuil roulant :	30
2.8.2. Personnes ayant des difficultes motrices :.....	30
2.8.3. Personnes deficientes visuelles :.....	30
2.8.4. Personnes ayant une incapacite cognitive :	31
2.8.5. Personnes ayant des incapacites cardio-respiratoires :	31
2.8.6. Enfants :.....	31
2.8.7. Personnes agees ou fatigables :.....	31
2.9. La ville et le handicap.....	31
2.10. Rappel : qui est pieton ?.....	33
2.11. LES USAGERS.....	33
3. Amenagement et espace public	35
3.1. La notion d'espace public.....	35

3.2.	Definition de l'espace public :.....	36
3.3.	La renaissance de l'espace public :.....	36
3.4.	Les echelles des espaces publics :.....	37
	• L'ECHELLE DE LA VILLE :.....	37
	• A L'ECHELLE DU QUARTIER :.....	37
3.5.	Les types des espaces publics :.....	37
3.5.1.	LA RUE :.....	37
3.5.2.	RUELLE :.....	37
3.5.3.	LE BOULEVARD ET L'AVENUE :.....	38
3.5.5.	LE TROTTOIR :.....	40
3.5.6.	LA PLACE PUBLIQUE :.....	40
3.5.7.	L'ESPLANADE :.....	41
3.5.8.	LE JARDIN PUBLIC :.....	41
3.6.	Caracteristiques des espaces publics :.....	41
3.6.1.	Differents lieux :.....	41
3.6.2.	Differentes formes :.....	42
3.6.3.	Differents usages :.....	42
3.6.4.	Differents acteurs :.....	42
3.7.	Les acteurs de l'espace public :.....	43
3.8.	Le role de l'espace public :.....	45
3.8.1.	Un element structure de l'espace urbain :.....	45
3.8.2.	Un lieu de cohesion sociale :.....	45
3.8.3.	Un espace de communication et d'information :.....	45
3.9.	Les attributs de l'espace publics :.....	45
3.9.1.	LA PERCEPTION :.....	45
3.9.2.	LA LISIBILITE.....	46
3.9.4.	L'ACCESSIBILITE.....	47
3.9.5.	LA VISIBILITE.....	47
	LA TANGIBILITE	47
	L'IDENTIFICATION	47

3.10. Les enjeux de l'espace public :	47
3.10.1. LA MOBILITE.....	47
3.10.2 LES USAGES PUBLICS.....	48
LA SOCIABILITE.....	48
3.10.3. L'IDENTITE.....	48
3.11. Les acteurs de l'espace public :	48
3.12. L'aménagement de l'espace urbain public :	49
3.13. Principe de conception d'un projet d'aménagement :	49
3.14. Fonction et rôles d'aménagement paysager :	50
3.15. L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE CADRE DE VIE D'UN ESPACE PUBLIC :	51
3.16. Techniques utilisées pour la réalisation des aménagements paysagers :	51
3.18. Aménagement paysager d'espace public :	52
3.19. L'aménagement de l'espace public :	53
LE MOBILIER URBAIN.....	53
□ les fonctions de mobilier urbain :	53
□ les types de mobilier urbain :	53
3.20. Service de l'espace public.....	57
conclusion :	57

chapiter II : analitique

3.1.analyse de site :	57
3.2. LES DONNES SUR VILLE DE BISKRA GENERALE :	57
3.2.1. Fiche technique.....	57
3.3.CHOIX DU SITE :	57
3.4. PRESENTATION DE SITE :	58
3.4.1. SITUATION :	58
3.4.2. LA TOPOGRAPHIE DE SITE :	59
3.4.3. L'ETUDE CLIMATIQUE.....	59
3.5. ANALYSE DE L'USAGE :	59

3.5.1. ENQUETES SUR L'ACCESSIBILITE :	59
3.5.2. LES FLUXES MECANIQUE :	60
3.5.6. ACCES PIETONNE :	60
3.5.7. TEMPORALITES :	62
3.5.7.1. le matin :	62
3.5.7.2. apres midi :	62
3.5.8. COMPOSANTES DE SITE :	62
3.5.9. Le vegetal.....	63
3.5.10. Le mobilier urbain.....	63
3.5.11. COMPOSANT DE L'ESPACE.....	64
3.5.12. CARTE COMPORTEMENTAL :	65
3.2. Analyse des exemples.....	66
3.2.1. Exemple 01 :	66
3.2.1.1. SATIATION :	66
3.2.1.3. OBJECTIFS D'AMENAGEMENT :	67
3.2.1.4. ENTREE DE VILLE DIRECTION OUEST : PLACEZ UN ELEMENT DANS LE PORTLET.....	67
3.2.1.5. ENTREE DE VILLE DIRECTION EST.....	67
VERDISSEMENT.....	68
3.2.1.6. CHOIX DE MATERIAUX.....	68
3.2.1.7. PLAN D'ENSEMBLE.....	69
3.2.10. MISE EN CONTEXTE.....	71
3.2.11. CONCLUSION.....	71
3.2.2. exemple 02 :	72
**le marche :	72
**les déplacements :	72
**le paysage :	72
**les usages :	72
3.2.2.1 AVANCEMENT DU PROJET (PRINCIPES D'AMENAGEMENT RETENUS) SUR LES TERRE- PLEINS CENTRAUX :	72
3.2.2.2. Sur le terre-plein lateral maronites :	73

3.2.2.3. Cote 11eme :.....	73
3.2.2.4. Cote 20eme :.....	73
3.2.2.5. Cote 11eme : problematique dimensionnelle :.....	73
3.2.2.6. ETAT ACTUEL – PLAN DU BOULEVARD :.....	73
3.2.2.7. OPTION 1 : COTE 20EME : COULOIR BUS OUVERT AUX VELOS AU DROIT DU TERRE- PLEIN MARONITES :.....	74
3.2.2.8. CONCLUSION :.....	75
Conclusion générale :.....	76
Bibliographe :.....	78

Chapitre de projet :

Annexe I :.....	87
-----------------	----

Table de figuer :

Chapitre I : Accessibilité, handicap et aménagement

Figure 1: http://webzine.okeenea.com/wp-content/uploads/2015/07/accessibilite.png	10
Figure 2: La chaîne de déplacement entre la voirie	12
Figure 3: la chaîne de déplacement du transport au logement	12
Figure 4: Selon les matériaux utilisés pour leur surface, les cheminements peuvent sembler dangereux (glissants).....	14
Figure 5: Les surfaces vitrées au sol deviennent facilement glissantes.	14
Figure 6: Magasin carrefour, Villeurbanne Office de tourisme, Dijon.....	14
Figure 7: Schéma 03Valise pédagogique - Accessibilité de la voirie aux personnes handicapées – CERTU – 2004	17
Figure 8: La rue Mouffetard. (PARIS).....	37
Figure 9: Une rue dans la ville de bordeaux	37
Figure 10: Avenue Émile Zola Bruxelles.....	38
Figure 11: Boulevard Champs Elysées	38
Figure 12: Rondpoint à Tonnay Charente	40
Figure 13: Le trottoir de la rue King Kitchener (Ontario)	40
Figure 14: Plaza Mayor, Madrid.	40
Figure 15: Jardin public de Coutances (France)	41

Figure 16: Les acteurs de l'espace public.....	44
Figure 17: Banc public Touzac piètement et lames en bois naturel pour Banc En Bois Intérieur	53
Figure 18: Ville contexte est une combinaison d'un éclairage public à l'énergie solaire et une poubelle.....	54

Chapitre analytique

Figure 01: L'image montre le site du projet.....	59
Figure 02: L'image montre le site du projet.....	59
Figure 03: L'image montre le site du projet.....	59
Figure 04: L'image montre le site du projet.....	59
Figure 05: L'image montre Accès mécanique.....	59
Figure 06: L'image montre Les fluxes mécanique.....	60
Figure 07: L'image montre, Temporalités, Le matin	62
Figure 08: L'image montre, Temporalités, Apres midi	62
Figure 09: L'image montre, Temporalités, Composantes de site.....	62
Figure 10: L'image montre, Le végétal.....	63
Figure 11: L'image montre, Le végétal.....	63
Figure 12: L'image montre, Le végétal.....	63
Figure 13: L'image montre, Le végétal.....	63
Figure 14: L'image montre, Le végétal.....	63
Figure 15: L'image montre, Le végétal.....	63
Figure 16: L'image montre, Le végétal.....	63
Figure 17: L'image montre, Le mobilier urbain, Éclairage.....	63
Figure 18: L'image montre, Le mobilier urbain, Éclairage.....	63
Figure 19: L'image montre, Le mobilier urbain, Les panneaux publicitaires.....	63
Figure 20: L'image montre, Le mobilier urbain, Les panneaux publicitaires.....	63
Figure 21: L'image montre, Le mobilier urbain, Les panneaux publicitaires.....	63
Figure 22: L'image montre, Le mobilier urbain, Les panneaux publicitaires.....	63
Figure 23: L'image montre, Le mobilier urbain, Les Banc.....	64
Figure 24: L'image montre, Le mobilier urbain, Le traitement de sol.....	64
Figure 25: L'image montre, Composant de l'espace.....	64
Figure 26: L'image montre, Carte comportemental.....	65
Figure 27: L'image montre, Carte comportemental.....	65

Figure 28: L'image montre, Le problème de site et aménagement actuelle.....	66
Figure 29: L'image montre, Satiation boulevard Sir-Wilfrid-Laurier.....	66
Figure 30: L'image montre, du parcours.....	67
Figure 31: L'image montre, Entrée de ville Direction ouest.....	67
Figure 32: L'image montre, Entrée de ville Direction est	67
Figure 33: L'image montre, La scène.....	68
Figure 34: L'image montre, La scène.....	68
Figure 35: L'image montre, Choix de matériaux.....	68
Figure 36: L'image montre, Plan d'ensemble.....	69
Figure 37: L'image montre, Géométrie de base.....	69
Figure 38: L'image montre, Entrée rue Bernard-Pilon.....	69
Figure 39: L'image montre, espace vert.....	70
Figure 40: L'image montre, paysage.....	71
Figure 41: L'image montre, problématique dimensionnelle.....	73
Figure 42: L'image montre, ETAT ACTUEL – plan du boulevard.....	74
Figure 43: L'image montre, Au droit de l'école.....	74
Figure 44: L'image montre, couloir bus ouvert aux vélos Au droit du terre-plein Maronites.....	74

Chapitre
Introductif

Introduction

L'accessibilité d'une personne est capacité de se déplacer d'un endroit à l'autre. Elle est une condition essentielle de la vie en société, car elle sous-tend un facteur structurant de celle-ci qu'est le mouvement. Qu'il s'agisse d'une accessibilité par voiture, à pied, en vélo ou en transports en commun, cette transition doit être facilitée pour tous, notamment dans l'espace public. Depuis une quarantaine d'années¹ des réflexions, des études et des propositions d'aménagement sont établies faciliter l'accès et l'utilisation des lieux publics et les modes de déplacement.

La nécessité de permettre l'accessibilité est d'autant plus justifiée par le fait qu'un dixième de la population nationale souffre d'handicap, notamment moteur². De plus en plus de recherches ont essayé de trouver des solutions pour rendre l'espace public plus confortable pour tous. La notion d'handicap, même si elle a été au départ conçue pour des situations permanentes, elle tend à être plus générale pour tous types d'handicap y compris temporaires. L. P. Grosbois (2007) annonce comme définition de la personne handicapée dans l'aménagement urbain comme étant « *une personne handicapée dans aménagement accessible est une personne valide et inversement une personne valide dans un aménagement non accessible est une personne handicapée, autrement dit, l'architecture crée ou supprime le handicap* ». Ainsi, un aménagement réussi doit permettre une accessibilité facile et claire aux lieux publics pour tout le monde et doit être de ce fait proportionné par rapport aux personnes ayant des besoins moteurs spécifiques.

En Algérie, le problème de l'accessibilité à l'espace public est présent dans toute la ville du pays. Malgré, une réglementation exigeant la facilitation à l'accès aux bâtiments publics, notamment le décret n° et la norme algérienne n°, et les efforts des acteurs de l'aménagement, il existe un déficit important d'accessibilité, notamment pour personnes à mobilité réduite.

1. Problématique :

L'aménagement des espaces publics aujourd'hui est de plus en plus orienté à encourager le lien social et la convivialité tout comme, il vise à améliorer les conditions de l'égalité des chances. Il tend par la multiplication de ces publics-cibles à diversifier ses formes

¹ Décret exécutif N° 06-455.du20 Dhou el Kaada 1427 correspondant au 11decembre2006

² 10% handicapé du pulspation

d'aménagements. Il vise à plus de connectivité et d'intégration. De plus, l'aménagement des boulevards pose le problème de l'équivalence entre deux grandes formes d'accessibilités qui peuvent être conflictuelles ; d'une part, l'accessibilité mécanique accrue et d'autre part, l'accessibilité transversale des piétons pour une meilleure sociabilité. L'actuel travail traite ainsi de l'amélioration des conditions de l'accessibilité généralisée dans les projets d'aménagement urbaines, notamment celles des boulevards. C'est ainsi que les questions de recherche de ce travail sont énoncées ci-dessous.

2. Questions de recherche

Comment améliorer l'accessibilité aux aménagements urbains pour tous les usagers ?
Comment faciliter, notamment l'accessibilité des personnes handicapées de sorte à améliorer les conditions de l'égalité des chances ? comment réussir projet d'aménagement de boulevard urbain en termes d'accessibilité pour tous ?

Ces questions nous offrent à fixer les objectifs suivants :

3. Objectifs du mémoire

- ❖ Connaître les difficultés réelles de l'accessibilité aux espaces publics,
- ❖ Ressortir les principes d'aménagement d'espaces publics accessibles.
- ❖ Concevoir un projet d'aménagement accessible à tous, fonctionnel, sécurisé, confortable utilisant des modes d'aménagement et des technologies adaptés et actuelles.
- ❖ Etablir le projet du boulevard urbain comme un Lieu
- ❖ Intégrer les principes de l'accessibilité pour facilite l'accès à tous.

4. Raisons et motivations du choix du projet :

Après observation de l'état des espaces publics en Algérie, il est constaté que celui-ci est difficilement accessible et ne correspond pas aux normes nationales et internationales requises de l'accessibilité. Ce qui entrave lourdement, à la fois le confort des usagers, mais aussi leurs épanouissement dans l'espace public, de plus qu'il limite lourdement l'égalité des chance pour les personnes à mobilité réduite.

Le choix du projet d'aménagement d'un espace public vise à rechercher et faire connaître les bonnes pratiques d'aménagement aussi bien que les solutions techniques nécessaires afin de

rendre l'espace public accessible à tous. L'espace est considéré comme un hall d'accueil pour la ville. En tant qu'espace très important pour la famille, l'espace public est un espace important pour les citoyens, notamment dans la ville de Biskra.

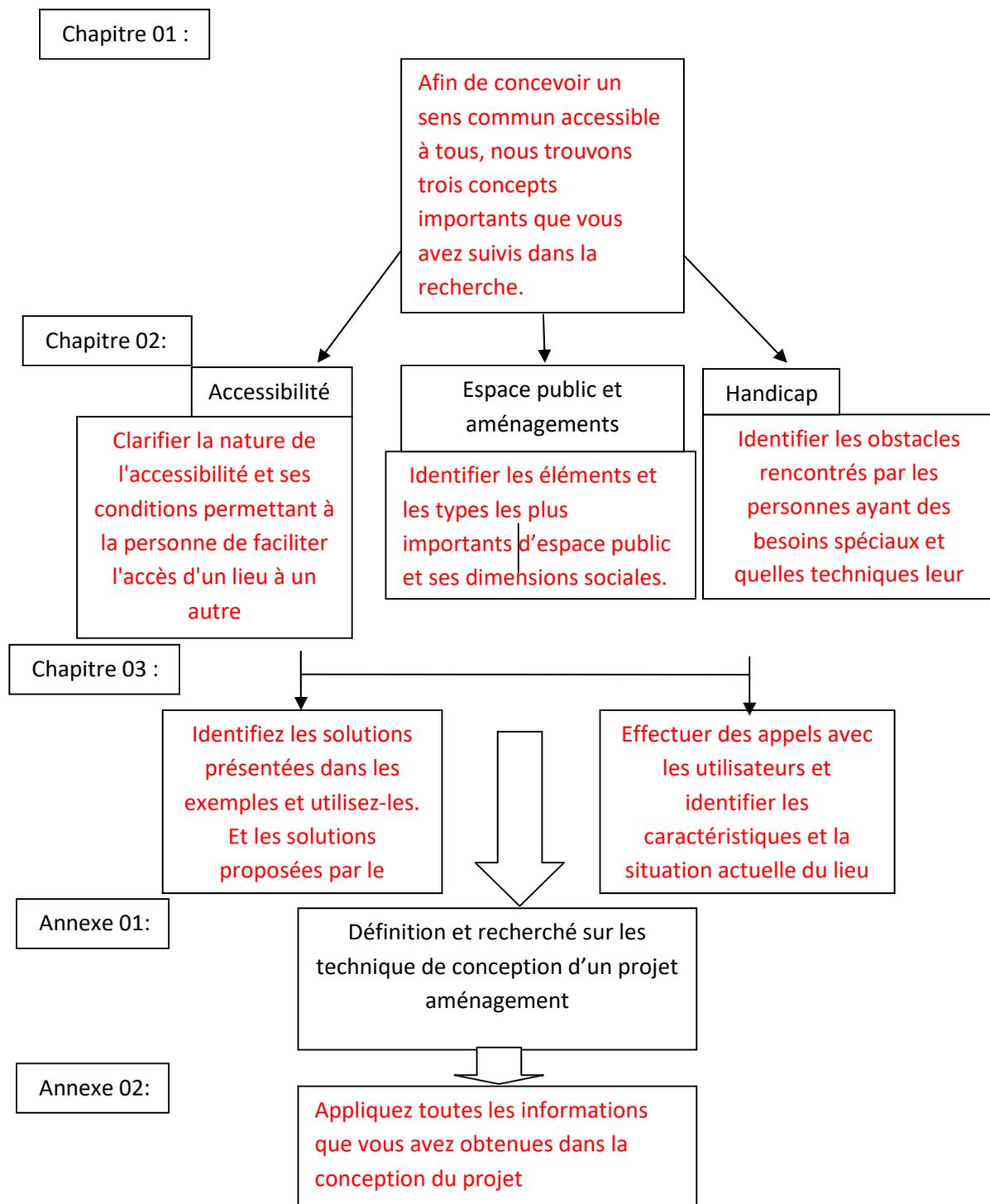
L'espace public est très important pour tous. En tant que designer, on doit donc prendre en compte toute situation dans laquelle les personnes utilisent l'espace, notamment l'aménagement des espaces publics en tant qu'espaces importants pour tous.

5. Méthodologie du mémoire :

Le présent travail se développe sur différentes étapes. Au départ, une recherche théorique a été établie sur les notions d'accessibilité, de chaîne d'accessibilité, d'handicap et d'aménagement urbain. Il a été en outre question de rechercher l'état des lieux des normes nationales et internationales, notamment la loi algérienne sur les droits des personnes ayant des besoins spéciaux. Ensuite, le mémoire s'est attelée à un état des lieux de l'accessibilité dans les espaces publics en Algérie, puis sur le site même du projet, le boulevard de la RN83 El-Alia – Biskra. Pour cela, un état des lieux des aménagements existants a été dressé, tout comme une enquête basée sur l'observation participative et le questionnaire des usagers. L'observation a donné lieu à une carte comportementale et des cartes de l'accessibilité actuelles pour personnes à mobilité réduite (non-auditifs, non-voyant, personnes se déplaçant sur fauteuil roulant, personnes âgées, enfants, etc.). Les problèmes d'aménagement ont été recueillis.

Une analyse des exemples internationaux d'aménagement a été établie et un ensemble d'intentions pour l'aménagement du projet a été dressé. Suite à quoi, le projet d'aménagement a été entamé.

6. Structure du mémoire :



Chapitre I :

**Accessibilité, handicap et
aménagement**

I. 1. L'accessibilité pour tous.

Introduction

Dans son préambule, la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen affirme que toutes les personnes, valides ou handicapées, sont égales. Elles ont les mêmes droits et les mêmes devoirs. L'accès au tourisme fait partie de ces droits. Les difficultés liées aux handicaps sont mal connues. La différence crée souvent un fossé et une peur peut toucher tout le monde à un moment de sa vie, personnellement comme dans le champ professionnel.

La prise en compte du handicap et la mise en place des aménagements de qualité sont une obligation morale et juridique pour faciliter l'accès de tous aux contraintes de la vie quotidienne comme aux plaisirs de la vie touristique due à une méconnaissance du handicap. Pourtant cette situation Depuis quelques années, sous l'impulsion de la loi, de la pression économique et des modèles étrangers, la culture du handicap se développe. Les réflexions et initiatives pour faciliter l'accès aux vacances des personnes en situations de handicap se multiplient, certes parfois de manière lacunaire mais en progression constante. Ceci conduit souvent à séparer l'offre touristique en deux, entre offre accessible dédiée et offre touristique intégrée. Ce mémoire s'intéressera à cette dernière car les personnes en situation de handicap ont des besoins et envies identiques à ceux de tout le monde Face à cette demande l'approche intégrée vise à inclure les personnes handicapées dans l'offre espace généraliste en réduisant les facteurs environnementaux révélateurs de handicap ou inadaptés aux contraintes de la personne handicapée. Cette offre peut ainsi devenir un gage de qualité pour tous. En effet, nous verrons que les aménagements accessibles peuvent être conçus de façon universelle, selon le principe du « design for all ». Ainsi l'accessibilité s'efface presque pour faciliter la vie de tous. L'accessibilité de la ville aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite est une exigence depuis plusieurs années. Elle conditionne l'intégration, l'égalité des chances et la qualité de vie de ses citoyens et visiteurs. Les plans de mise en accessibilité nécessaires à la planification et à la programmation des aménagements d'accessibilité doivent s'appuyer sur un état des lieux et un diagnostic des améliorations à apporter. les handicape A partir des outils pratiques présentés, ils doivent pouvoir informer, sensibiliser leurs partenaires, réaliser un diagnostic, définir des enjeux en terme d'action et d'aménagement, disposer d'éléments d'analyse et concevoir un espace public accessible. Et cette L'accessibilité doit être comprise comme un moyen d'assurer un meilleur confort de l'espace public pour tous. Ce domaine, qui peut paraître spécifique, est en fait à considérer

Chapitre 01 :..... Accessibilité, handicap et aménagement

comme une « démarche qualité » transversale au projet. Donc L'accessibilité fait partie des objectifs de qualité de tout projet, une partie des objectifs de ce chapitre sera atteinte. : L'intégration de chacun à l'utilisation de l'espace public par tous sans distinction, quelle que soit la différence de santé et Recherche de solutions pour faciliter l'accès à l'espace public et recherche dans la création et le développement de solutions spéciales à travers des études menées sur toutes les catégories d'utilisateurs et S'attaquer à l'état mental du groupe de personnes ayant des besoins spéciaux qu'il vit en essayant de se passer de l'aide d'une autre personne et Travailler pour résoudre le problème de l'accès dans les rues et les villes algériennes parce que l'espace public d'une ville d'Algérie est très difficile pour la catégorie de personnes ayant des besoins spéciaux, il faut donc que les spécialistes interviennent et que l'achèvement d'une ville exploitée par tous et Notre tentative de comparer la ville algérienne à la ville européenne nous a fait travailler pour donner un autre visage à l'espace public

L'accessibilité concerne effectivement tout le monde. C'est pourquoi, il va falloir prendre des mesures particulières pour les personnes souffrant d'un handicap moteur, visuel, auditif, mental ou psychique. Les mesures d'accessibilité sont en fait essentielles à toutes les personnes à mobilité réduite.

(Centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.2006)

1.1. La notion d'accessibilité

La difficulté avec le terme d'accessibilité c'est qu'on peut lui donner n'ont pas forcément de rapports avec le tourisme. Par exemple, dans le domaine de l'aménagement il fait souvent référence à la facilité **d'accéder** par le biais de transports alors que dans le domaine de l'économie il fait souvent référence à la capacité d'argent à investir. Selon le dictionnaire Larousse, l'adjectif accessible peut définir :

- ❖ Un lieu ou une situation auquel on peut accéder
- ❖ Quelque chose que l'on peut comprendre: intelligible, compréhensible
- ❖ De quelque chose que l'on peut s'offrir ; abordable Qui se laisse émouvoir, touché sensible
- ❖ Que l'on peut facilement aborder. »

(Djenaihi W. M. 2017).

1.2. L'accessibilité :

L'accessibilité est la faculté de se rendre à un point précis depuis un point de départ. L'accessibilité revêt donc une notion d'itinéraire. Cette faculté d'accomplir ce déplacement s'exerce quel qu'en soit le motif : accompagner ses enfants à l'école, faire ses courses, rendre visite à un ami, aller au cinéma, etc... L'accessibilité impose de le réaliser au moment voulu, dans un temps donné et par un mode de déplacement choisi - à pied, en transport en commun, en voiture - comme n'importe quel individu. » (Djenaihi W. M. 2017).

- ❖ Une définition sociologique, à savoir comme « la capacité d'atteindre les biens, les services ou les activités désirés par un individu »
- ❖ Une définition associative comme « l'accès à tout pour tous »,
- ❖ et surtout une définition juridique dans la loi du 11 février 2005 : « Est considéré comme accessible aux personnes handicapées tout bâtiment ou aménagement permettant, dans des conditions normales de fonctionnement, à des personnes handicapées, avec la plus grande autonomie possible, de circuler, d'accéder aux locaux et équipements, d'utiliser les équipements, de se repérer, de communiquer et de bénéficier des prestations en vue desquelles cet établissement ou cette installation a été conçu. Les conditions d'accès des personnes handicapées doivent être les mêmes que celles des personnes valides ou, à défaut, présenter une qualité d'usage équivalente. » (Djenaihi W. M. 2017).

1.3. L'accessibilité pour tous :

Pour donner un espace accessible il faut qu'il soit utilisé par toutes les personnes. On trouve des obstacles dans cet espace et pour avoir cet espace il faut suivre certaines techniques de conception et être réalisé par des normes internationales.

- ❖ Créer un espace d'accueil ouvert pour permettre l'accès libre d'un fauteuil roulant en autonomie avec des services adaptés, c'est bien mais... inutile car vous aviez oublié de prendre en compte les 5 marches pour entrer dans le bâtiment ! (Espace_réservé1)



Figure 1 <http://webzine.okeenea.com/wp-content/uploads/2015/07/accessibilite.png>

- ❖ L'accessibilité, ça ne concerne pas seulement les personnes handicapées (PMR, handicap moteur, aveugles et malvoyant, sourds et malentendants, etc.). Cela concerne l'ensemble des citoyens :
- ❖ Les personnes âgées
- ❖ Les mamans avec poussettes
- ❖ Les enfants
- ❖ Les personnes qui marchent avec des béquilles
- ❖ Etc.

S'engager dans une démarche d'accessibilité c'est faire progresser la qualité de vie de tous les membres de la société. Pour compenser le handicap, il faut que l'environnement fournisse des aménagements qui répondent aux usages ou des informations suffisantes pour permettre de :

- ❖ Repérer l'entrée de l'établissement
- ❖ Se repérer et se déplacer à l'intérieur de l'ERP
- ❖ Communiquer avec le personnel
- ❖ Repérer les sorties du bâtiment
- ❖ Et tout cela avec la plus grande autonomie possible !
- ❖ Pour aller plus loin, voici la définition donnée par la Délégation Interministérielle aux Personnes Handicapées¹ : « L'accessibilité permet l'autonomie et la participation des personnes ayant un handicap, en réduisant, voire supprimant les discordances entre leurs capacités, leurs besoins et leurs souhaits, d'une part, et les différentes composantes physiques, organisationnelles et culturelles de leur environnement, d'autre part. L'accessibilité requiert la mise en œuvre des éléments complémentaires,

¹ Référence française.

nécessaires à toute personne en incapacité permanente ou temporaire pour se déplacer et accéder librement et en sécurité au cadre de vie ainsi qu'à tous les lieux, services, produits et activités. La société, en s'inscrivant dans cette démarche d'accessibilité, fait progresser également la qualité de vie de tous ses membres ». (DJENAIHI WALID MAHFOUD).

1.4. Accessibilité et handicap (dans espace public)

Dans la rue, il y a des endroits pour s'asseoir, il y a des endroits qui servent aussi au travail, etc. Bien sûr, il existe plusieurs endroits logiques où il y a un contact entre eux afin que la personne puisse se déplacer d'un endroit à un autre. Ce qu'on appelle les couloirs dans les espaces publics. La piste est l'une des caractéristiques les plus importantes de l'espace public, où l'utilisateur peut utiliser le système de navigation très facilement. Avec des pratiques pratiquées dans le cours et être disponible pour tout le monde. Il doit avoir toutes les conditions de base et importantes en termes d'emplacement, de dimensions et de matériaux utilisés pour les revêtements de sol et en faire tous les moyens nécessaires au mobile. Et les conditions nous en mentionnons certaines

- ❖ Le plus court et direct possible
- ❖ D'une largeur suffisante pour permettre la circulation des fauteuils roulants de personnes handicapées
- ❖ Dégage de tout obstacle (panneau publicitaire, poteau, borne, bancs ...)
- ❖ Sur un sol plat non meuble d'une surface régulière
- ❖ Avec des mobiliers urbains de proximité et de délimitation (poteau, borne ...) repérables
- ❖ visuellement et détectables par les cannes des personnes déficientes visuelles
- ❖ Avec un coloris de revêtement repérable, contrastant avec celui des abords (chaussée, parking)

(Cahier n° 02 Les collections " Regards sur " - Septembre 2013)

❖ Nous pouvons donc rechercher une relation entre l'accès et l'aménagement de l'espace public

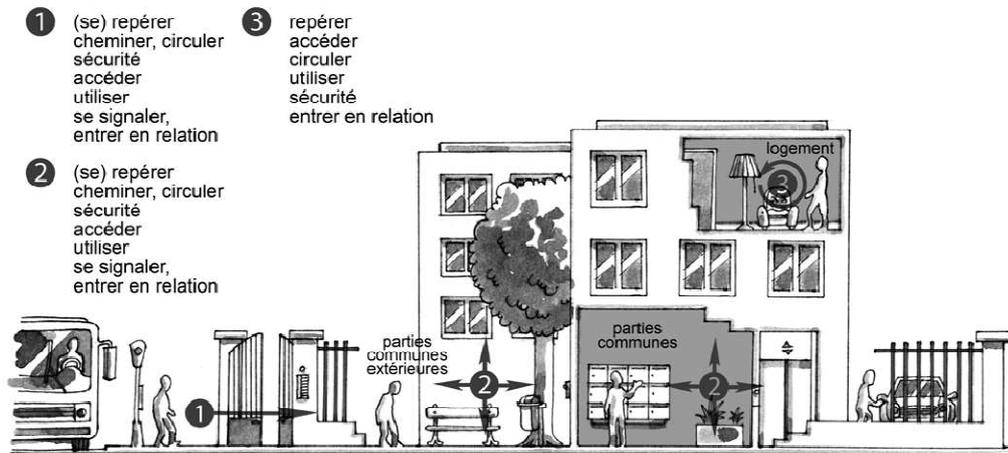


Figure 2 Schéma 1 La chaîne de déplacement entre la voirie, le cadre bâti et les espaces publics 35 Article 2 de l'Arrêté du 1 août 2006 fixant les dispositions prises pour l'application des articles R. 111-19 à R. 111-19-3 et R. 111-19-6 du code de la constructif

La non-rupture de la chaîne de déplacement à l'échelle d'un ensemble d'immeubles avec parkings, jardin collectif et équipements collectifs



Schéma 2 : la chaîne de déplacement du transport au logement

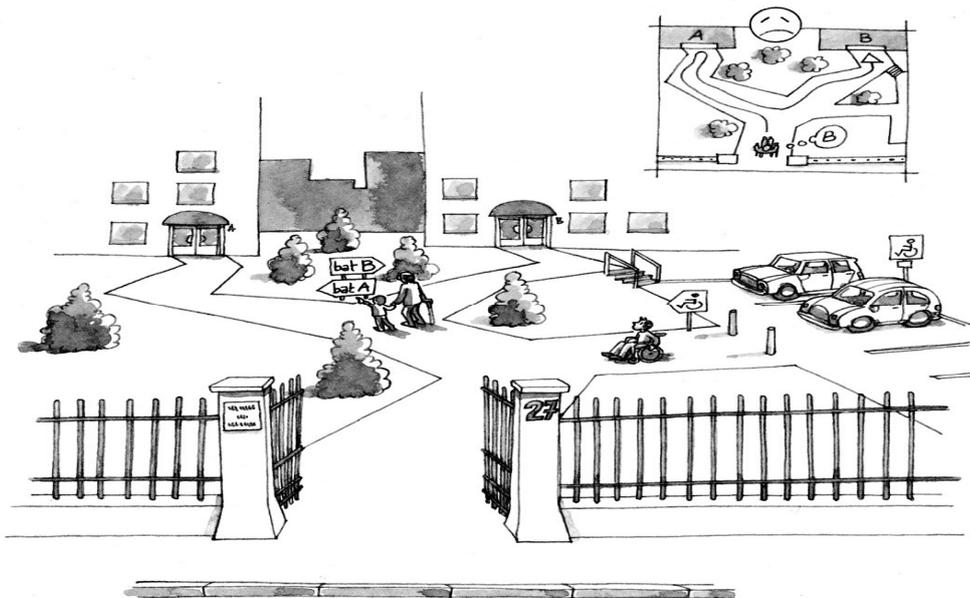


Figure 3 Schéma 2 : la chaîne de déplacement du transport au logement

Personnellement, en tant que futur étudiant diplômé grâce à mes recherches, j'ai conclu que le problème qui gêne les personnes ayant des besoins spéciaux est la conception de cheminement, C'est pourquoi je veux donner quelques détails et essayer d'extraire toutes ses propriétés car c'est un espace important dans l'espace public.

1.5. ESPACES PIÉTONS (Trottoirs et cheminements)

Elle «comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur inter modalité, [et] est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite» (Source : Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (www.legifrance.gouv.fr, 2006))

1.5.1. Qualité de revêtement :

- Réglementation : le sol des cheminements créés ou aménagés n'est pas meuble. Le revêtement n'est pas glissant ou réfléchissant et ne comporte pas d'obstacle. Des cheminements praticables, sans obstacle pour la roue, la canne ou le pied, sont aménagés pour permettre l'usage et la traversée des espaces publics, y compris des voies ou espaces pavés. Le revêtement du cheminement accessible doit présenter un contraste visuel et tactile par rapport à son environnement ou comporter sur toute sa longueur un repère tactile et contrasté. Le choix des matériaux mis en œuvre et des dispositifs d'éclairage tient compte de leur capacité à maintenir des niveaux de contraste suffisants en luminance ou en couleur. Je donnerai toutes les techniques plus tard.² (Rachel Thomas.2017)

1.5.2. Recommandations d'aménagements accessibles:

Certains dallages ou revêtements peuvent être glissants (ou apparaître comme tels). Il conviendrait de les rendre rassurants. ... être étudié et utilisé bande de guidage

² Voir annexe n°02



Figure 4 Selon les matériaux utilisés pour leur surface, les cheminements peuvent sembler dangereux (glissants).



Figure 5 Les surfaces vitrées au sol deviennent facilement glissantes.

1.5.3. Bande de guidage :

C'est une technique utilisée sur le trottoir et identifiée par un matériau spécial qui aide l'aveugle à atteindre l'endroit où il le souhaite et où le développement de la science et de la technologie a évolué davantage, de sorte qu'elle est considérée comme l'utilisation la plus importante et la plus positive dans l'espace public



Figure 6 Magasin carrefour,
Villeurbanne Office de tourisme,
Dijon

- Bande de guidage 3 nervures
- Bandes collées sur revêtement support ou gravées dans la masse
- Bande de guidage micro nervures
- Bande de circulation
- Carrelage de guidage
- Bande de guidage sous forme d'enrobé

Principe de bande de guidage

- ❖ *Cheminement délimité par des matériaux contrastés
- ❖ *Cheminement libre de tout obstacle
- ❖ *Utilisable par tous les usagers Intérêts
- ❖ *Réalisable en intérieur comme en extérieur
- ❖ *Intérêt esthétique du dispositif *Moins stigmatisant

(Journée VAT CERTU 14 octobre 2010)

1.6. Les domaines concernés par l'accessibilité :

L'**accessibilité** concerne l'ensemble de la chaîne du déplacement. Celle-ci doit être continue, sans obstacle et utilisable en toute sécurité. Elle doit donc prendre en **compte la voirie, les espaces publics, les transports et les bâtiments**. La moindre rupture d'un maillon de la chaîne bloque l'ensemble du déplacement. Ainsi la loi impose que tous les types de handicaps soient pris en compte pour ce qui concerne

Les transports et les aménagements de voiries. Désormais le handicap moteur, longtemps le plus représenté, n'est plus le seul pris en compte. Au-delà de l'intégration des autres déficiences, il est partout admis que l'accessibilité concerne aussi toute personne éprouvant, de par son état temporaire ou permanent, des difficultés à se mouvoir, à se repérer, à s'orienter... Une telle posture marque une avancée significative quant à la façon même d'appréhender le handicap dans notre culture : elle ne le considère plus comme un cas à part, mais bien comme une situation dans laquelle n'importe qui peut un jour se trouver. . Elles sont d'autant plus importantes qu'elles participent à l'amélioration du confort général de la population dans son ensemble.

(Guide pour l'aménagement de voiries et d'espaces publics accessibles)

1.7. Les principes d'accessibilité :

Toute personne, à un moment ou un autre de sa vie, est sujette à vivre des incapacités temporaires ou permanentes. Elle est donc susceptible de rencontrer des barrières architecturales qui limiteront ses déplacements et ses activités.

Il ya 3 principes de base sous-tendent les recommandations reçues.

1.7.1. L'accessibilité universelle :

L'accessibilité universelle, c'est l'aménagement physique d'un lieu pensé et conçu en fonction de l'ensemble des utilisateurs; c'est l'élimination des barrières architecturales et de communication pour permettre à tous, quelle que soit sa condition physique, un accès sans obstacles aux lieux et bâtiments. Les aménagements proposés tiennent compte des besoins de toutes les clientèles. L'ensemble des utilisateurs; c'est l'élimination des barrières architecturales et de communication pour permettre à tous, quelle que soit sa condition physique, un accès sans obstacles aux lieux et bâtiments. Les aménagements proposés tiennent compte des besoins de toutes les clientèles.

1.7.2. L'intégration :

L'intégration signifie que les visiteurs à mobilité réduite auront la possibilité de vivre des expériences comparables à celles des autres visiteurs. Tous les visiteurs doivent dans la mesure du possible, emprunter le même parcours et disposer d'un point de départ et d'un point d'arrivée communs.

1.7.3. L'autonomie :

Est un idéal à atteindre. Les solutions proposées permettent à tous les visiteurs d'utiliser seuls ou avec un minimum d'aide, les aménagements et équipements. La sécurité Une visite au terrain de jeu, à la piscine ou au parc doit demeurer l'occasion de découvertes et de nouvelles expériences, sans surprotéger les visiteurs, ni limiter leurs contacts avec le milieu. Des principes minimaux de sécurité sont donc intégrés aux aménagements proposés.

1.7.4. La sécurité :

Une visite au terrain de jeu, à la piscine ou au parc doit demeurer l'occasion de découvertes et de nouvelles expériences, sans surprotéger les visiteurs, ni limiter leurs contacts avec le milieu. Des principes minimaux de sécurité sont donc intégrés aux aménagements propos

(L'AQLPH. Avril 1997)

1.8. Les fondements réglementaires de l'accessibilité :

Se déplacer fait partie des actes simples que la plupart d'entre nous faisons chaque jour, naturellement. De manière inconsciente, **l'accessibilité** et la sécurité font partie des attentes. Ces gestes, qui paraissent anodins, sont inscrits dans les droits fondamentaux. L'Etat et les collectivités en sont garants, notamment au travers des textes législatifs et réglementaires et des nombreux codes de la loi algérienne. L'ensemble de ces textes régissent les domaines de l'aménagement des espaces publics, du comportement des usagers les uns par rapport aux autres, des interfaces avec l'espace privé, les véhicules de transport, la sécurité publique, les établissements recevant du public, les bâtiments ...

On peut citer les textes suivants elle code général des collectivités et le code des communes et le code de la voirie routière et le code de la route et le code de l'urbanisme et le code de l'environnement le code de la construction et de l'habitation et le code du patrimoine et la sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du

public et l'accessibilité aux personnes handicapées et la sécurité des enceintes destinées à recevoir des manifestations sportives et les informations liées à la sécurité des occupants de terrains de camping et de caravane et la sécurité des infrastructures et systèmes de transport.

(L'AQLPH. Avril 1997)

1.9. Les acteurs de l'accessibilité des espaces publics :

1.9.1. Les acteurs de la chaîne de déplacement

L'élaboration d'un projet d'aménagement sur l'espace public concerne nombre d'acteurs et de professionnels dont les activités sont nécessaires et complémentaires vis-à-vis des services publics à disposition des administrés et vis-à-vis de leurs conditions de déplacement dans la ville, le bourg ou la commune. Suivre le cheminement de la chaîne de déplacement permet d'identifier les principaux acteurs, le plus souvent organisés (en services) par domaine. La gestion des interfaces entre ces domaines jusqu'alors peu répandue dans les projets, se développe petit à petit. C'est tout l'enjeu d'une étude d'accessibilité qui doit se mettre à la portée de l'utilisateur. En effet, celui-ci dans son déplacement, n'a pas à distinguer les compétences des uns et des autres. Il doit pouvoir emprunter des trajets simples et ergonomiques, faciles et évidents et ne pas être victime de situations handicapantes.

A titre d'exemple, une personne handicapée ou non, est amenée à suivre ces cheminements types. (CERTU – 2004)

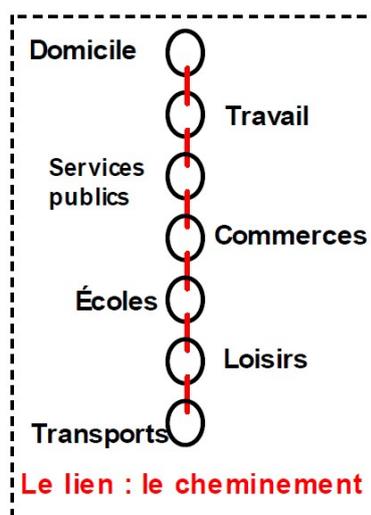


Figure 7 Schéma 03 Valise pédagogique - Accessibilité de la voirie aux personnes handicapées – CERTU – 2004

1.9.2. Le rôle de la commune ou de l'intercommunalité

Gestionnaire des espaces publics et garante de la libre circulation de ses administrés, la commune (ou l'intercommunalité) est responsable de la politique et des aménagements relatifs à l'accessibilité sur son territoire. Elle a donc vocation à assurer le pilotage de toute la démarche de mise en accessibilité. Le diagnostic, objet de ce guide, constituant une phase préalable indispensable à l'élaboration du plan de mise en accessibilité. Son action est fondée sur les exigences réglementaires mais elle doit également l'être vis-à-vis des notions plus générales de qualité de vie, qualité et liberté de circulation, liberté d'accès aux espaces de la vie publique et de la vie personnelle. Initiatrice et décisionnaire, elle doit, pour une bonne compréhension des projets par tous, travailler en collaboration avec les acteurs institutionnels et associatifs ayant un rôle par rapport à l'accessibilité physique des espaces publics. Depuis la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 (article 46) les communes de 5000 habitants et plus ou les intercommunalités disposant des compétences en matière de transport et d'aménagement, doivent appuyer leurs actions en faveur de l'accessibilité sur la commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées. L'objectif de cette commission consultative est de permettre un suivi partagé entre élus et représentants des personnes handicapées des progrès accomplis et des efforts à réaliser pour améliorer l'accessibilité de l'espace public, des transports et du cadre bâti Et cette loi en vigueur en Europe pour ce qui n'est pas appliqué ici en Algérie, surtout maintenant que nous avons des spécialistes dans ce domaine, je suis donc intervenu et je contribue à trouver des solutions à ce problème et à l'intégration des personnes ayant des besoins spéciaux dans l'espace public..

(Accessibilité de la voirie et des espaces publics. Éléments pour l'élaboration d'un diagnostic dans les petites communes / mai 2006)

1.9.3. Les riverains et les services riverains

La vie économique et sociale s'exprime au travers d'échanges de diverses natures dont le déplacement physique. Les riverains d'un espace public à aménager, ou d'un lieu à diagnostiquer, de par leurs pratiques et leur connaissance d'un site, sont des sources d'informations précieuses sur les dysfonctionnements et les besoins en matière d'accessibilité.

Ils peuvent donc utilement être consultés par divers relais ou moyens :

- associations de commerçants

- enquête/sondage auprès des habitués d'un lieu
- association d'habitants traitant de la qualité de vie locale
- représentants de services publics ou privés recevant du public...

1.9.4. Les professionnels du handicap et de la mobilité réduite

Les spécificités des personnes handicapées sont peu connues des acteurs de la société en général. Le concours et l'apport des professionnels du domaine sont indispensables pour que les porteurs de projets aient la connaissance des divers handicaps afin qu'ils intègrent et facilitent leur prise en compte dans les aménagements. Si des centres spécialisés existent dans la commune, ils doivent être consultés, voire associés à la démarche.

On peut citer :

- les centres d'hébergement
- les centres d'aide par le travail
- les centres de soin et de rééducation
- les médecins, les spécialistes, les ergonomes, les ergothérapeutes
- les fabricants de matériels (déplacement, audio, visuel...)
- les consultants et experts spécialisés... (Laurent SABY-2007)

1.9.4. Les usagers

Parmi tous les acteurs de l'espace public, il convient de remettre l'utilisateur, le public, au coeur des préoccupations et des projets. Le public est constitué de personnes ou de groupes d'individus constituant les citoyens. Ceux-ci ont des attentes différentes selon l'âge, le sexe, le handicap éventuel, les buts de déplacement : école, achats, travail, loisirs, etc. L'utilisateur de l'espace public utilise divers modes de déplacements : voiture, transports en commun, vélo, marche, etc. L'espace public est avant tout un lieu partagé, et ce partage entre les différentes catégories d'utilisateurs peut provoquer des conflits. Mais, quelque soit le mode de transport adopté, il est fondamental de prendre conscience que l'utilisateur termine toujours son parcours à pied. Du fait de la multiplicité des pratiques et des handicaps, chacun des acteurs doit faire un effort de connaissance, de dialogue et de concertation avec les utilisateurs. Le piéton représente l'utilisateur le plus fragile et plus particulièrement, les personnes à mobilité réduite.

Chapitre 01 :..... Accessibilité, handicap et aménagement

Celles-ci sont gênées de rencontrer des obstacles à leur mobilité sur l'espace public au point, parfois, de ne pas pouvoir se déplacer librement. Le principal usager à prendre en compte sur l'espace public est donc le piéton. Ce dernier peut avoir différentes attentes selon son profil et sa motivation.

Citons quelques besoins fondamentaux :

- Aller d'un point à un autre
- Se repérer, s'orienter
- Accéder aux services
- Être et se sentir en sécurité
- Communiquer, se divertir, participer à la vie collective.

Il est fondamental de prendre en compte les besoins et les difficultés des usagers, d'autant que la population concernée est loin d'être marginale. Ainsi 34% de la population répond « Oui » à la question « Ressentez-vous parfois une gêne et des difficultés à évoluer dans votre environnement, à accéder aux transports, à évoluer dans le cadre bâti ? »¹. Sans oublier le phénomène de vieillissement de la population : l'INSEE prévoit que d'ici 2030, 25% de la population aura plus de 65 ans et que le nombre des plus de 80 ans va doubler. Étant donné la grande diversité des déficiences et des besoins des usagers, il est important de pouvoir contacter des interlocuteurs représentatifs des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Les associations doivent servir de relais entre la collectivité et les personnes à mobilité réduite. La collectivité a donc un rôle majeur dans l'organisation de la prise en compte des besoins des PMR.

(Extrait de l'enquête HID de 1999-2001 (Handicap-Incapacités-Dépendance). Accessibilité de la voirie et des espaces publics. Éléments pour l'élaboration d'un diagnostic dans les petites communes / mai 2006)

1.10. Plans d'accessibilité de la voirie et de l'espace public

(PAVE)

Bruxelles Mobilité, en collaboration avec les bureaux d'études Ascaudit et Timenco, réalise en partenariat avec les 19 communes bruxelloises des **plans d'accessibilité de la voirie et de l'espace public**.

A raison de +/- 720 km par an de relevé des trottoirs et espaces publics dédiés aux piétons (places, traversées, etc.), l'ensemble des communes disposeront de ce plan d'ici fin 2018. Les dernières communes à prendre part à la démarche sont Bruxelles-Ville, Saint-Gilles, Molenbeek et Etterbeek.

Le PAVE comprend **deux missions essentielles** qui vont apporter deux éclairages complémentaires sur la situation des piétons dans l'espace public. On parlons sue un seule missions).

Le réseau structurant piéton communal

La première mission consiste à déterminer, avec l'aide de la commune et d'habitants, le réseau structurant piéton communal qui **identifiera différents niveaux d'intensité piétonne** (maillage de base, itinéraire de liaison et itinéraire piéton principal) et permettra donc **en fonction de cette intensité de définir des priorités d'interventions** (lorsque des problèmes d'accessibilité graves sont constatés, le principe est d'intervenir prioritairement sur les itinéraires principaux où circulent le plus grand nombre de piétons).

Ce réseau piéton est consultable sur le site de Mobigis et sera repris en tant que tel dans le futur Plan Régional de Mobilité (Good Move) et les différents plans communaux de mobilité qui en découleront.

Un état des lieux de l'accessibilité des trottoirs et des espaces publics

Cet état des lieux est réalisé sur la base du référentiel du Cahier de l'accessibilité piétonne et identifie l'ensemble des éléments qui, sur le terrain, présentent des non-conformités. Parmi les principaux critères relevés, citons la largeur du cheminement, le dévers, les

Chapitre 01 :..... Accessibilité, handicap et aménagement

obstacles, le revêtement, les traversées piétonnes, l'éclairage, ou encore les arrêts des transports publics.

Cet audit tient **compte des besoins des personnes ayant un handicap** moteur, visuel, auditif ou mental et psychique. En intégrant les besoins des personnes rencontrant le plus de difficultés à se déplacer (PMR), la sécurité et un confort de déplacement pour tous les piétons sont assurés.

Lors de l'établissement de l'état des lieux par déambulation, le bureau d'études Ascaudit réalise **un diagnostic pour chaque non-conformité constatée**, établit des **recommandations**, priorise celles-ci et propose des **solutions d'amélioration** dont le coût est estimé.

Ce travail aboutit à une programmation budgétaire de la mise en accessibilité des espaces piétons en tenant toujours compte de la continuité de la chaîne des déplacements qui justifie le travail en tandem de la Région avec la commune, mais aussi avec d'autres partenaires comme Beliris et la STIB au niveau régional, et tend à ce que chaque nouvel aménagement soit dorénavant 100% accessible.

Le PAVE qui sera remis à la commune comme à la Région se compose donc du réseau piéton communal structurant et du relevé de toutes les non-conformités géo-référencées.

Avec cette initiative, la Région de Bruxelles-Capitale se veut précurseur en Belgique en plaçant le thème de l'accessibilité au plus près des citoyens au travers d'une prise de conscience et d'une responsabilisation des communes bruxelloises et de ses propres services.

2. handicap

Introduction

Dans son préambule, la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789 affirme que toutes les personnes, valides ou handicapées, sont égales. Elles ont les mêmes droits et les mêmes devoirs. L'accès au tourisme fait partie de ces droits. Les difficultés liées aux handicaps sont mal connues. La différence crée souvent un fossé et une peur peut toucher tout le monde à un moment de sa vie, personnellement comme dans le champ professionnel

Chapitre 01 :..... Accessibilité, handicap et aménagement

La prise en compte du handicap et la mise en place des aménagements de qualité sont une obligation morale et juridique pour faciliter l'accès de tous aux contraintes de la vie quotidienne comme aux plaisirs de la vie touristique due à une méconnaissance du handicap

Alors laissez-nous savoir sur les types de handicap et les problèmes auxquels ils font face

Expliquez le concept d'accessibilité dans la partie I / handicap avant d'expliquer le concept de "sur" quelques notions de base pour comprendre ce que l'on entend par handicap et accessibilité.

Comment définir le handicap ? La loi 2005-102 du 11 février 2005 « Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » introduit pour la première fois dans le code de l'action sociale et de la famille une définition du handicap : « Constitue un 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 de plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant ».

Selon le code du travail : « Est considéré comme travailleur handicapé toute personne dont les possibilités d'obtenir ou de conserver un emploi sont effectivement réduites par suite de l'altération d'une ou plusieurs fonctions physique, sensorielle, mentale ou psychique. » (Art. L5213-1 du Code du travail)

2.2. La notion de PMR

Une personne est à mobilité réduite lorsqu'elle est gênée dans ses mouvements en raison de sa taille, de son état, de son âge, de son handicap permanent ou temporaire ainsi qu'en raison des appareils ou instruments auxquels elle doit recourir pour se déplacer.

Sont à mobilité réduite les enfants, les femmes enceintes, les aînés ainsi que les personnes :

- utilisant une chaise roulante manuelle ou électrique ainsi que leurs éventuels accompagnants
- de petite taille
- poussant un landau, une poussette ou un caddie ainsi que les livreurs faisant usage d'un diable
- munis d'une valise
- se déplaçant à l'aide d'une tribune ou d'un relater

- souffrant de problèmes d'équilibre
- se déplaçant à l'aide d'une canne ou de béquilles
- facilement fatigables (déficiência cardiaque ou respiratoire, obésité...)
- présentant un handicap aux membres supérieurs
- encombrées (objets lourds, colis...)
- aveugles ou malvoyantes
- sourdes pouvant s'exprimer oralement ou utilisant la langue des signes
- malentendantes
- présentant une déficiência intellectuelle
- ne maîtrisant pas la langue locale
- peu scolarisées
- facilement désorientées.
- ...

2.3 L'handicap : L'accessibilité est un terme initialement relatif au **monde du handicapé** mais étendu l'ensemble des citoyens utilisé pou désigner aux domaines

2.3.1 Définition du handicap: déficiência, incapacité, désavantage :

Le terme de handicap peut être perçu de différentes façons selon les domaines ou les situations. Selon le dictionnaire Larousse, le handicap peut prendre plusieurs définitions dont celle qui correspond le mieux à ce que nous souhaitons aborder « infirmité ou déficiência, congénitale ou acquise Pour réorganisation Mondiale de la Santé (OMS) le handicap se définit par trois éléments. Une déficiência qui est une perte d'une fonction ou structure physique ou incapacité qui répond à une réduction (résultant de) partielle ou totale de la capacité d'accomplir certaines tâches. Un désavantage qui est le préjudice (dû à une déficiência ou une incapacité) à accomplir. On a donc différents degrés de handicaps.

2.4. Différentes causes du handicap :

Les principales causes de handicap sont :

- les accidents de la vie (accident de la route, activités sportives, bricolage...)
- les maladies liées à un comportement à risque (alcool, tabac, drogue, sexualité...) ou non (maladies invalidantes, auto immunes...)
- les accidents du travail ou les maladies professionnelles TMS (Troubles Musculo Squelettiques), allergie, asthme, perte de l'audition

- les maladies liées au vieillissement
- les maladies génétiques.

2.5. La notion d'accessibilité

Un espace public est dit accessible s'il est aménagé de telle manière qu'il puisse être utilisé par tous. Dans un espace accessible, les personnes peuvent prendre part, d'une manière autonome et simple, aux activités sociales, culturelles et économiques.

2.6. L'handicapé en Algérie : Essaid Ouadi Publié dans EL Watan le (06-12-2006)

L'Algérie compte environ 3 millions de personnes handicapées, soit 10% de sa population. les personnes handicapées sont confrontées à une discrimination directe ou indirecte dans tous les secteurs de leur vie quotidienne. Les lieux dits < publics > sont totalement inaccessibles aux personnes souffrant d'un handicap physique et ce, en dépit du fait que l'accès soit parfois garanti par la loi. Il est rarement possible, pour les personnes à vision réduite, d'obtenir des textes imprimés dans un format qui leur soit accessible (braille, bande, magnétique, par exemple), il est souvent impossible aux sourds d'utiliser leur langue habituelle (langage des signes), les personnes souffrant de maladie mentale constituent un groupe de personnes handicapées susceptibles d'être privées de leur liberté, les personnes victimes d'un handicap mental sont souvent exclues des lieux publics car le public répugne à les avoir devant les yeux .

La question de l'accès à l'information pour les personnes à vision réduite, demande une pleine participation des personnes handicapées aux programmes et décisions politiques concernant leur vie

La question des droits des personnes handicapées en soulignant combien les personnes handicapées ne peuvent accéder aux immeubles, aux loisirs.

La question sur liberté de circulation des personnes handicapées. Les constats sur le terrain ont montré que les personnes handicapées ne jouissent pas de l'ensemble des droits que les citoyens algériens non handicapés considèrent comme acquis et que les personnes handicapées, leurs compagnes/compagnons et leur famille souffrent de discrimination dans tous les aspects de leur vie. (Essaid Ouadi 2006)

2.6.1. Origines et définitions du handicap :

Le mot handicap provient d'un terme anglais : « hand in cap », ce qui signifie littéralement « main dans le chapeau ». Cette expression découle d'un jeu d'échanges d'objets personnels qui se pratiquait en Grande Bretagne au 16ème siècle. Un arbitre évaluait les objets et s'assurait de l'équivalence des lots afin d'assurer l'égalité des chances des joueurs. Le handicap traduisait la situation négative, défavorable, de celui qui avait tiré un mauvais lot.

Aussi si loin que remonte l'histoire ; des mythes de l'Antiquité, en passant par le Moyen Age, la première Guerre Mondiale, ou même les dernières représentations cinématographiques ou artistiques du 20ème siècle, le handicap a toujours été synonyme d'exclusion, de pauvreté, d'infirmité, d'incapacité, etc.

Puis, ce terme fut ensuite utilisé dans certains sports, notamment dans les courses hippiques où des handicaps sont attribués aux chevaux (selon le poids du cheval, selon le poids du jockey qui le monte, selon le sexe du cheval, etc.), dans les jeux (échecs, jeux de carte, etc.), dans les représentations artistiques (peinture de personnes de petite taille, parades de cirque, etc.), puis dans la société (invalides de guerre, trisomie, etc.).

Pendant la première moitié du 20ème siècle, la législation a commencé à favoriser ceux qui étaient considérés comme infirmes et exclus de la société. Sont alors apparues les premières lois et associations pour la défense des personnes handicapées et en situation de handicap. Il faut alors définir clairement la notion de handicap. (Universalis, 1998).

2.6.2. Définition du handicap de l'OMS, Organisation Mondiale de la Santé

L'organisation mondiale de la santé associe au mot handicap le mot « Incapacités ». Elle le définit comme « un problème dans une fonction ou une structure de l'organisme ; une limitation de l'activité est une difficulté rencontrée par un sujet pour exécuter une tâche ou une action ; une restriction à la participation est un problème empêchant le sujet de engager pleinement à les situations de la vie courante ».

2.6.3. Définition internationale des personnes handicapées :

En 1980, l'OMS a adopté une classification internationale des déficiences, incapacités et handicaps appelée en France classification internationale des handicaps (CIH). La CIH s'appuie sur les conséquences dues à une incapacité provoquée par un accident de la vie ou une maladie elle fait apparaître les termes :

Chapitre 01 :..... Accessibilité, handicap et aménagement

- Déficiences : une anomalie structurelle ou fonctionnelle du corps
- Incapacités : restriction des activités due aux déficiences
- Handicap : limitations en termes de réalisation d'un rôle social

La CIH définit le handicap comme la conséquence globale des déficiences et/ou des incapacités en 2002, l'OMS remplace la CIH par la classification internationale du fonctionnement, du handicap et de la santé (CIF), cette dernière apporte une dimension plus sociale au handicap et retient 3 éléments

- Le corps,
- Les activités,
- La participation,

Pendant très longtemps, la définition du handicap reposait sur la notion de déficiences sans prendre en compte le contexte social, ce qui renforçait l'approche négative de la personne handicapée. La CIF pointe les causes directes produites par l'environnement

(<http://www.fondshs.fr/vie-quotidienne/accessibilite/origines-et-historique-du-handicap-partie-1>, le 20/07/2017)

2.7. Les différents types de handicap :

Constitue un handicap, au sens de la loi, 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 polyhandicapé ou d'un trouble de santé invalidant.

Tableau 1 Les différents types de handicap

Pictogramme	Nature du handicap	Définition	Exemple	Répartition en %

 	<p>Maladies invalidantes</p>	<p>Ce sont des maladies qui, de par leurs effets sur l'organisme, peuvent générer un handicap, et évoluer dans le temps. Elles peuvent provoquer une gêne conséquente pour les activités de la vie quotidienne ou professionnelle et faire l'objet de traitement médical suivi et régulier de longue durée et de règles de vie appropriées, impactant l'emploi, son organisation et sa maîtrise.</p>	<p>VIH, asthmes, allergies, rhumatismes, maladies cardiovasculaires, maladies infectieuses ou auto immunes, épilepsie, diabète, mucoviscidose, sclérose en plaque, le cancer, les troubles musculo-squelettiques</p>	<p>48 %</p>
	<p>handicap psychique</p>	<p>Il se définit par l'atteinte d'une pathologie mentale entraînant des troubles mentaux, affectifs et émotionnels, soit une perturbation dans la personnalité, sans pour autant avoir des conséquences sur les fonctions intellectuelles.</p>	<p>les psychoses, la schizophrénie, le trouble bipolaire, les troubles graves de la personnalité. Certains troubles névrotiques comme les TOC (Troubles Obsessionnels Compulsifs), l'hypochondrie...</p>	<p>20 %</p>

	handicap mental	Il s'agit d'une déficience des fonctions mentales et intellectuelles, qui entraîne des difficultés de réflexion, de compréhension et de conceptualisation, conduisant automatiquement à des problèmes d'expression et de communication chez la personne atteinte.	autisme, trisomie 21, polyhandicapé...	15%
	Le handicap moteur	Il se caractérise par une capacité limitée pour un individu de se déplacer, de réaliser des gestes, ou de bouger certains membres. L'atteinte à la motricité peut être partielle ou totale, temporaire ou incurable, selon son origine.	paralysies, amputations, infirmité motrice cérébrale, spina bifida, myopathie.	13%
	<p>Le handicap sensoriel</p> <p>01- handicap visuel</p> <p>02- handicap</p>	<p>Il fait référence aux difficultés liées aux organes sensoriels. Ainsi, on distingue deux types de handicap sensoriel :</p> <p>qui sous-entend une déficience de la fonction visuelle.</p>	<p>cécité et malvoyance, amblyopie, achromatopsie...</p>	4%

	auditif			
		qui désigne une perte partielle (mal entendant) ou totale de l'audition. Un handicap qui peut parfois entraîner des troubles de la parole.	surdité totale ou surdité partielle : hautes ou basses fréquences.	

2.8. Quelques obstacles et problèmes pour les personnes en situation de handicap

2.8.1. Utilisateurs de fauteuil roulant :

- se déplacer sur les sols meubles, glissants ou inégaux;
- franchir des obstacles et dénivelés (marches, pentes),
- franchir des passages étroits,
- atteindre certaines hauteurs,
- saisir, utiliser des objets, des équipements,
- voir à certaines hauteurs.

2.8.2. Personnes ayant des difficultés motrices :

- se déplacer sur des sols peu ou pas praticables ou encombrés d'obstacles,
- se déplacer sur de longues distances sans pouvoir se reposer,
- se déplacer rapidement,
- franchir sans appui des marches ou des dénivelés,
- franchir sans appui des passages étroits,
- rester debout longtemps.

2.8.3. Personnes déficientes visuelles :

- voir (comprendre) les « grandes formes »,
- lire ce qui est « écrit fin »,
- déchiffrer la signalisation,
- se repérer dans l'espace,
- s'orienter,

- se déplacer en sécurité (obstacles, autres usagers à pied, en deux roues, en voiture).

2.8.4. Personnes ayant une incapacité cognitive :

- comprendre la signalétique,
- mémoriser un itinéraire,
- se repérer dans l'espace.

2.8.5. Personnes ayant des incapacités cardio-respiratoires :

- se déplacer sur de longues distances sans pouvoir se reposer,
- franchir des dénivelés sans pouvoir se reposer,
- rester debout longtemps.

2.8.6. Enfants :

- se déplacer sur de longues distances,
- rester debout longtemps,
- atteindre certaines hauteurs,
- voir à certaines hauteurs,
- percevoir la vitesse d'un véhicule,
- lire ou comprendre des informations complexes.

2.8.7. Personnes âgées ou fatigables :

- difficultés motrices,
- réduction des capacités visuelles et de mémorisation,
- moindre adaptation aux variations climatiques.

2.9. La ville et le handicap

Jusqu'à présent, les textes réglementaires prenaient en compte le handicap principalement dans la dimension « handicap moteur ». Aujourd'hui, la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 s'est élargie pour prendre en compte toute diminution des capacités: handicaps moteurs, visuels, auditifs, cognitifs et mentaux, de même que les personnes vulnérables, comme les enfants et les personnes âgées. On note également la prise en compte de la dimension sociale : le handicap lié à des difficultés financières ou relationnelles, les étrangers ne parlant pas la langue et ayant du mal à comprendre les informations et la signalisation et les handicaps de situation (personne avec bagages encombrants, parents avec poussette...).

Désormais, l'accessibilité affiche la notion d'égalité d'accès citoyenne. Cette dimension amène à devoir concevoir une ville accessible à tous. Au-delà des personnes handicapées, c'est bien l'utilisateur et l'ensemble de la population qui doit en bénéficier. Il s'agit de faciliter

Chapitre 01 :..... Accessibilité, handicap et aménagement

l'insertion dans la vie sociale et de permettre à chacun d'être un citoyen à part entière, de vivre pleinement la ville. A partir de la réflexion sur le handicap et l'accessibilité, il est possible de développer une vision globale de la qualité de l'espace public de la ville. Cette vision élargie doit permettre des améliorations pour tous : qualité de vie urbaine, meilleure sécurité en ville...

L'accessibilité au cadre bâti, à la voirie et aux transports, publics ou privés, permet leur usage sans dépendance pour toute personne qui, à un moment ou à un autre, éprouve une gêne du fait d'une incapacité permanente, d'une difficulté temporaire ou bien encore de circonstances extérieures. Nous proposons donc de regarder l'accessibilité sous plusieurs angles. Ainsi, l'accessibilité de la ville peut se structurer autour de trois thèmes :

- les déplacements
- les services - équipements, (loisirs, culture...)
- le logement.

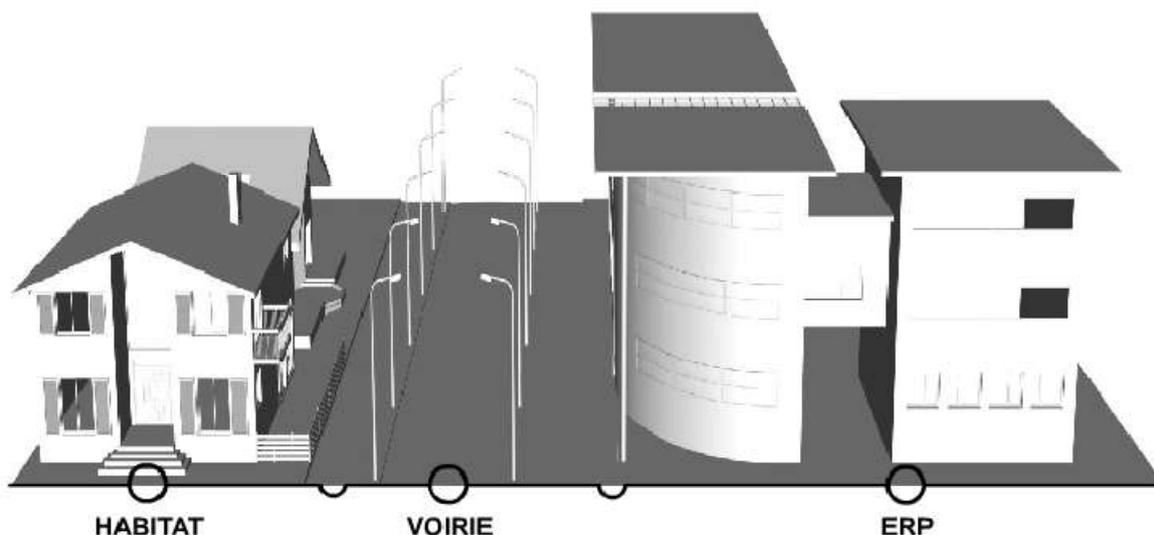
Cela va se traduire en terme de projet urbain par

- les bâtiments
- la voirie
- les transports
- les équipements.

Ce sont donc parmi ces champs que s'applique un plan de mise en accessibilité de l'agglomération :

- les activités de la ville et des quartiers ;
- l'habitat, les services et les équipements publics ;
- l'environnement (le développement durable) ;
- les transports et les réseaux ;
- les modes doux de déplacements ;
- les espaces publics ;
- le système technique et technologique (d'aide au déplacement, de sécurité, d'information, de communication et de perception).

(Accessibilité de la voirie et des espaces publics. Éléments pour l'élaboration d'un diagnostic dans les petites communes / mai 2006)



CD LOQUACCE CITE - CSTB 2004

2.10. Rappel : qui est piéton ?

Code la route, version consolidée au 1er janvier 2010, section 6 : circulation des piétons.

Article R412-34

I. Lorsqu'une chaussée est bordée d'emplacements réservés aux piétons ou normalement praticables

par eux, tels que trottoirs ou accotements, les piétons sont tenus de les utiliser, à l'exclusion de la chaussée. Les enfants de moins de huit ans qui conduisent un cycle peuvent également les utiliser, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

II. Sont assimilés aux piétons :

1- Les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirmes, ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur ;

2- Les personnes qui conduisent à la main un cycle ou un cyclomoteur ;

3- Les personnes handicapées qui se déplacent en fauteuil roulant mu par eux-mêmes ou circulant

à l'allure du pas.

2.11. Les usagers

Parmi tous les acteurs de l'espace public, il convient de remettre l'utilisateur, le public, au cœur des préoccupations et des projets. Le public est constitué de personnes ou de groupes d'individus constituant les citoyens. Ceux-ci ont des attentes différentes selon l'âge, le sexe,

Chapitre 01 :..... Accessibilité, handicap et aménagement

le handicap éventuel, les buts de déplacement : école, achats, travail, loisirs, etc. L'utilisateur de l'espace public utilise divers modes de déplacements : voiture, transports en commun, vélo, marche, etc. L'espace public est avant tout un lieu partagé, et ce partage entre les différentes catégories d'utilisateurs peut provoquer des conflits. Mais, quelque soit le mode de transport adopté, il est fondamental de prendre conscience que l'utilisateur termine toujours son parcours à pied. Du fait de la multiplicité des pratiques et des handicaps, chacun des acteurs doit faire un effort de connaissance, de dialogue et de concertation avec les utilisateurs. Le piéton représente l'utilisateur le plus fragile et plus particulièrement, les personnes à mobilité réduite. Celles-ci sont gênées de rencontrer des obstacles à leur mobilité sur l'espace public au point, parfois, de ne pas pouvoir se déplacer librement. Le principal utilisateur à prendre en compte sur l'espace public est donc le piéton. Ce dernier peut avoir différentes attentes selon son profil et sa motivation. Citons quelques besoins fondamentaux :

- Aller d'un point à un autre
- Se repérer, s'orienter
- Accéder aux services
- Être et se sentir en sécurité.

3. Aménagement et espace public

Introduction

On parle sur l'aménagement et de l'espace public. Nous constatons qu'il existe un élément de base commun entre eux et l'utilisateur. Où nous devons étudier l'utilisateur afin de pouvoir comprendre la nature de l'aménagement qui peut être dans un espace public. Par conséquent, dans ce chapitre, nous développons et définissons tous les types d'utilisateurs et savons tout ce qui concerne son travail dans le domaine public.

L'utilisateur peut être classée dans une variété de catégories car chaque personne a un caractère logique et a des fonctions particulières à exercer dans l'espace public en fonction des exigences de sa vie. Selon ses besoins dans l'espace public. À titre d'exemple, il y a quelqu'un qui veut se détendre et profiter de l'espace, et il y a ceux qui veulent juste se déplacer pour se déplacer de son domicile à son lieu de travail. En plus de la nature de l'utilisateur dans l'espace public, il n'y a qu'un visiteur sur place et il y habite. Nous prenons donc en compte cette différence pour savoir comment répondre à ces exigences, seul le moyen de répondre à ces besoins est l'aménagement, nous devons donc connaître de l'aménagement et les types, les caractéristiques et la technologie, Faciliter l'utilisation des personnes ayant des besoins spéciaux et mettre de l'espace à la disposition de tous en répondant à leurs différents besoins

Dans ce chapitre, nous explorons les types d'utilisateurs, les différents besoins et aménagement permettant à chacun de gérer ses propres fonctions en toute simplicité et sans obstruction. Nous connaissons les techniques de préparation à même de répondre à toutes les exigences de l'espace public.

3.1. La notion d'espace public

La notion d'espace public est une notion relativement récente dans la pratique Urbaine : « l'usage récent en urbanisme, la notion d'espace public n'y fait cependant pas Toujours l'objet d'une définition rigoureuse » (MERLIN. P ET CHOAY. F, 2000). « L'expression " espace public" est intégrée au vocabulaire de l'urbanisme au cours Des années 1970 » (JEAN-CLAUDE.D, 2002). C'est un concept qui a été élaboré d'abord Dans les travaux des sciences sociales, vers le début des années 1960, et ensuite dans le Langage des urbanistes vers la fin des années 1970. « Elle a d'abord été émergée en philosophie politique en 1960

puis en sociologie et Urbanisme dans les années 70 avec une définition de catégorie d'objet en opposition (plein/vide, ouvert/fermé, intérieur/extérieur) » (mémoire de magister Halima GHERRAZ 19/03/2013)

3.2. Définition de l'espace public :

« L'espace public est l'épine dorsale de toute production urbaine » (BASSAND.M, 2001). Il inclut les espaces utilisés librement chaque jour par le grand public. C'est à Travers lui que s'assure l'homogénéité du tissu urbain, et se réalise la cohésion Sociale, Dès son émergence, le concept « d'espace public » n'a cessé de prendre sa part Dans les recherches urbaines, sociales ou politiques, en ce qu'il offre comme diversité de Champs qui intéressent plusieurs disciplines. Ainsi chaque discipline lui donnait une lecture Originale selon sa vision professionnelle. (Mémoire diplôme de Master II « Architecture, ville et territoire » Préparé par : -Mr. MOKHEFI Sidali -Mr. MOUGARI Said -Mr. SMATI Khaled).

3.3. La Renaissance de l'espace public :

Le mouvement de renouvellement de la culture urbaine débutait dans la deuxième moitié des années 1960 avec l'expérience de Bologne en Italie : « *Après Bologne où, comme je l'ai rappelé, c'est à partir du milieu des années 1960 et au long des années 1970 que fut élaborée une nouvelle culture urbaine* » (CERVELLATI.P.L, et all, 1981). Au long des années 1980, Barcelone s'est imposée à l'échelle européenne ou plutôt mondiale comme la référence en matière de reconstruction de la ville sur la ville » grâce à un travail de reconquête de ses espaces public et la reconstruction des services techniques. C'est à travers cette expérience que l'usage de l'automobile s'impose, la voiture cède effectivement de la place à d'autres usages publics de l'espace, de ce fait les aménageurs mettaient des nouvelles surfaces piétonnières ainsi que des voies aux vélos. En 1988 et pour la première édition du « dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement » CHOAY et MERLIN prenaient le même parti avec les autres, selon eux l'émergence de cette nouvelle classe d'espace public serait la preuve non pas de la mort de l'espace public mais la réduction du domaine public en voies de circulation en particulier autoritaires et lieux de croisement et de rencontre (CERVELLATI.P.L, et all, 1981). Dans son article « espace public un concept moribond ou en expansion » TOMAS.F en 2001, aborde un autre point de vue dont il fait référence à l'existence d'un nouveau type d'espace public (les parkings, les gares, les campus universitaires, les centres commerciaux...etc.) « *Alors même que les espaces*

publics se renouvellent à l'intérieur des villes, ils connaissent en périphérie (...). A la privatisation de la ville dénoncée par Mike Davis et aux centres privés, commerciaux ou de loisirs, répond en quelque sorte une ouverture au public urbain », des espaces qui seraient certes en mesure de transformer, d'altérer le fonctionnement de la ville. » (Mémoire de magister Halima GHERRAZ 19/03/2013)

3.4. Les échelles des espaces publics :

Les espaces publics couvrent des différentes échelles :

- ❖ **A l'échelle de la ville** : comme les parcs urbains, les places publiques, les boulevards et les édifices publics...etc.
- ❖ **A l'échelle du quartier** : les espaces extérieurs, les aires de jeux pour enfants ou les espaces de détente pour les grandes personnes, les ruelles, les placettes, les jardins et les squares...etc. » (mémoire de magister Halima GHERRAZ 19/03/2013)

3.5. Les types des espaces publics :

L'espace public comporte des espaces minéraux (rues, places, boulevards, avenues, passages couverts) ; des espaces verts (parcs, jardins publics, squares, cimetières), et des lieux bâtis comme les centres commerciaux, les gares...etc. « Par extension, de nombreux urbanistes considèrent au titre de l'espace public des lieux bâtis : gares, centres commerciaux, moyens de transports en commun et équipements collectifs ».

(P. Merlin et F. Choay, 2000).

3.5.1. La rue :

Le mot rue vient du latin « ruga » qui signifie chemin bordé de maisons ou de murailles dans une agglomération. Selon le dictionnaire LAROUSSE, une rue est une voie de circulation routière aménagée à l'intérieur d'une agglomération,

Habituellement bordée de maisons, d'immeubles, de propriétés

3.5.2. Ruelle :

La ruelle est une rue étroite ou de petite dimension, ils sont des voies d'accès secondaires. Les ruelles sont des voies d'accès, qui desservent les



Figure 8 La rue Mouffetard. (PARIS).



Figure 9 Une rue dans la ville de bordeaux

Chapitre 01 :..... Accessibilité, handicap et aménagement

habitations, elles ont un rôle important dans la structure de l'implantation de bâti La ruelle répond donc à d'autres usages : circulation piétonne, jeux, commerce, lieux de rencontre. L'aménagement de ruelle peut donner une certaine cohérence au lotissement dans le cas d'une coopération en lots Libres.

(Samali, M, Les espaces publics tant que lieux de manifestation des faits urbains, Cas de la ville nouvelle Ali Mendjeli, Université Mentouri Constantine, 2008.)

3.5.3. Le boulevard et l'avenue :

« Les avenues et ces boulevards deviennent vite les principaux axes de circulation des biens et des personnes, mais ils sont conçues comme de véritables places linéaires, dotées d'un riche décor urbain. » (Fabrique espace public, p 38.).



Figure 10 Avenue Émile Zola Bruxelles.

Le boulevard est un terme vient du flamand Bolwerc, qui dans le langage militaire désigne une « fortification extérieure

d'une place forte constituée par un terre-plein en avant des remparts » (Les Grands Boulevards, une création parisienne, (<http://www.unjourdeplusaparis.com>)).



Figure 11 Boulevard Champs Élysées

Selon le dictionnaire Larousse le boulevard est un large voie de Communication urbaine établie dans les villes sur l'emplacement des anciens remparts. Comme une définition technique le boulevard représente donc une voie relativement importante avec quatre voies de circulation ou plus et de larges allées piétonnières sur ses bords. Tandis que l'avenue est un large voie urbaine généralement rectiligne et plantée d'arbres conduisant à un bâtiment officiel. D'après le dictionnaire Larousse.

3.5.3.1. Composantes d'un boulevard urbain : Afin de faire d'un boulevard un véritable espace public, certains éléments doivent être pris en compte :

- **Le profil en travers :** clarifier l'ensemble des usages du domaine public, et attribue une plus grande place aux piétons, considérant les usagers autres que l'automobile. Cela se formalise notamment par de larges trottoirs, du mobilier urbain approprié, un éclairage d'ambiance et l'implantation de nombreux végétaux.

- **Le traitement des abords de la voie** : pour faire du boulevard un espace homogène, équilibré et harmonieux, il s'agit non seulement d'intervenir sur le domaine public, mais également sur le domaine privé, soit les abords de la rue appartenant aux riverains. Les bâtiments bordant la rue, se composant de commerces, services et restaurants au rez-de-chaussée, permettant d'attirer des piétons et amènent un dynamisme à la rue.
- **La sécurité routière** : un boulevard urbain présente un réel potentiel de requalification et de développement qui va bien au-delà de la rue. Pour que le boulevard urbain soit bénéfique pour tout un secteur, les liaisons entre les quartiers sont encouragées. Les traverses devraient donc être sécurisées, puisqu'elles conditionnent la circulation piétonne. L'installation de feux de circulation et l'implantation de passages piétons clairs et rapprochés permettront aux piétons d'être vus par les automobilistes, leur laissant le temps de diminuer leur vitesse (Marchand, 1998). Finalement, afin de faire diminuer la circulation de transit et de faire ralentir les automobilistes, des mesures d'apaisement de la circulation sont généralement mises en place.

Mémoire (Soutenu publiquement, le 13 septembre 2017. MEDJDOUB Mouna Matricule : 15-184-T-12 /KHOUANI Wassila Matricule : 15-196-T-12)

3.5.3.2. Elément contribuant à la qualité paysagère d'un boulevard urbain

:

Outre la végétation, d'autres éléments contribuant à la qualité de l'expérience paysagère :

- ❖ La largeur des trottoirs (30%).
- ❖ Les œuvres d'art (25%).
- ❖ Le mobilier urbain (banc, luminaire, abris d'autobus, etc.) homogène et en harmonie avec le milieu (15%).
- ❖ La hauteur des bâtiments (15%).
- ❖ Le changement de pavage (5%).
- ❖ La largeur du boulevard qui mène vers le parlement (5%).
- ❖ L'éclairage (5%).
- ❖ Les vues panoramique vue de haut de la pente (5%).

3.5.4. Le rond point :

« Les nœuds sont les points focaux et stratégiques dans lesquels un observateur peut pénétrer, et les principaux types en sont soit les points de rencontre de voies, soit des concentrations de certaines caractéristiques.» (Kevin Lynch, 1976) Selon



Figure 12 Rondpoint à Tonnay Charente

LAROUSSE le rond-point est une place circulaire ou semi-circulaire où convergent plusieurs allées, avenues ou rues.

Le rond-point c'est un terme apparait au XVIIe siècle dans le vocabulaire des jardins pour désigner le point de rencontre de plusieurs allées rayonnantes. L'aménagement urbain s'approprie ce terme au siècle suivant pour nommer une place créée dans un environnement rural ou périurbain gagné par l'urbanisation, et dont la fonction de carrefour est importante.

3.5.5. Le trottoir :

Le trottoir est la partie latérale des voies, réservé aux piétons. Il sert à une limite de la partie vouée à la circulation des voitures. « Les trottoirs constituent un élément de liaison essentiel des réseaux piétonniers car ils permettent d'isoler le piéton des dangers de la circulation routière. Ils doivent être adaptés aux



Figure 13 Le trottoir de la rue King Kitchener (Ontario)

Ressources de mobilité de tous et garantir une continuité de cheminement. » (Basile Barbey, *un espace public pour tous, guide pour une planification cohérente*, France, 2007.p 18-19.)

3.5.6. La place publique :

Du latin « platea » la place publique est un espace public non bâti desservi

par des voies, affecté aux piétons et aux véhicules, au revêtement généralement minéral et d'édicules divers. (Gauthiez .B, 2003). La place aussi est « Un grand espace vide par le moyen duquel on puisse jouir de l'aspect sur quelque superbe édifice »



Figure 14 Plaza Mayor, Madrid.

Chapitre 01 :..... Accessibilité, handicap et aménagement

(Robert-Max Antoni, Place publique, Extrait du Vocabulaire français de l'Art urbain, <http://www.arturbain.fr>.)

3.5.7 L'esplanade :

L'esplanade est un terme qui dérive de l'italien « spinare » qui signifie (aplanir), c'est un terrain aménagé devant un édifice, une maison, pour en dégager les abords, ou sur une hauteur, d'où l'on peut découvrir les environs « L'esplanade est un terrain aménagé devant un édifice, une maison, pour en dégager les abords. C'est un terrain aménagé sur une hauteur, d'où l'on peut découvrir les environs.» (Dictionnaire Le Robert).

3.5.8. Le jardin public :

Le jardin public est une notion qui apparaît au XIX^{ème} siècle, qui signifie le lieu de promenade et d'agrément, enclos accessible par le public, cultivé par certaines plantations et arbres. «Le jardin public est un espace vert urbain, enclos, à dominante végétale, protégé des circulations générales, libre d'accès, conçu comme un équipement public et géré comme tel ».



Figure 15 Jardin public de Coutances (France)

(Merlin, P et Choay, F. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, édition : PUF, Paris, 2000, p320, p434.)

3.6. Caractéristiques des *espaces publics* :

La ville est représentée spatialement par l'espace privé et l'espace public. Ce dernier se caractérise par une pluralité, tant du point de vue des lieux qu'il occupe, des formes et des usages qu'il supporte.

3.6.1. Différents lieux :

Selon les différentes échelles et les situations des espaces publics dans un territoire, il s'avère que ces derniers ont différentes appréhensions, dans les centres historiques et traditionnels, ils sont souvent un lieu d'affirmation de forte urbanité (architecture monumentale, présence d'institutions et de services, commerces...). Dans les quartiers proches des centres historiques, ils sont un lieu où l'expression de la vie urbaine locale est très présente (services et commerces de proximité, lieux de détente, transport en commun...). En périphérie, l'espace public se situe dans des secteurs résidentiels ou dans des lotissements périurbains, parfois déstructurés, sans qualité esthétique, ni convivialité (pieds de tours, grands centres commerciaux, espaces de commerces...).

3.6.2. Différentes formes :

L'espace public est multiple par sa forme, il est place ou esplanade, rue, boulevard ou avenue, mais aussi voie périurbaine ou voie rapide. Il prend la forme de parking ou de zone industrielle, de centre commercial ou de grand ensemble. Il peut être jardin, square, grand parc urbain ou bord de rivière, mais peut prendre aussi les formes les plus simples ou les plus saugrenues telles que talus planté, délaissé végétalisé, îlot directionnel, îlot central de giratoire, terre-plein... Ces espaces participent à l'image de la ville.

3.6.3. Différents usages :

L'espace public peut être abordé à travers ses usages, dont les plus évidents sont :

- ❖ L'usage commercial
- ❖ L'usage culturel et festif : théâtres de rue, cortèges, concerts, bals, fêtes religieuses, manifestations sportives,
- ❖ L'usage civil défilés patriotiques et/ou protestataires, cortèges, campagnes électorales, discours et assemblées de toutes sortes, inaugurations,

Il faut noter aussi qu'un seul espace peut accueillir plusieurs activités, qui peuvent être périodiques ou permanentes.

<i>Les usagers</i>	<i>Comportement et attentes</i>
HABITENT DANS LE QUARTIER	<ul style="list-style-type: none">• connaissance et habitude des lieux qui leur en facilitent l'usage• attentes de qualité au quotidien
VIENNENT CHERCHER UN SERVICE (commerce, administration,...) OU SE LIVRER A UNE ACTIVITE (professionnelle, scolaire, de loisir, familiale...)	<ul style="list-style-type: none">• bonne connaissance des espaces si la fréquentation est régulière• s'apparentent aux visiteurs (la disponibilité en moins) dans les autres cas
VISITENT	<ul style="list-style-type: none">• disponibles, prêts à la découverte• mais ignorant les particularités d'usage des lieux
TRANSITENT	<ul style="list-style-type: none">• ne demandent qu'une facilitation de leur traversée• peuvent ne connaître que leur axe de transit

(Guide pour l'aménagement de voiries et d'espaces publics Mai 2002accessibles)

3.6.4. Différents acteurs :

Les acteurs des espaces publics constituent une bonne importance dans la compréhension, l'explication des espaces publics mais aussi pour les actions déclenchées à leur égard. Par ce terme « d'acteur », est sous-entendu l'individu ou le groupe, ou l'organisation qui initie une action et qui a des effets directs ou indirects sur son entourage et son environnement. Quatre types d'acteurs étroitement interdépendants peuvent être définis pour les espaces publics : les acteurs économiques, les acteurs politiques, les professionnels de l'espace et habitants usagers-citoyens(HUC)

(Bassand M, Compagnon A, Joye D, Stein V : Vivre et créer l'espace public, p16.)

3.7. Les acteurs de l'espace public :

Ils sont les individus ou des groupes qui font des actions et qui ont des effets directs ou indirects sur l'espace public, « **En ce qui concerne les espaces publics, nous distinguons quatre types d'acteurs étroitement interdépendants : les acteurs économiques, les acteurs politiques, les professionnels de l'espace et les habitants-usagers-citoyens** »

(BASSAND.M, et al, 2001) ces acteurs sont :

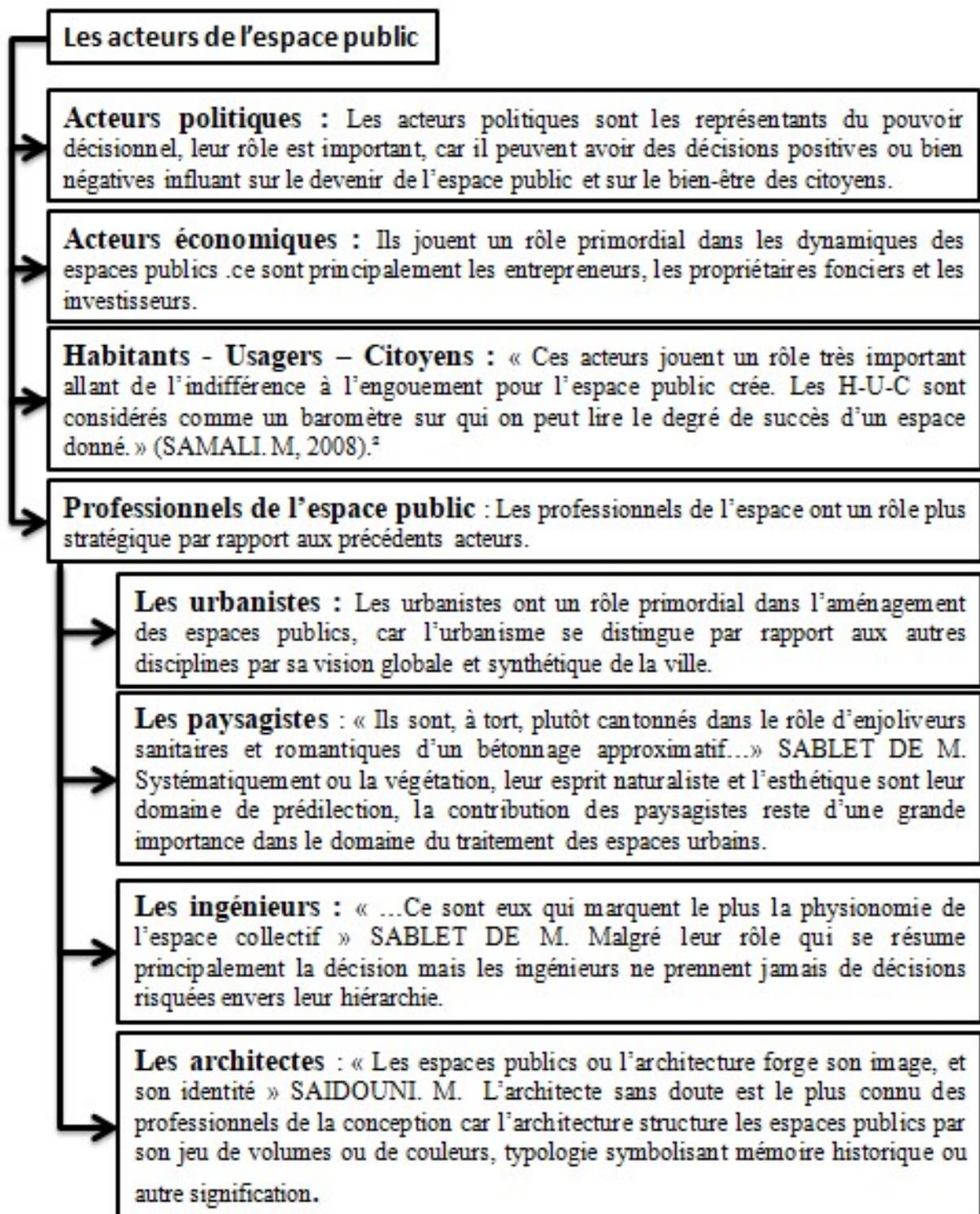


Figure 16

Source Halima GHERRAZ 19/03/2013

3.8. Le rôle de l'espace public :

Les espaces publics ont plusieurs rôles soit au niveau urbain, social ou bien dans la l'information des gens, ils sont :

3.8.1. Un élément structure de l'espace urbain :

« L'espace public doit permettre de recoudre un tissu urbain fragmenté, de réunir des espaces hétérogènes, de rétablir une certaine continuité dans la trame urbaine. » (GERMAIN.A, 2002). L'espace public urbain Assure la jonction entre les différents espaces de la ville, il assure aussi la continuité urbaine et se présente comme un réseau continu d'espaces. Il permet aux citoyens de se repérer et de s'identifier dans la ville.

3.8.2. Un lieu de cohésion sociale :

« Aujourd'hui l'espace public se retrouve au cœur d'un enjeu sociale majeur qui a pour nom la fragmentation des sociétés contemporaine. On s'interroge sur leur cohésion, sur les modèles d'intégration qui pourraient permettre de faire vivre ensemble une diversité culturelle croissante. » (GERMAIN.A, 2002). C'est un espace de mixité sociale et du fait qu'il est crée pour les habitants il doit assurer l'interaction sociale. Un lieu de repos de détente de plaisir et aussi de travail.

3.8.3. Un espace de communication et d'information :

Un lieu où se déroulent des activités et des échanges commerciaux, et o où se tissent les relations et les échanges sociaux, donc l'espace public est un espace de communication par excellence. Dans les villes traditionnelles arabes, ces espaces sont utilisés comme des espaces d'information, un homme s'appelle el barrah est chargé par l'information des gens de toutes les nouvelles de leur vie quotidienne.

3.9. Les attributs de l'espace publics :

3.9.1 La perception : il s'agit des impressions sensorielles chez l'individu, qui résultent de la répétition des impressions visuelles reçus lors d'un parcours, (BERGERON.J.L, 1982) la définit comme *«un processus par lequel l'individu organise et interprète ses impressions sensorielles de façon à donner un sens à son environnement. L'homme ne fonctionne pas comme „une camera“ ; il appréhende la réalité activement, il identifie,*

discrimine, reconnaît et juge l'information qu'il reçoit de ses sens. », L'espace public est perçu différemment selon :

- le point de vue de l'observateur
- le mouvement et la vitesse du mouvement
- chacun des usagers définissent l'espace selon ses besoins et à sa manière de perception.

Les caractéristiques de la perception : (HASTORF A.H et al, 1970) cité par (HANAFLA, 2010) constate qu'il y a 5 caractéristiques de la perception, qui sont

- La perception, est immédiate : car les choses (les éléments de l'environnement bâti)
- sont perçus d'une manière très rapide, et très facile sans un effort de penser ou
- d'interprétation autrement dit la perception est une expérience immédiate
- Elle a une structure : la perception fait classer les figures en des entités identifiables
- elle ne laisse pas les choses détachées mais elle les organise selon une structure
- Elle est stable : malgré les changements qui se produisent, on perçoit toujours les choses
- stables et inchangées
- Elle a un sens : chacun de nous perçoit l'espace différemment, selon sa relation avec cet
- espace et selon sa manière de perception, mais toujours cette perception fait mettre les
- objets perçus dans un contexte et leur donne une signification

3.9.2. La lisibilité : (imageability ; mot anglais), c'est le caractère de ce qui est lisible,

c.-à-d la qualité qu'a un objet de produire une image mentale chez l'observateur. (MAZOUZ.S, 2011), elle associe toujours l'observation et l'interprétation de divers aspects de l'image perçue, elle est propre à chaque individu, selon sa psychologie, et sa relation avec l'espace, tout espace public doit être lisible par les utilisateurs, afin d'avoir une certaine importance dans la vie des citoyens. **(La lisibilité renvoie au parcellaire, à la typologie, et au style des édifices)** (GAUTHIEZ.B, 2003). « **La lisibilité est la facilité avec laquelle on peut reconnaître ses éléments et les organiser en un schéma cohérent** »

Chapitre 01 :..... Accessibilité, handicap et aménagement

(LYNCH.K, 1989). « **L’imagibilité c’est pour un objet physique, la qualité grâce à laquelle il a de grande chance de provoquer une forte image chez n’importe quel observateur** » (LYNCH.K, 1969).

3.9.3. L’insertion : c’est l’ensemble des rapports de l’espace avec son environnement, c’est l’intégration d’un élément au sein du son système, c.-à-d l’intégration de l’espace public dans le système urbain (la trame urbaine), selon (GAUTHIEZ.B, 2003) l’insertion est **(la lisibilité relative d’un élément d’un site par rapport à un autre)**, autrement dit c’est le degré de lisibilité d’un élément au sein de son système par rapport à un autre.

3.9.4.L’accessibilité : elle désigne le caractère possible de la liberté de déplacement dans l’espace et ainsi son utilisation, l’espace public doit être accessible à tous, toutes les composantes de cet espace doivent concourir pour offrir une certaine accessibilité pour le rendre plus utile par les citoyens.

3.9.5.La visibilité : elle désigne la possibilité de voir un élément soit proche ou loin, c’est un caractère très important de l’espace public, le but à atteindre ici est de voir et d’être vu par tous, grâce à des dégagements visuels de l’espace.

La tangibilité,

L’identification,

(Mémoire de magister Halima GHERRAZ 19/03/2013)

3.10. Les enjeux de l’espace public :

L’espace public est le lieu des innombrables pratiques de la vie urbaine où il exprime son rôle économique, social et culturel, dès sa naissance jusqu’à aujourd’hui, il ne cesse de jouer son rôle et de créer une certaine ambiance dans la vie urbaine par ses enjeux multiples, (BASSAND.M et al, 2011) nous a distingué quatre enjeux de l’espace public, qu’ils sont :

3.10.1. La mobilité : un facteur très important dans l’évaluation de succès de projet urbain (la conception de l’espace public) ; c’est une caractéristique plus importante du citoyen, la pluralité des moyens de transport facilite l’urbain à travailler « la leçon qui découle de cette option c’est correctement que l’urbain ne peut correctement fonctionner que

par un mélange de divers modes de transport propre à chaque agglomération ou métropole » (BASSAND.M, et al, 2001).

3.10.2 Les usages publics : plus à la mobilité, il y a d'autres usages fondamentaux qui influent sur la dynamique de l'espace public, il s'agit des usages qui s'inscrivent dans les bâtiments comme les banques, les usines, les gares...etc., les commerces riverains, les commerces ambulants, les marchés, qui aident à créer une ambiance et une animation spécifique.« **D'aucun sont très régulier : les usages inscrit dans divers bâtiments : magasins, banques, usine, gares etc. se reflètent très régulièrement sur les espaces publics. Ils impliquent des cycles et impriment des dynamiques très spécifiques aux espaces publics où ils se situent.** » (BASSAND.M, et al, 2001).

La sociabilité : l'espace public articule des différents groupes sociaux qui constituent la ville, il s'agit de créer des relations fluides et spontanés, une solidarité et une cohésion sociale, qui compose cette solidarité quelle prend plusieurs formes, ces formes se groupent pour produire un tissu social **considérable** « **cette sociabilité peut prendre des formes infimes : côtoiements, frôlement, regards furtifs ou appuyés, clins d'œil , (...)** ; ces **comportement sociaux minuscules amorcent des discussion et sont peut être le début d'une relation ou d'un groupe durable.** » (BASSAND.M, et al, 2001).

3.10.3. L'identité : toute communauté doit avoir sa propre identité, qui la distingue des autres communautés, afin que chaque habitant puisse bénéficier de cette identité pour pouvoir construire son propre. L'identité de la ville est construite par la forme urbanistique et architecturale des espaces publics, la manière dont elle solutionne les enjeux de mobilité, les usages civils et la sociabilité « **une identité qui les distingue les uns des autres et surtout qui les rende attractives,** » (BASSAND.M, et al, 2001).

3.11. Les acteurs de l'espace public :

Ils sont les individus ou des groupes qui font des actions et qui ont des effets directs ou indirects sur l'espace public, « **En ce qui concerne les espaces publics, nous distinguons quatre types d'acteurs étroitement interdépendants : les acteurs économiques, les acteurs politiques, les professionnels de l'espace et les habitants-usagers-citoyens** » (BASSAND.M, et al, 2001) ces acteurs sont :

Les acteurs économiques, Les acteurs politiques, Les acteurs professionnels, Les architectes
Les urbanistes, Les paysagistes, Les usagers

3.12. L'aménagement de l'espace urbain public :

Selon GAUTHIEZ. B, 2003, a signalé deux éléments avec lesquels on aménage l'espace public :
les édicules et le mobilier urbain.

3.12.1. Les édicules :

- Les édicules monumentaux :
 - La porte monumentale
 - La colonne
 - Le monument aux morts
 - La sculpture
- Les édicules publics :
 - Les édicules publics
 - L'abri
 - La scène en plein air
 - Latrines publiques
- Les édicules et le mobilier urbain des services publics et des réseaux :
 - La fontaine
 - Le puits commun
- Les édicules de la vie sociale
 - La terrasse de café
 - L'échoppe
 - L'édicule décoratif

3.13. Principe de conception d'un projet d'aménagement :

Après quelques informations sur les espaces verts et les aménagements en général, nous allons étudier les différents principes de conception d'un espace, en appuyant sur une démarche se résumant ainsi :

- analyse du lieu, lecture du paysage pour définir les éléments exploitables et les contraintes d'aménagement:

- analyse des besoins sociaux ou individuels et recherche d'aménagements en correspondance
- choix et conception du projet
- réalisation d'un organigramme et de cartes paysagères,
- application des données générales de composition à partir d'idées directrices,

Réalisation des esquisses puis du projet définitif

- établissement des plans techniques, adaptation aux différents lieux considérés.

Afin de répondre à cette approche méthodologique, sur les bases de la conception, paysagère, les points suivants sont successivement abordés :

- Généralités sur les aménagements paysagers
- Principes généraux de composition
- Analyse paysagère
- Typologie des aménagements
- Elaboration d'un projet d'espace vert ou de paysage
- Présentation des projets

Livre : (jean-Larcher. Thierry Gelgon....aménagement des espaces vert urbains et du paysage rural 4^e édition)

3.14. Fonction et rôles déménagement paysager :

Les différents aménagements paysagers, existants ou en projet, sont le plus souvent conçus pour répondre à des objectifs précis de fonctionnalité

Cependant, la végétation spontanée ou apportée qui s'y développe est indéniablement une composante dynamique de tout est aménagement Ses rôles tant aux niveaux écologiques que sociaux sont primordiaux

De même, les autres éléments intégrés à l'espace tels que le relief, les cheminements, l'eau les matériaux utilisées influent considérablement sur le le comportement des utilisateurs du site. Il va de soi qu'il convient de valoriser les fonctions et rôles de chacun d'entre eux, puis de rechercher les interactions positives dans les projets de création ou de transformation

- La fonction écologique (l'épuration chimique –l'épuration bactériologique –la fixation des poussières –la thermorégulation –la biodiversité)

L'amélioration de qualité de vie (le rôle psychologique –le rôle pédagogique –le rôle ornemental –le rôle de masquage –le rôle d'isolant phonique

Livre : (jean-Larcher. Thierry Gelgon....aménagement des espaces vert urbains et du paysage rural 4^e édition)

3.15. L'amélioration de la qualité de cadre de vie d'un espace public :

L'espace public est un objet technique pour sa conception, sa gestion, son exploitation, il est avant tout un objet qui ne peut être limité à une politique sectorielle, pour les autorités publiques, l'enjeu est aujourd'hui de rendre la ville dense « habitable » ou, en d'autres termes, de revaloriser la fonction résidentielle. Pour cela, plusieurs outils sont à leur disposition, parmi lesquels l'aménagement des espaces publics tient une bonne place :

- Il s'agit d'améliorer la qualité de la voirie sur le plan des cheminements piétons comme sur le plan esthétique, et ainsi de jouer à la fois sur les pratiques et l'image du quartier. Dans un contexte de fortes densités.
- Intégrer la notion de développement durable dans la conception du futur quartier pour offrir un cadre de la vie de qualité aux habitants.
- Transformer l'image de la ville par la qualité urbaine, les grands espaces verts et les paysages.

3.16. Techniques utilisées pour la réalisation des aménagements

paysagers :

Paysagers sont élaborés à partir de principes et de méthodes. Ces projets concrétisent sur le terrain par des réalisations dont la pérennité n'est acquise que si le maître d'œuvre respecte les règles e l'art. Nous proposons donc, après une présentation détaillée des matériaux, d'étudier l'ensemble des techniques de construction, mises en œuvre pour la réalisation de chantiers d'espaces verts urbains ou d'espaces à caractère rural, selon les thèmes suivants :

- Travaux préliminaires
- Terrassements
- Circulations
- Constructions décoratives
- Clôtures
- Éclairage.

Chapitre 01 :..... Accessibilité, handicap et aménagement

Les aspects techniques développés concernent tous les chantiers susceptibles d'être réalisés par des entreprises d'aménagements paysagers. Le choix final des techniques sélectionnées dépend des caractéristiques du lieu et des critères esthétiques et économiques.

Les thèmes abordés se distinguent par leur caractère général, ils sont en effet le support d'applications courantes.

En complément, d'autres techniques plus spécifiques et liées à un accompagnement végétal, sont abordées dans l'ouvrage Aménagement et maintenance des surfaces végétales comme par exemple :

- Les aires sportives et de jeux engazonnés
- L'aménagement des bassins et zones aquatiques
- La mise en place du mobilier à fonctions décoratives
- La décoration des balcons et terrasses plantées.

Avertissement: les normes indiquées ne représentent qu'une partie des normes existantes. Elles évoluent en permanence et sont à actualiser au fur et à mesure des parutions.

(Thème : L'attractivité urbaine et les espaces publics dans l'ère de la compétitivité, Mémoire présenté en vue de l'obtention du diplôme de Master II en : Architecture. « Architecture, ville et territoire »)

3.18. Aménagement paysager d'espace public :

Le Balavoine à Porrentruy est un cours d'eau canalisé qui marque l'entrée dans la ville «contemporaine» tout en créant une transition douce vers la vieille-ville. Le tronçon qui a fait l'objet de cet aménagement paysager, réalisé en 2015-2016, met en valeur les récents aménagements routiers qui ont permis de créer une large place, espace de rencontre entre les deux pôles commerçants principaux. Cette place est donc complétée par un accès à l'eau sous forme de terrasses généreuses qui servent en même temps d'assises. La promenade qui relie le centre historique et les centres commerciaux est aujourd'hui plus attractive, plus large et plus contemporaine. La petite buvette / crêperie saisonnière a trouvé une intégration harmonieuse dans son contexte et un vaste parterre de vivaces vient agrémenter la place. Une végétation indigène complète les aménagements et apporte ombre et naturalité dans cet environnement urbain très minéral. Le concept, le projet d'ouvrage et le suivi paysager de la réalisation ont été effectués par urbaplan avec l'aide de Buchs & Plumey SA, ingénieurs civils, qui a assuré les aspects techniques et la réalisation (Bacavoine - Porrentruy, 2018)

3.19. L'aménagement de l'espace public :

L'aménagement de l'espace public contribue à l'identité de la ville, donc cet aménagement doit donner une satisfaction au grand nombre de citoyens, il améliore l'ambiance urbaine et réduit le sentiment de l'insécurité comme il augmente le confort et la convivialité, cet aménagement comprend :

Le mobilier urbain : C'est un ensemble d'objets ou dispositifs publics ou privés, installés dans l'espace public. L'expression « mobilier urbain » apparaît dans les années 1960. Selon (MERLIN.P, CHOAY.F, 2000) : « *Son apparition révélant une première réaction devant l'accumulation hétéroclite des constructions et des objets fonctionnels dans l'espace urbain* » Selon (DE SABLET.M, 1988), « *Les composants urbains, ne sont pas des équipements destinés à être posés dans des territoires administratifs donnés, mais des outils d'aménagement de l'espace collectif dont l'assemblage avec d'autres équipements permet de mettre en scène l'espace collectif* ».

• Les fonctions de mobilier urbain :

Le mobilier urbain doit assurer plusieurs fonctions comme :

- ❖ L'orientation des usagers par des panneaux publicitaires et des panneaux d'information
- ❖ Les bancs et l'abri assurent la détente et la mise à l'abri.
- ❖ L'échange entre les habitants (les terrasses café).
- ❖ Les jeux pour les enfants
- ❖ La communication par les cabines téléphoniques...etc.

A cause de la diversité du mobilier urbain on peut citer :

• Les types de mobilier urbain :

le Mobilier urbain pour repos : le mobilier de repos constitué par : les bancs, les banquettes, les sièges

- ❖ **Les bancs** : sièges à plusieurs places situés le long d'un trottoir, d'une aire de circulation ou dans un jardin public.ils apparaissent dès 1655 à Paris avec l'aménagement des espaces verts

(GAUTHIEZ.B, 2003). Le type et la matière du banc dépendent de l'utilisateur (un jeune ou un vieux) et de la



Figure 17 Banc public Touzac
piètement et lames en bois naturel
pour Banc En Bois Intérieur

durée d'utilisation (longue ou courte durée).

❖ Mobilier pour l'éclairage public :

Il assure l'éclairage nocturne, et rend la ville plus sécurisée, donc c'est un facteur essentiel de confort et de sécurité. L'éclairage public ne devient un fait acquis dans les grandes villes que dans le courant du XVIIIème siècle. (GAUTHIEZ.B, 2003) Selon DE SABLET. M, 1988, l'éclairage en milieu urbain doit favoriser :



Figure 18 Ville contexte est une combinaison d'un éclairage public à l'énergie solaire et une poubelle.

- La mise en évidence des éléments signalétiques
- Le fonctionnement des lieux de vie (places, espaces de loisir, points de rencontres et diverses autres activités).
- La valorisation des points remarquables (façades, monuments, etc.).
- L'animation d'activités ludiques et de loisirs.
- La clarté des zones de conflits.

❖ Le mobilier urbain relatif à l'hygiène :

Il est constitué par : les poubelles, les corbeilles, les bornes de propreté, les conteneurs pour les ordures...etc.

- **corbeille** : est un récipient destiné à recueillir papiers et déchet généralement fixé à un support, elle apparait dans le courant du XIXème siècle. (GAUTHIEZ.B, 2003).
- **La poubelle** : Un récipient mobile destiné à la collecte des déchets, ce récipient a pris le nom du préfet du département de la seine qui l'imposa en 1884.

❖ Le mobilier de décor :

Mobilier ou édifice dont la seule fin est de décorer l'espace libre public. C'est un ensemble d'éléments qui contribuent à l'esthétique du paysage urbain : bâtiments, mobilier urbain, édifices, traitement des sols, le décor des espaces et le traitement des façades antérieures y prennent une place particulière. (GAUTHIEZ.B, 2003).

- **Le bac à fleurs** : utilisé généralement pour la décoration aux entrées des équipements ou aux bords des rues...etc.

❖ Le mobilier urbain de l'information et de la communication :

Ensemble des dispositifs visuels portant des informations aux usagers de l'espace public ou permet la communication entre eux.

Chapitre 01 :..... Accessibilité, handicap et aménagement

-Panneaux de signalisation : plaques portant une indication montés sur un support, avec un éclairage propre ou non.

-Panneaux d'affichage : ce sont des panneaux qui supportent un dispositif d'affichage d'informations relatives à la vie d'une collectivité. Ils sont destinés aux annonces ou aux informations émanant d'une autorité reconnue. (GAUTHIEZ.B, 2003).

❖ **Les Edicules :**

Le terme édicule paraît récent (attesté vers 1900) et recouvre plusieurs petites constructions isolées dans l'espace public ou des espaces ouverts, d'emploi et de statuts variés.

-La fontaine : Cadre ou traitement architectural d'une arrivée d'eau potable ou non, elle comprend habituellement un bassin ou fait partie d'un bassin elle est localisée dans les lieux publics les plus fréquentés tels que les carrefours ou les places, au moyen âge la fontaine remplace souvent des puits communs ou privés. (GAUTHIEZ.B, 2003).

-La cabine téléphonique : édicule protégeant un téléphone et son usager, placé dans un espace libre public. (GAUTHIEZ.B, 2003).

❖ **L'espace vert :**

Selon le Dictionnaire de la ville et l'urbain l'espace vert Venu du latin spatium, le terme désigne surtout une étendue plus ou moins précise, la notion d'espace vert conçue comme aire de repos, de jeux et de liberté des citoyens, à base naturelle végétale est apparue au courant des années soixante.(PAQUOT.T, PUMAIN.D et all, 2006).

Selon (CHOAY.F et MERLIN.P, 2000) « Cette définition précise que le terme semble être inventé par JC Forestier ; de tout temps, parcs et jardins toujours présents dans les villes, souvent utilitaires et d'une trame régulière. A partir du 16^{ème} siècle devient un lieu de vie sociale ». La notion d'espaces verts au sens contemporain du terme est assez récente d'usage, les premiers espaces verts ont été présents depuis l'antiquité bien que souvent ouverts au publics.

Les espaces verts peuvent prendre plusieurs formes et occuper des superficies et des emplacements variables ; on peut les classer en divers types selon :

- La localisation (urbaine, suburbaine, rurale)
- Leur degré d'aménagement
- Leur statut de propriété (public, privé, privé ouvert au public)

- Le type d'utilisation
- La fréquentation (quotidienne hebdomadaire, occasionnelle, etc....) Et on les distingue aux différents niveaux
- De l'unité d'habitation (les jardins privé et les jardins d'immeubles
- De l'unité de voisinage (les squares, les places et les jardins publics, plaines de jeux...etc.)
- Du quartier : terrains de sport, promenades, parc de quartier
- De la ville : parc urbain, parc d'attraction, jardin botanique...etc.
- De la zone périurbaine : base de pleines aires et de loisir, forets promenades...etc.
(CHOAY.F, MERLIN.P, 2000).

❖ **L'aménagement paysager :**

Est une discipline technique, artistique et scientifique, qui consiste à la requalification sanitaire et esthétique d'un sol, en vue de lui adjoindre une plus-value répondant à des besoins sociaux. Celle-ci s'exécute autant par l'entretien des sols et des végétaux, que par leur conception et leur création, afin d'agencer les espaces verts aux attentes des populations.

Cette discipline est une synthèse des domaines des [sciences naturelles](#) (botanique, pédologie, agronomie) avec les techniques de chantier. Dans le cadre des études paysagères, c'est une synthèse des disciplines de l'aménagement et de l'architecture. Elle répond à un désir social auquel répondent des acteurs publics et privés. Les domaines de l'écologie et du développement durable sont de plus en plus impliqués dans l'élaboration de projets d'aménagements paysagers.

Les aménagements paysagers traitent :

- Des éléments vivants tels que la flore ou la faune à travers le jardinage ;
- Des éléments naturels tels que les reliefs, les plans d'eau, etc. ;
- Des éléments de mobiliers urbains (éclairage, banc, fontaine, etc.).
- Cette discipline intervient principalement sur trois échelles, par ordre croissant, le jardin, l'espace public, le paysage. Synonyme : aménagement extérieur. (CHOAY.F, MERLIN.P, 2000).

3.20. Service de l'espace public

Offrir des prestations de qualité garantissant une bonne cohabitation entre tous les usagers et usagères de l'espace public, voici l'objectif de ce service. Grâce à un personnel qualifié dont le sens de l'accueil et de l'efficacité doit être un souci constant, il facilitera la réalisation de vos projets en étudiant vos demandes et en vous permettant d'obtenir les permissions requises dans les meilleurs délais.

Conclusion :

Ce chapitre nous a permis de mettre le point sur les différents aspects de l'espace publics : ses différentes définitions, son déclin et sa renaissance, leurs types et leurs aménagements afin de mieux appréhender leurs évolutions dans les villes. Les espaces publics urbains sont des lieux privilégiés de la vie sociale et culturelle des usagers, de ce fait :

- Comprendre l'espace public, c'est comprendre ses limites comme espace politique soit matériel, ou bien immatériel, comme une sphère de la liberté d'expression (c'est-à-dire à travers la démocratie et la citoyenneté qui forment sa sphère publique).
- Comprendre l'espace public, c'est comprendre ses pratiques et ses fonctions comme espace social un lieu de contact, matériel et immatériel: c'est aussi comprendre les relations qui se tissent à l'intérieur d'une société d'une part, et entre cette dernière et son espace de l'autre part, à travers leurs représentations, symboles, cultures et histoires.
- Comprendre l'espace public, c'est comprendre ses compétences comme espace matériel urbain primordial dans la ville, voire un enjeu important dans les politiques et projets urbains : c'est interroger sa dimension physique comme élément moteur de la vie des gens dans une société.

Chapitre
Analytique

3.1. Analyse de site :

La ville de Biskra est une ville algérienne située au Sahara caractérisée par Sec oasis et un cour d'eau (Oued sidi ZARZOUR) qui fragment urbain a deux parties

Les berges urbain sont des espace sensible dans le tissu urbain de la ville car elle présente l'intersection entre deux milieux différent (urbain et Natural) la ville de Biskra se caractérise par la présence de ce type d'espace dans son tissu urbain

3.2. Les donnes sur ville de Biskra générale :

3.2.1. Fiche technique

3.2.2. La situation : est une commune algérienne, chef-lieu de la wilaya de Biskra, située 400km au sud-est d'Alger au nord du Sahara au pied du massif de l'Aurès et des monts du Zab (Ziban).

3.2.3. Nom : Biskra est surnommée la < reine des ZIBANS > (ARROUS-EZZIBANE en arabe) et la < porte du désert >.

3.2.4. Les limitrophes

Nord et nord est BRANIS - Nord-ouest L'OUTAYA - Sud est et sud-ouest OUMACHE - Sud est sidi OKBA.

3.2.5. Altitude :

BISKRA est SITUEE une altitude de 78m au-dessus du niveau de la mer, ce qui fait d'elle une des villes les plus basses d'Algérie.

3.2.6 Superficie : 127.55km².

3.2.7. Population : 205608 HAB 2008.

3.2.8. La densité : 1612hab/km².

3.2.9. Les données climatiques : la ville est caractérisée par un climat chaud aride.

3.2.10. les température la température maximal est atteinte au moins juillet , elle est généralement 38° et peut atteindre 50° (sous abri) la température la plus basse quant a elle enregistrée au cours du mois de janvier et peut au-dessous de 8°

3.3. Choix du site :

La réussite du projet est en fonction de la pertinence d'implantation dans un tissu urbain qui permettra de renforcer l'identité culturelle. Parmi ces critères on site :

La capacité d'accueil :

Le projet contient des activités diverse et bien spécifiés donc la surface du site doit être proportionnelle au contenu de ce projet.

Accessibilité :

Il faut que l'équipement soit desservi par le transport en commun et permet l'accès facile des véhicules.

La visibilité :

La fonction culturelle doit être toujours perçue comme l'une des tous premiers éléments structurants de la ville.

Environnement urbain :

Le projet doit être implanté à proximité des autres équipements structurants, Il devra entretenir des liens spatiaux, fonctionnels ou symboliques avec les autres équipements culturels de la ville. Il faut tenir compte de l'attraction du site.

3.4. Présentation de site :

3.4.1. Situation :

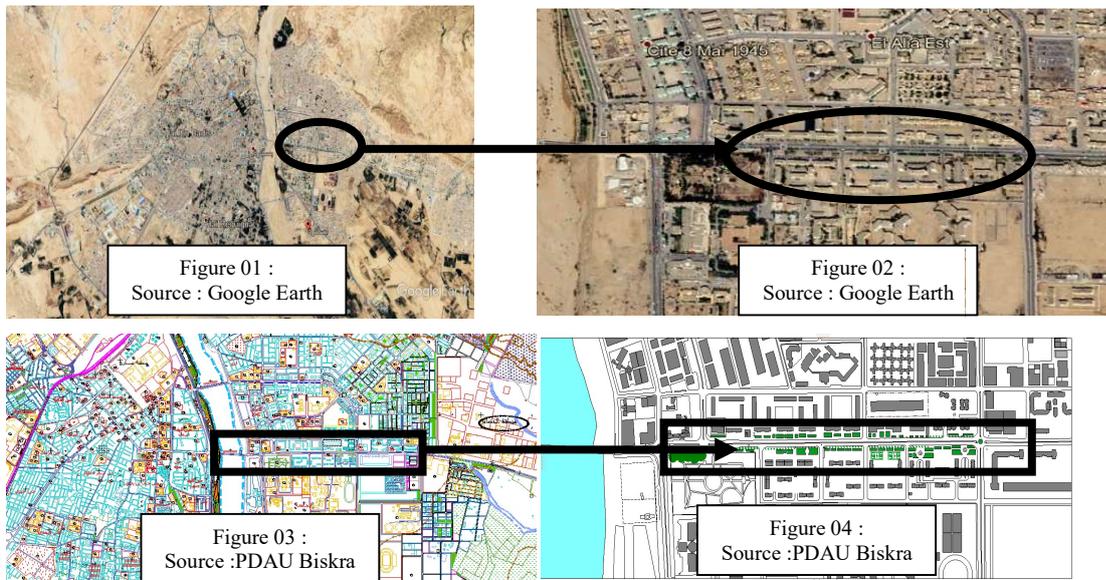
Le terrain se situe sur le quai du oued < SIDI ZARZOUR > dans la Partie est de la ville de Biskra « AL-ALIA » Proximité de l'habitat le jardin de le novembre et plusieurs équipements

01- théâtre

02- équipement éducatif CEM

03- l'hôpital Bachir ben Nacer la maternité les urgences

04- l'université Mohamed khider



3.4.2. La topographie de site : En regardant avec assurance, j'ai conclu que l'endroit était presque de niveau. Seulement en face de la vallée il y a une pente

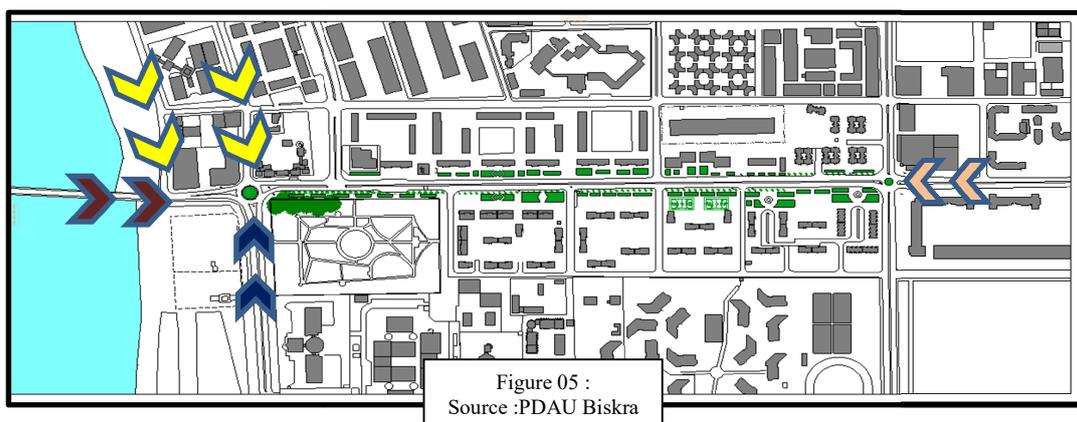
3.4.3. L'étude climatique : le terrain est situé dans un contexte ouvert il n'est pas protégé, il est exposé aux vents et à l'ensoleillement sans protection (L'explication sera plus tard.)

3.5. Analyse de l'usage :

3.5.1.Enquêtes sur l'accessibilité :

L'accessibilité au terrain se fait par des accès mécaniques et pitons

Accès mécanique :

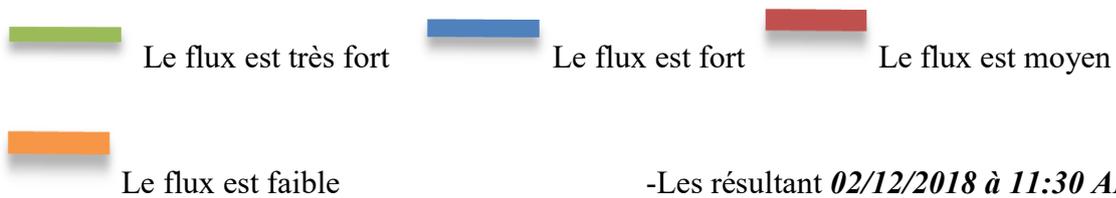
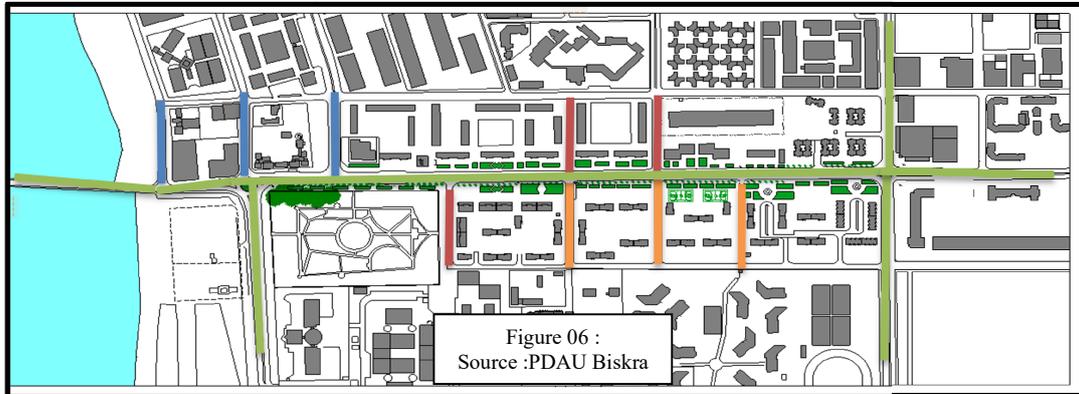


Le site d'intervention est accessible directement par :

- Le pont (du centre ville)
- Al-alia nord
- La route nationale n°31
- La route nationale n°83

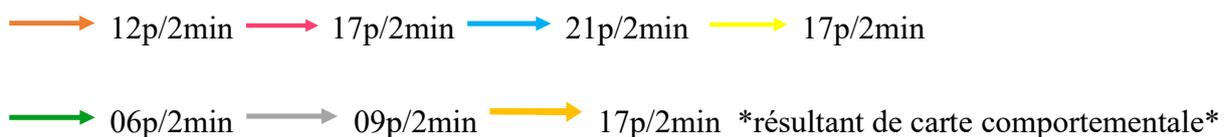
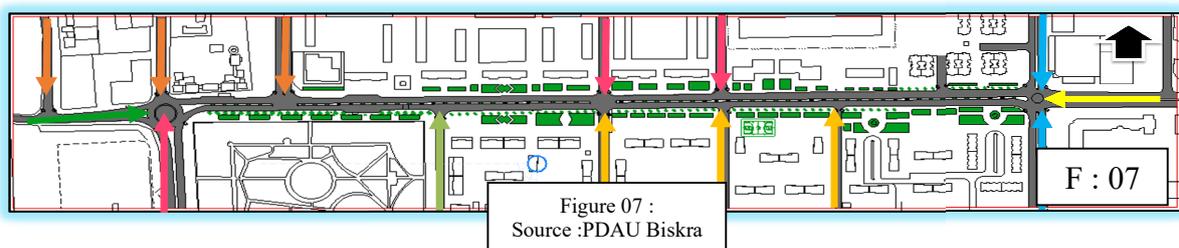
Le projet a de nombreuses entrées dans toutes les directions de la ville, c'est ce qui nous a créé beaucoup des accès

3.5.2. Les fluxes mécanique :



Après une longue note en place. Nous remarquons un afflux important de personnes sur cote du nord-ouest au sud et à l'ouest. surtout sur le cote de l'hôpital à l'endroit ainsi que de la zone université du sud au nord.

3.5.6. Accès piétonne :



- Les résultant 02/12/2018 à 10:00 AM (Nombre de personnes entrant dans le lieu / minute)

-Il y a un très grand afflux de personnes de l'est vers l'endroit. Ceci est dû à la présence d'équipement utilisées par les utilisateurs

-Ainsi que de la direction nord-est. Cela est dû à la présence de deux équipements principaux dans la région, à savoir l'hôpital et l'université.

Etat de lieux pour les piétons. Surtout les personnes ayant des besoins spéciaux



Personnes en fauteuil roulant + semi-ambulante + très jeune enfant



L'impossibilité de passer à la ligne pour les handicapés moteur



Limite de train



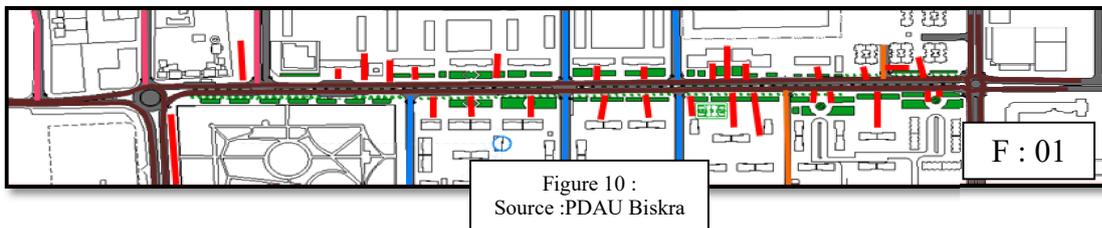
Pointe de terminaison de l'accessibilité

L'état actuel du projet n'est pas bon en raison de son manque ou de son manque d'accès aux personnes ayant des besoins spéciaux; j'ai donc analysé et étudié le lieu et les utilisateurs sur place pour trouver et décrire tous les problèmes et pour identifier et identifier sur place

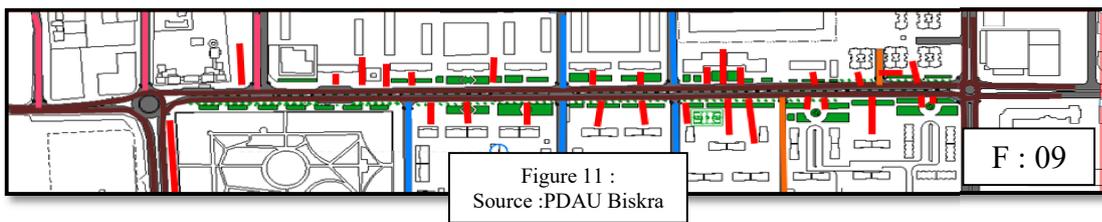
Il existe des cas que vous avez extraits en observant directement une personne utilisant un fauteuil roulant et il y a des endroits logiques où une personne ne peut pas dépasser ce point pour le handicap moteur uniquement

3.5.7. Temporalités :

3.5.7.1. Le matin :



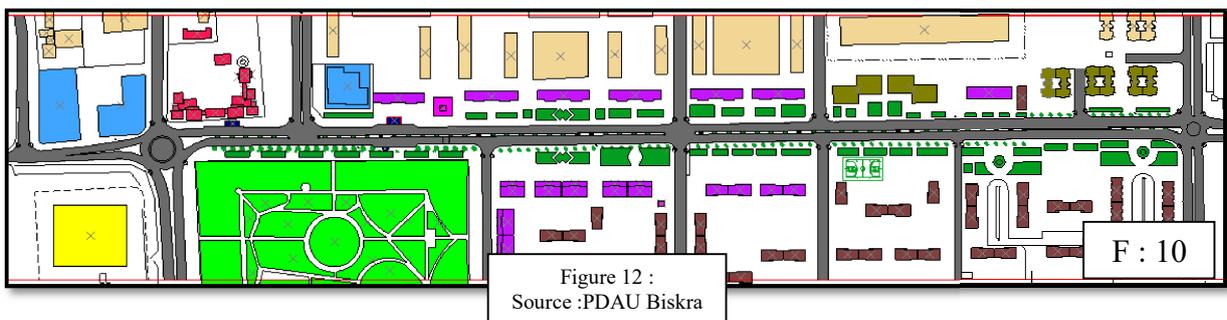
3.5.7.2. Après midi :



Les citoyens sont venus sur les lieux du projet en raison de la présence de l'hôpital et de l'université. Le mouvement était donc plus que du côté est....

Selon les résultats de la fiche de comportement et de l'observation pendant une heure et vingt minutes du matin à partir de huit heures, nous constatons à peu près le même mouvement, celui qui disparaissant, soit le soir, il se produit un léger changement.

3.5.8. Composantes de site :



- Théâtre
- Parcs et jardine
- Enseignement et formation
- Sante et action sociale
- RDC servies commerciale Habitat collectif
- Habitat collectif
- Quesque
- Sports et loisirs
- Habitat semi collectif

Le lieu est constitué de nombreuses installations importantes qui ont contribué à l'afflux de nombreux utilisateurs du lieu en tant que point de contact entre toutes les directions de la ville et le lieu.

3.5.9. Le végétal



Figure 13 :
Source :PDAU Biskra



Figure 14 :
Source : auteur

defla



Figure 15 :
Source : auteur

Phoenix dactylifera



Figure 16 :
Source : auteur

Bougainvillea glabra

La couverture végétale est très déficiente en arbres, plantes et espaces verts, bien qu'il existe des endroits qui lui sont dédiés mais que le problème de la négligence est le seul facteur de succès parmi les palmiers, mais pas assez en quantité et en type.

3.5.10. Le mobilier urbain

3.5.9.10.1.Éclairage : Il y a une veilleuse ordinaire et, à cause de l'importance du projet, j'ai besoin de plus que cela et donne à la lumière plus d'importance et de beauté



Figure 17 :
Source : auteur



Figure 18 :
Source : auteur

3.5.10.2. Les panneaux publicitaires : existent et doivent être mieux positionnés et développés par des techniques modernes et leur donner des lumières de nuit mieux

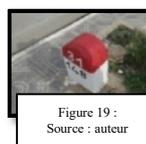


Figure 19 :
Source : auteur



Figure 20 :
Source : auteur



Figure 21 :
Source : auteur



Figure 22 :
Source : auteur

que ce qu'ils étaient

Pano de signalisation (droit de la circulation) :

Existant mais incomplet et nécessitant des technologies modernes, aucun dispositif de guidage audio ne peut être abandonné

3.5.10.3. Les Banc :

Pour des sièges plus esthétiques et fabriqués avec des matériaux plus résistants, de nombreux types et un design spécial



Figure 23 :
Source : auteur

3.5.10.4. Le traitement de :

Sol Le carreau de sol n'est pas complètement terminé et il y a des endroits où il n'y en a pas et il n'y a que deux variétés, il faut donc que d'autres les utilisent et possèdent des caractéristiques spéciales



Figure 24 :
Source : auteur

3.5.11. Composant de l'espace

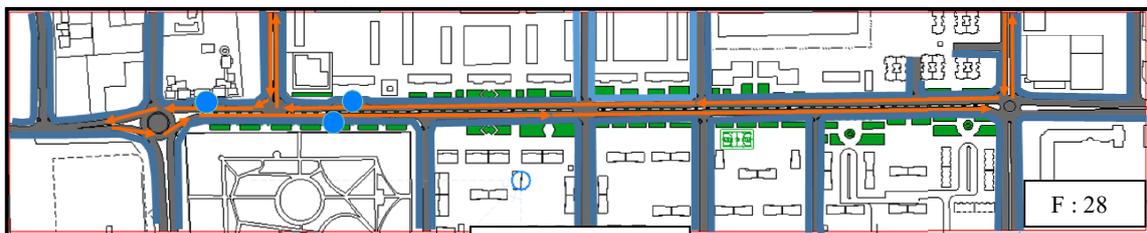


Figure 25 :
Source : PDAU Biskra

● Arrêt bus ■ Circulation automobile ■ trottoirs → ■ Linge bus ■ Espace vert

3.5.12. Carte comportemental :

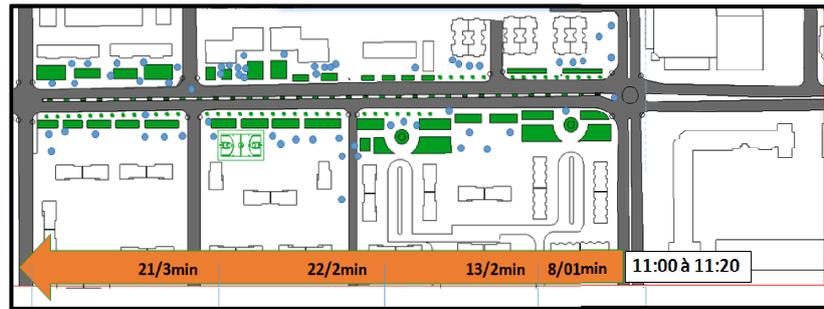


Figure 26 :
Source : PDAU Biskra

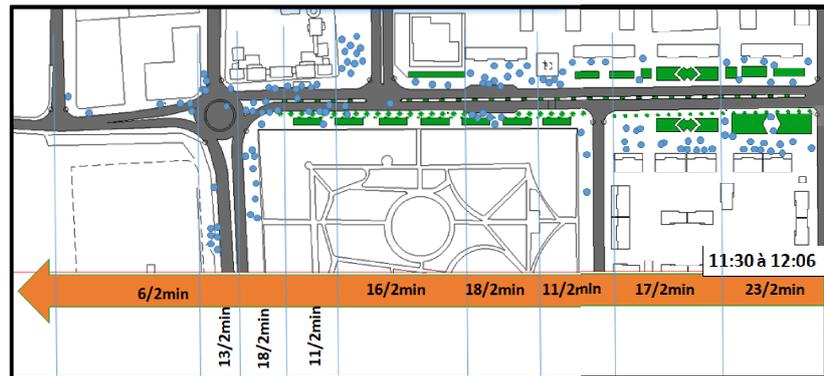


Figure 27 :
Source : PDAU Biskra

3.5.13. Ensoleillement : La partie nord-ouest et la partie sud sont ensoleillées toute l'année

3.5.14. Vent : Le terrain presque ouvert sur les vents froids du nord ouest et vent du sud est chaud surtout l'été a affecté l'utilisateur

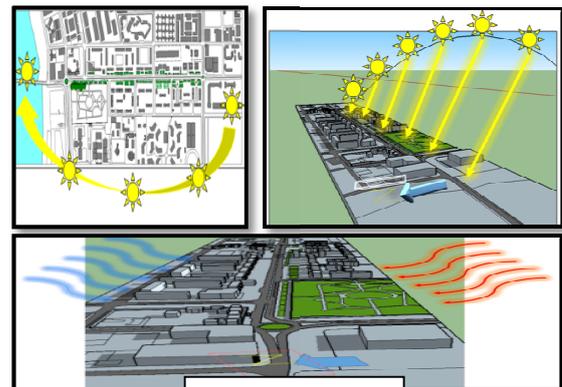


Figure 27 :
Source : auteure

Le problème de site et aménagement actuelle :

- Le sol n'est pas traité
- L'espace d'eau n'est pas réalisé sur les normes
- Différents niveaux et absence de rompe
- Il n'y pas des romps
- Gonflement du sol
- Absence de normes pour placement de mobilier



Figure 28 :
Source : auteure

urbain

-Il n'y a pas de séparation entre carrelage et espace vert

3.2. Analyse des exemples

3.2.1. Exemple 01 :

Projet d'aménagement boulevard (boulevard Sir-Wilfrid-Laurier)

Source de l'analyse <https://www.youtube.com/watch?v=N49ln0kiXOw>

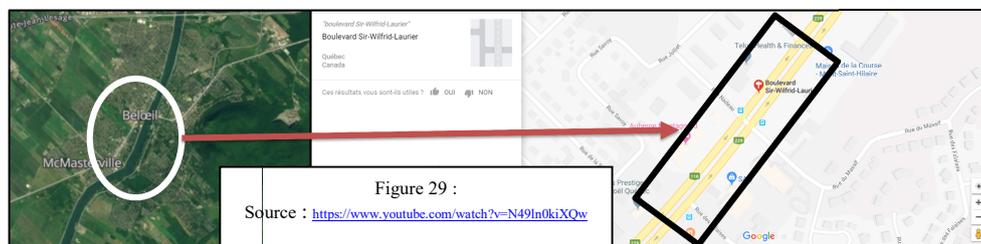
*Le boulevard : un élément majeur de l'image de notre ville et de la vision du plan d'urbanisme.

*Intervention nécessaire et attendue pour renforcer le développement économique et soutenir le dynamisme du boulevard par un environnement invitant et incitatif.

*Amélioration des transports actifs et de la sécurité des usagers (remplacement des trottoirs piétons par des trottoirs polyvalents).

*Bref : renforcer l'attraction du boulevard et se donner une image positive et distinctive.

3.2.1.1. Satiation :



3.2.1.2. Le projet est situé dans la ville : est une route nationale québécoise qui suit une orientation est/ouest sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent. Elle dessert les régions administratives de la Montérégie, du Centre-du-Québec, de l'Estrie et de Chaudière-Appalaches. Globalement, elle relie la rive-sud de Montréal à la rive-sud de Québec et est une importante route de la rive sud de Montréal.

Projet d'aménagement du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier Présentation 3 juillet 2012 Objectif paysage

Le long du parcours de 2,3 km



Figure 30 :
Source : <https://www.youtube.com/watch?v=N49ln0kiXQw>

3.2.1.3.Objectifs d'aménagement :

- Identité municipale
- Sécurité des utilisateurs - circulation
- Verdissement

3.2.1.4.Entrée de ville Direction ouest : Placez un élément dans le portlet

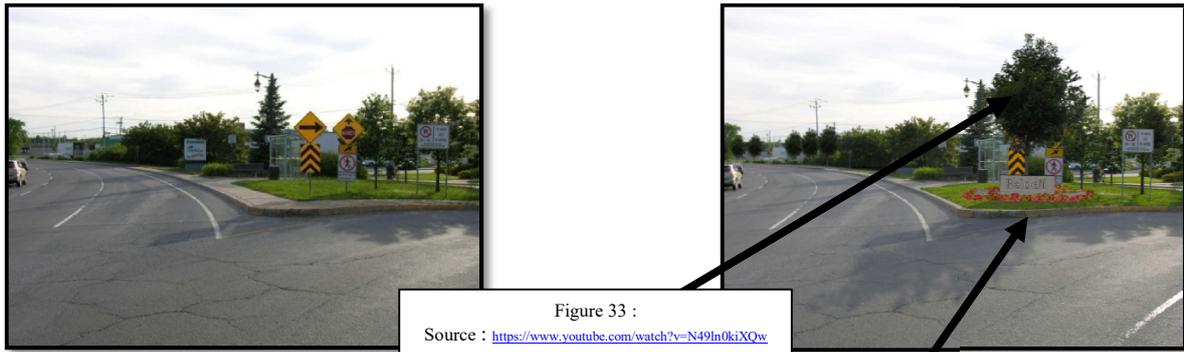


Figure 31 :
Source : <https://www.youtube.com/watch?v=N49ln0kiXQw>

3.2.1.5.Entrée de ville Direction est

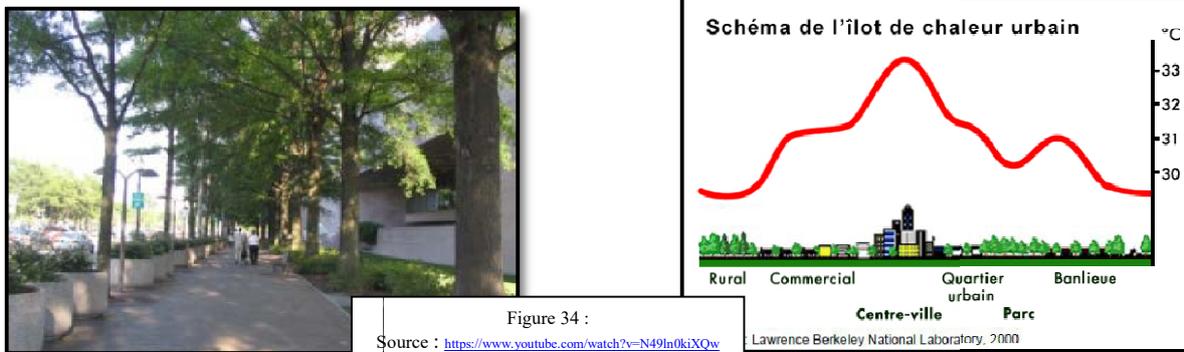


Figure 32 :
Source : <https://www.youtube.com/watch?v=N49ln0kiXQw>



+ La scène est complétée par un arbre + Donner à la place une bannière pour l'identifier

Verdissement



- Améliorer la qualité de l'air (polluants atmosphériques)
- Améliorer la qualité de l'eau (interception)
- Minimiser les écarts de température au sol et rafraîchissement par évapotranspiration.

3.2.1.6.Choix de matériaux



- Trottoir, sentier polyvalent et piste cyclable en béton
- Intégration de mobilier - élément de pause sur le trajet

-Traverses en pavés de béton – passage

3.2.1.7. Plan d'ensemble

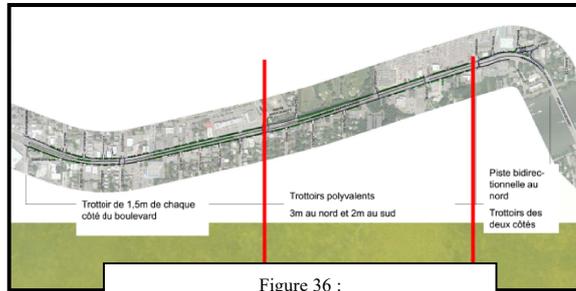


Figure 36 :
Source : <https://www.youtube.com/watch?v=N49ln0kiXOw>

Géométrie de base

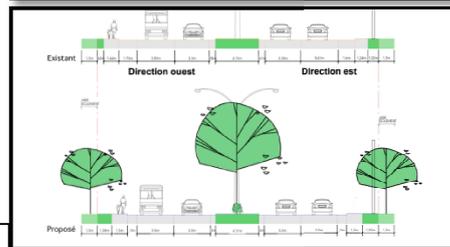
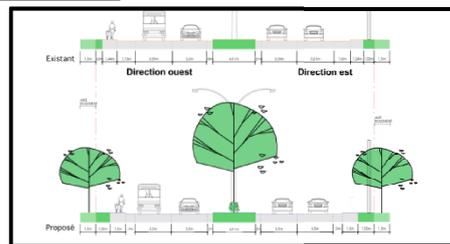
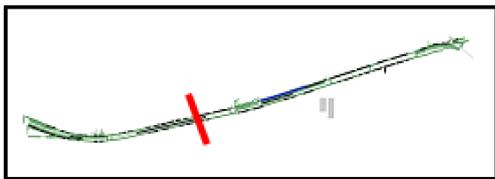
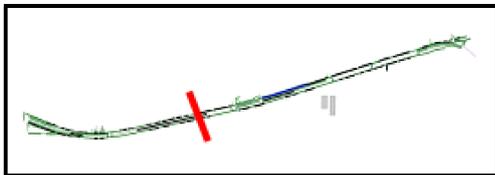


Figure 37 :
Source : <https://www.youtube.com/watch?v=N49ln0kiXOw>

3.2.1.8. Entrée rue Bernard-Pilon

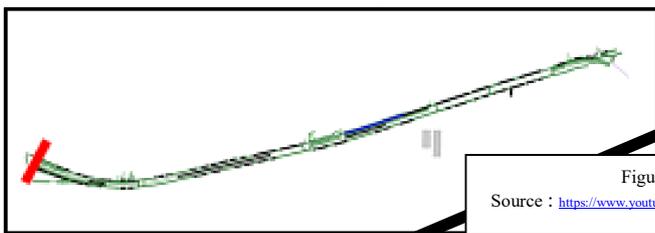


Figure 38 :
Source : <https://www.youtube.com/watch?v=N49ln0kiXOw>

*Proposer une piste cyclable *Proposer un supplément aux arbres au milieu de la route

*Plantez des arbres au bord de la route pour lui donner une belle vue et obtenir de l'ombre

3.2.1.9. Rue Saint-Charles et commerces (Huard, restaurant)

Entrez le passage des deux hommes dans l'espace vert



Placez un espace vert au bord de la route

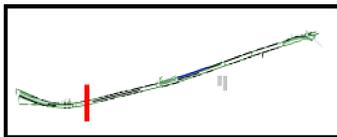


Figure 39 :
Source : <https://www.youtube.com/watch?v=N49In0kiXQw>

Placez un espace vert au bord de la route

Donne un paysage sur autre cote

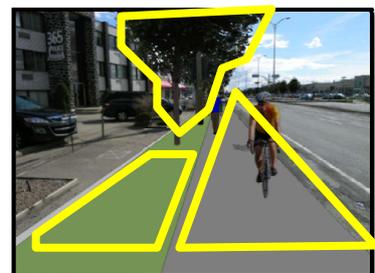
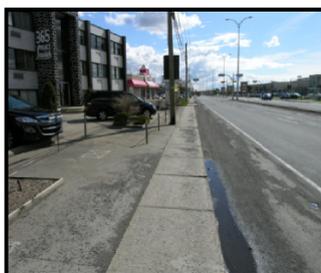
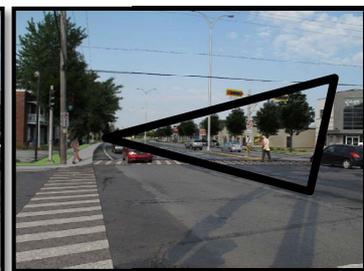
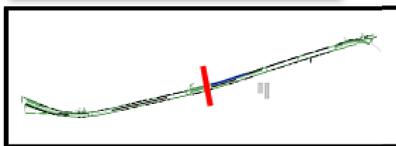


Figure 40 :
Source : <https://www.youtube.com/watch?v=N49In0kiXQw>

3.2.10. Mise en contexte

- Le boulevard : un élément majeur de l'image de notre ville et de la vision du plan d'urbanisme
- Intervention nécessaire et attendue pour renforcer le développement économique et soutenir le dynamisme du boulevard par un environnement invitant et incitatif
- Amélioration des transports actifs et de la sécurité des usagers (remplacement des trottoirs piétons par des trottoirs polyvalents)
- Bref : renforcer l'attraction du boulevard et se donner une image positive et distinctive.

Les différents usages et leurs évolutions liés aux hommes qui vivent « dans et avec la ville » imposent des critères à partir desquels les trois axes stratégiques concourent à donner à la ville une image attractive :

- en offrant une multitude de fonctions et de services pour chacun des habitants, Favoriser et renforcer la vie locale
- en favorisant et organisant les déplacements pour tous les usagers entre tous les quartiers, Faciliter les déplacements
- en développant et en unifiant un environnement de qualité. Valoriser la ville et son image

3.2.11. Conclusion

Ce projet vise à améliorer le paysage de ce lieu tout en respectant les conditions et l'équipement de l'espace public. Le concepteur a utilisé les éléments qui ont donné le paysage, y compris l'aménagement paysager. Le concepteur s'attache à planter le lieu de manière à laisser l'utilisateur une idée du processus de boisement et du repos des visiteurs. La piste cyclable spéciale et le respect des normes de conception sont les dimensions conditionnelles dans la planification et en donnant à l'entrée de l'importance de la rue où il a créé un élément significatif que la présence d'une entrée et imposée à l'utilisateur en utilisant l'endroit à travers l'entrée pour découvrir la nature du lieu et également noté les espaces de plantes plus sur J qui était avant dans le projet (2015.<https://www.youtube.com/watch?v=N49ln0kiXQw>.)

3.2.2.Exemple 02 :

RAPPEL DES OBJECTIFS

****Le marché :**

- Maintenir cette activité importante pour la vie du quartier,
- Limiter son développement,
- Réduire ses impacts sur la vie quotidienne et les déplacements (traversées piétonnes, pistes cyclables, circulation et stationnement)

****Les déplacements :**

- Favoriser les cheminements piétons
- Améliorer les pistes cyclables
- Réduire le stationnement illicite

****Le paysage :**

- Amener d'autres types de végétation, en complément des arbres existants

****Les usages :**

- Favoriser de nouveaux usages, tels que la promenade, et les jeux sur les espaces déjà piétons,
- Faciliter la pratique du sport
- Développer les assises
- Tout en tenant compte du marché qui se tient 2 jours par semaine

3.2.2.1AVANCEMENT DU PROJET (PRINCIPES d'AMENAGEMENT RETENUS)

Sur les terre-pleins centraux :

- Dégager les traversées piétonnes
- Traiter les pieds d'arbres
- Côté Belleville : dégager l'espace autour du manège, faut-il le déplacer ?

3.2.2.2. Sur le terre-plein latéral Maronites :

- Aménager l'espace pour en faire un lieu de pause, avec des jeux pour enfants
- Amener de nouveaux types de végétation
- Pacifier le trafic sur la contre allée : inverser le sens de circulation, créer une zone de rencontre

3.2.2.3. Côté 11ème :

- Élargir le trottoir
 - Créer des aires de livraison en lincoln
 - Apaiser le trafic, créer une aire piétonne à l'entrée du boulevard
- Maintenir le stationnement côté terre-plein

3.2.2.4. Côté 20ème :

- Intégrer les 2 nouvelles lignes de bus
- Offrir un itinéraire cyclable confortable
- Intégrer la contrainte des livraisons
- Maintenir le stationnement côté terre-plein

3.2.2.5. Côté 11ème : problématique dimensionnelle

ETAT ACTUEL

proposition

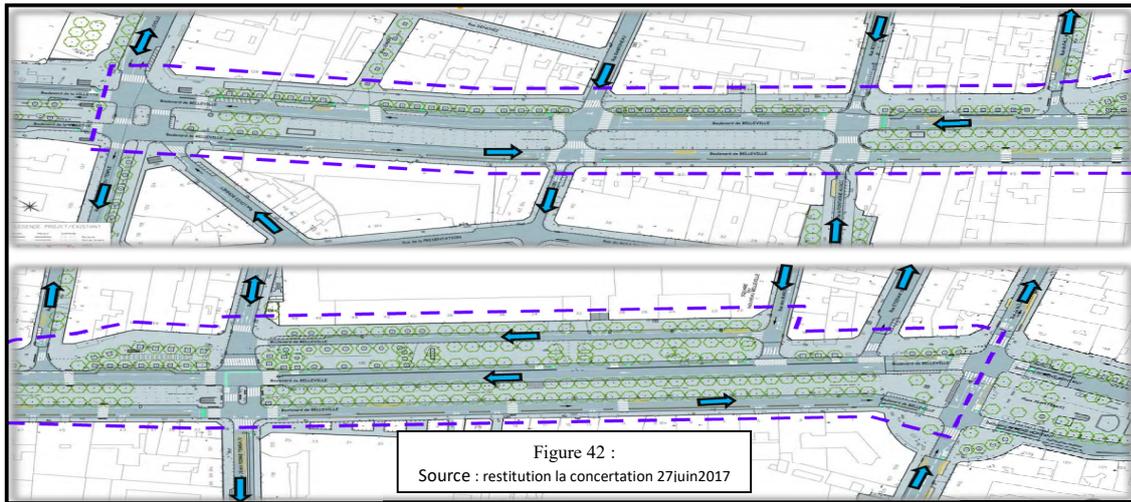


Figure 41 :
Source : restitution la concertation 27juin2017

Projet principe retenu entre la rue de la fontaine au roi et la rue Oberkampf

- Cohabitation bus + vélo permettant un élargissement de trottoir et la création d'aires de livraison
- Rue apaisée limitée à 30km/h ouverte à la circulation de desserte locale
- Exclusion du trafic de transit

3.2.2.6. ETAT ACTUEL – plan du boulevard



Au droit de l'école



Au droit du terre-plein Maronites

- *Ré-planifier l'itinéraire
- *Augmentation du boisement des deux côtés
- *Donne de l'espace au milieu de la route
- *Attribution d'une route pour les bus de transport en commun
- *Redessine également la disposition des lampadaires

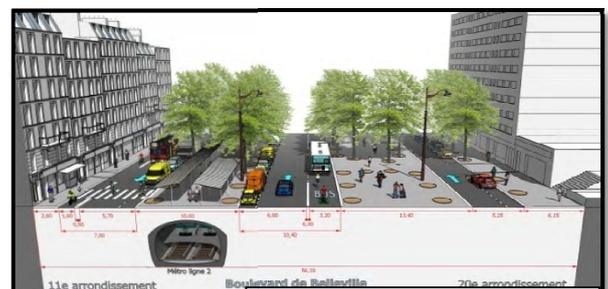


Figure 43 :
Source : restitution la concertation 27juin2017

3.2.2.7. OPTION 1 : Côté 20ème : couloir bus ouvert aux vélos Au droit du terre-plein

Maronites :

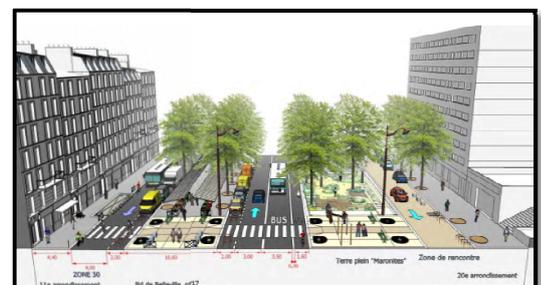


Figure 44 :
Source : restitution la concertation 27juin2017

3.2.2.8. Conclusion :

Ce travail de mise en place des projets d'amélioration de l'espace public du boulevard de Belleville devra faire l'objet d'une structure de rencontre participative des différents acteurs du quartier et s'appuyer, outre l'expertise d'usage des habitants, sur des études indépendantes pour en préciser les usages et les besoins sociaux, économiques, de déplacement, culturel

Nous concluons de cette analyse: les lieux publics ont besoin d'une conception et d'étalonnages spéciaux qui découlent de la recherche sur les besoins de l'utilisateur.

Là où nous trouvons la proposition du concepteur qui modifie le niveau de planification du lieu, nous trouvons l'utilisation de l'espace et une traversée spéciale pour les coureurs.

Source de l'analyse : (http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/fiche/TOD/documentsComplementaires/20151113-MontStHilaire_ilotsChaleur.pdf)

Pour répondre aux besoins des différents handicaps et ...améliorer la qualité d'usage pour tous

- ❖ Offrir un espace lisible
- ❖ Offrir des itinéraires continus et confortables
- ❖ Organiser des traversées courtes aux points les plus sûrs et les plus opportuns

...avec des aménagements intégrant l'accessibilité dès la phase Conception

Un espace lisible Grace a :

- une organisation de l'espace et une signalétique facilement compréhensibles
- des limites détectables et repérables
- des contrastes visuels et tactiles de jour comme de nuit (matériaux, éclairage...)



Cheminement : Un cheminement sans obstacles

- Aménagés pour permettre l'usage et la traversée de l'espace public (y compris les espaces pavés)
- Praticables
- Sans obstacles pour la roue, la canne ou le pied

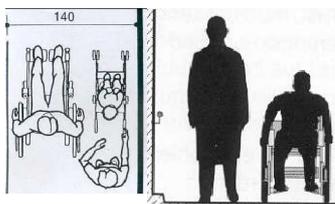
1. Les sols :

- Non meuble
- Non glissant
- Sans obstacle
- Planéité
- Résistant à l'usure, à la fatigue et a la fissuration
- Facile d'entretien dans le contexte particulier de leurs usages, leur lieu d'implantation

2. Les largeurs :

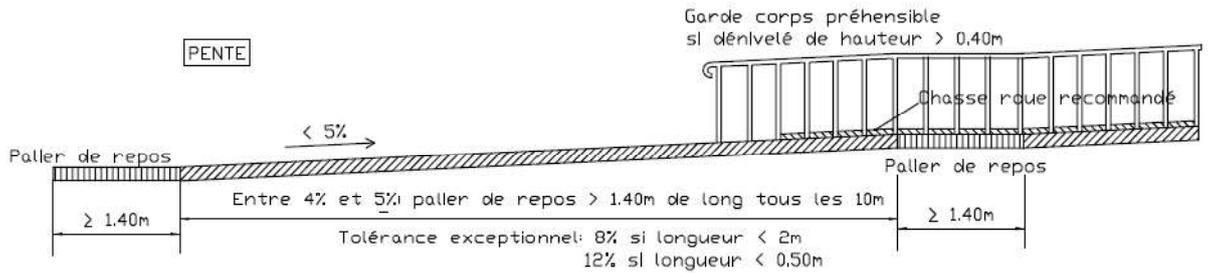
- Permettre le cheminement des piétons en toute sécurité → > 1,40 m libre de
 - Mobilier
 - Obstacles éventuels
- Largeur suffisante
- Dégagé de tout obstacle

- Réduites à 1,20 m en l'absence d'obstacles latéraux
- 1,40 m minimum (possibilité 1,20 m en l'absence de mur)



1,40 m minimum (possibilité 1,20 m en l'absence de mur)

3. Pente :



transversale la plus faible possible..... Dévers < 2%

- La plus faible possible
- En cas de dénivellation, possibilité de franchissement par un plan incliné

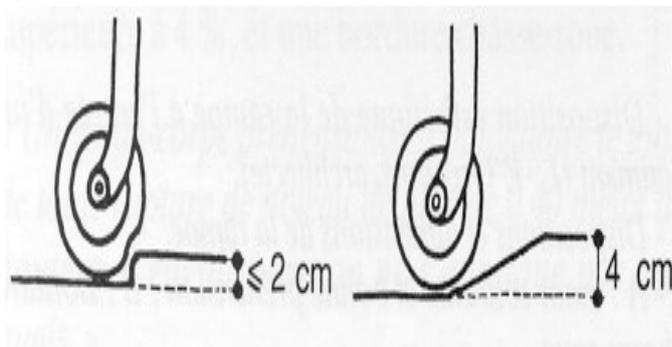
- Inférieure à 5%
- Si > 4%, palier de repos en haut et en bas et tous les 10 m
- Garde corps obligatoire si rupture > 0,40 m
- Si impossibilité technique (topographie, constructions existantes)
- Tolérance :
 - 8% si longueur < 2 m
 - 12% si longueur < 0,5 m

4. les ressauts :

- En cas ressauts, bords arrondis ou chanfreinés
- Minimum de ressauts

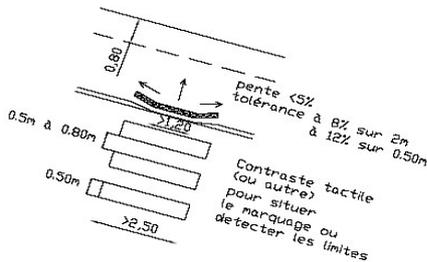


- Hauteur < 2 cm si bords arrondis
- Hauteur < 4 cm si chanfrein à 1 pour 3
- Longueur > 2,50 m entre deux ressauts

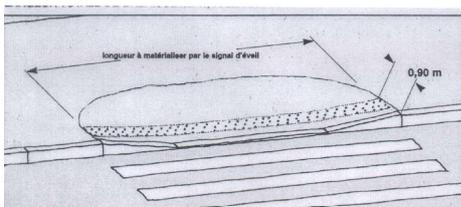
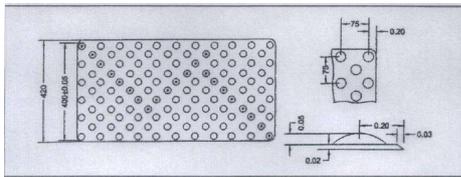


Remarque : Pentes avec plusieurs ressauts (pas d'âne) sont interdites

5. Trottoirs et traversées :



- Traversées
 - Clairement identifiées
 - Repérage par
 1. Contraste visuel
 2. Repérage tactile ou autre (repérable par)
- Bandes d'éveil de vigilance



- ❖ Bande d'éveil de vigilance
- ❖ Norme NF P 98-351 c'est la même chose

Avec des NA

- Largeur de 0,40 m
- Située à 0,50 m de la bordure
- Sur la largeur du bateau et des rampants

Équipement et mobilier urbain :

Aisément détectable par les personnes aveugles ou malvoyantes

- Trous et fentes < 2cm



Mobilier urbain sur poteaux ou pieds :

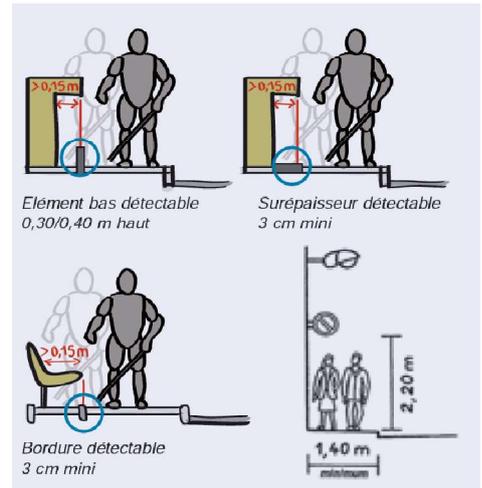
- Si passage libre à l'aplomb des parties surélevées < 2,20m
 - ⇒ Élément bas hauteur < 0,40m

- Largeur du bateau > 1,20 m
- Pente du plan incliné : paragraphe « Les pentes »
 - Inférieure à 5 %
 - Si > 4 %, palier de repos en haut et en bas et tous les 10 m
 - Si impossibilité technique (topographie, constructions existantes)
- Tolérance :
 - 8 % si longueur < 2 m
 - 12 % si longueur < 0,5
 - Si possible, largeur de 0,80 m libre entre chaussée et le cadre bâti
 - Mise en place d'une bande d'éveil de vigilance (NF P 98-351) pour aveugles ou malvoyants
 - Passage piétons réglementaire :
 - Longueur > 2,50 m et largeur > 0,50 m avec contraste visuel
 - Contraste tactile sur la chaussée ou le marquage (ou autres) pour
 - Se situer sur le passage piéton
 - Ou en détecter les limites

Annexe I :

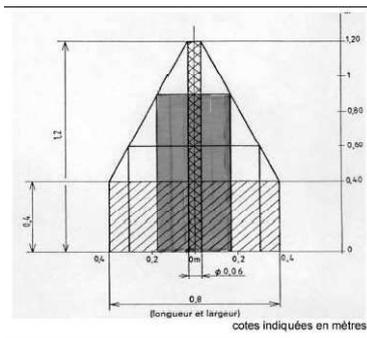
Sur la voirie et dans les espaces prives accueillant du public (ERP-BHC) un passage libre de 2,20 m de haut au dessus du sol doit être organisé sous les éléments suspendus au dessus des cheminements. Lorsque les éléments sont situés en dessous de 2,20 m et qu'ils forment une saillie de plus de 0,15 m par rapport aux murs ou poteaux sur lequel ils sont fixes, des dispositifs de détection physique par les cannes d'aveugles doivent être installés.

- Soit par un élément bas situé à l'aplomb de l'obstacle en porte à faux à hauteur maximale de 0,40 m par rapport au sol
- Soit par une surépaisseur fixée au sol d'au moins 3 cm de haut



Bornes, poteaux et mobilier urbain comportent une partie contrastée

- Avec le support
- Ou avec l'arrière plan

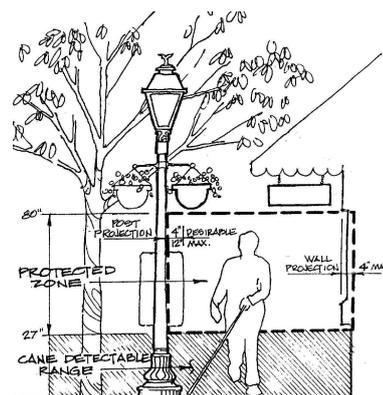


Caractéristiques de la partie contrastée :

- Hauteur de la partie contrastée > 10 cm
- Sur le pourtour du support (mobilier cylindrique)
- Longueur > 1/3 largeur (autre)
- À une hauteur comprise entre 1,20 m et 1,40 m

Mobilier de hauteur < 1,30 m : contraste est sur la partie haute

- Les obstacles sur cheminements piétons :
- S'ils sont en porte à faux, passage libre > 2,20 m



BARRIERES DE PROTECTION – ARCEAUX :

Recommandation :

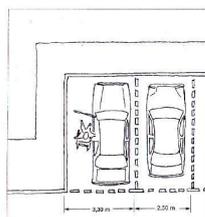
- les barrières de protection doivent avoir une lisse basse située au maximum à 40 cm du sol.

Annexe I :

- Les arceaux simples sont à déconseiller car ils constituent une faible surface de contact : les arceaux renforcés par 2 barres transversales dont l'une est fixée à moins de 40 cm du sol sont par contre recommandés.

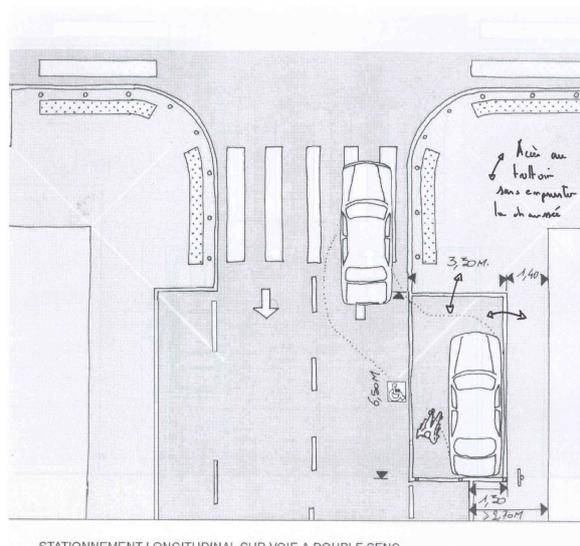
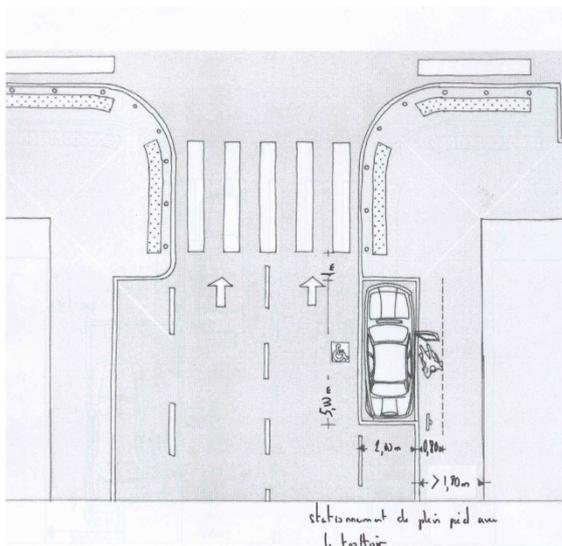
Stationnement réservé :

- ❖ 2% de l'ensemble des places sont :
 - Accessibles
 - Adaptés
 - Permettre de rejoindre le cheminement piéton
 - Aux personnes en fauteuils roulants
 - Parcètres sont accessibles
 - Au plus près des places accessibles



- Largeur > 3,30 m
- Pente < 2 %
- Dévers < 2 %
- Plain-pied avec le trottoir
- Sinon:
 - Accès au trottoir sans emprunter la chaussée
 - Abaissé d'une largeur > 0,80 m
 - Abaissé conforme « traversée »

- ❖ En cas de stationnement longitudinal
 - À gauche
 - Et de plain-pied avec le trottoir
- Largeur peut être réduite à 2 m si :
 - Trottoir largeur > 1,80 – Et bande matérialisée de 0,80 m au droit de l'emplacement



• Marquage

- Peint en blanc
- Sur les limites de l'emplacement
- Dimensions : 0,50 m x 0,60 m ou 0,25 m x 0,30 m



Annexe I :

- Possibilité d'implanter le pictogramme sur la place (dimension 1 m x 1,20 m)
 - Signalisation



• Répartition :

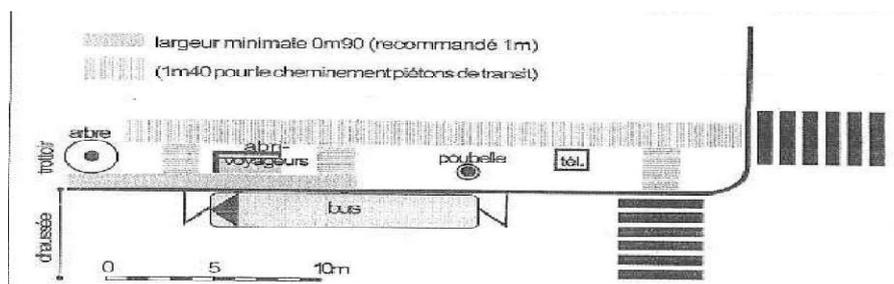
- Homogène
- Plan zonage élaboré
- Après avis de la commission communale pour l'accessibilité
- Ou dans le plan de mise en accessibilité

Feux de signalisation :

- Dispositif permettant de connaître :
 - Les périodes de traversée
 - Pour les personnes aveugles ou malvoyantes

Arrêt de transport collectif :

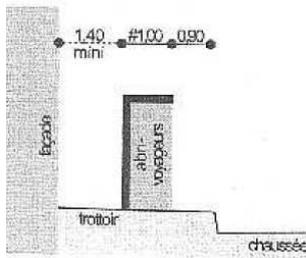
- Aménager conformément au schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs
 - Arrêt : hauteur adaptée au matériel roulant
 - 1 cheminement dégagé d'obstacle depuis le trottoir donne accès à l'arrêt
- Arrêt du véhicule au plus près du quai ou du trottoir



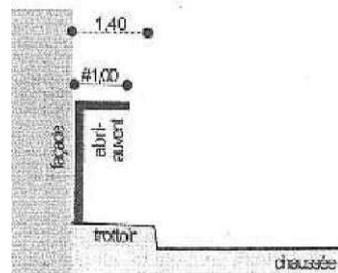
- Largeur >0,90 m entre la bordure et l'arrêt

- Si cheminement non accessible côté bâti, largeur > 1,40 m

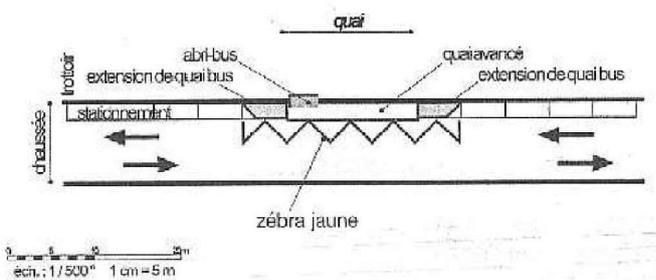
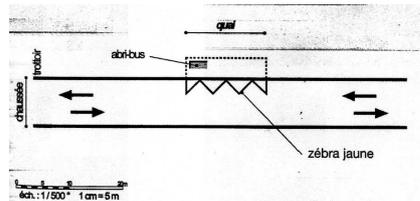
Solution dissociant les cheminements piétons en transit et le point d'arrêt, plus lisible et plus fonctionnel.



Solution en milieu urbain étroit: recours à un abri-auciel.



En alignement :



- Air de rotation de diamètre 1,50 m pour accès au véhicule
- Milieu urbain
 - Arrêt en alignement
 - Ou « en avancées »
- Si point d'arrêt > 26 cm
 - Bande d'éveil de vigilance sur la longueur de l'arrêt

Information voyageur :

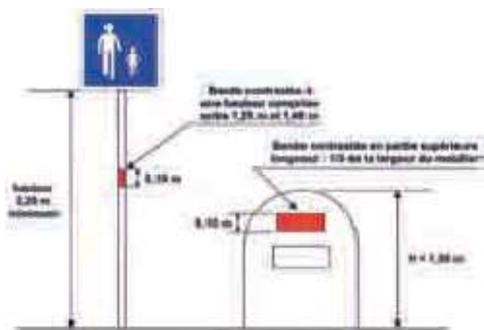
- À chaque arrêt, indication de :
 - Ligne de transport
 - Caractères : hauteur > 12 cm
 - Contrasté par rapport au fond
 - Destination

- Nom du point d'arrêt
- Commencer par une majuscule puis minuscule
- Caractères : hauteur > 8 cm
- Contrasté par rapport au fond

La signalétique et les systèmes d'information :

• Signalétique et system d'information :

– Accessibles aux handicapés



Facilement compréhensible, lisibles en toutes conditions

- Visibles en position debout ou assise
- Contrastée par rapport au fond
- Hauteur des caractères

– > 1,5 cm pour lecture proche

– > 15 cm si lecture à 4 m

– > 20 cm si lecture à 6 m

Si commande dans la signalétique :

– 0,90 m < hauteur < 1,30 m

– Identification par

- Pictogramme
- Ou inscription en relief

– Zone 0,90 m x 1,30 m pour fauteuil roulant

Accessibilité / voirie et espaces publicsRéglementation et mise en œuvre Des itinéraires confortables

Des traversées courtes et sûres

- **en fonction de l'usage** : pôles générateurs de déplacements piétons (écoles, ERP, TC...) existants ou à venir en tenant compte des lignes de désir
- **dans l'axe du cheminement**
- où la **vitesse est la plus modérée**
- où la **visibilité piétons / véhicules est la meilleure**

Les matériaux des revêtements de sol, leur coloris et leur traitement de surface sont a choisir en prenant en compte le confort et la sécurité de tous les usagers :

- Non glissant
- Non meuble
- Planéité
- Résistant a l'usure, a la fatigue et a la fissuration
- Facile d'entretien dans le contexte particulier de leurs usages, leur lieu d'implantation

Des bandes de guidage et d'aide a l'orientation :

Préconisation : Le cheminement doit comporter un repere continu tactile et visuel pour faciliter les déplacements des personnes mal voyantes utilisant des cannes pour se repérer.

Recommandation : Pour aider les malvoyants a suivre le cheminement, il est préconise d'installer dans le sol sur toute la longueur des bandes de guidage repérables ou bandes d'aide a l'orientation (**BO**) ayant les caractéristiques suivantes

- ❖ **Repère visuel :** par un contraste de couleur par rapport au revêtement du cheminement
 - ❖ **Repère tactile :** par un relief en creux détectable par les cannes d'aveugles
- ⇒ **Bande d'éveil de vigilance** Pose obligatoire sur les bateaux aménagés sur les trottoirs pour les passages piétons de bande d'éveil et de vigilance (**BEV**)



Bandes d'éveil et de vigilance

A coller (polymère) ou à sceller (béton résine)

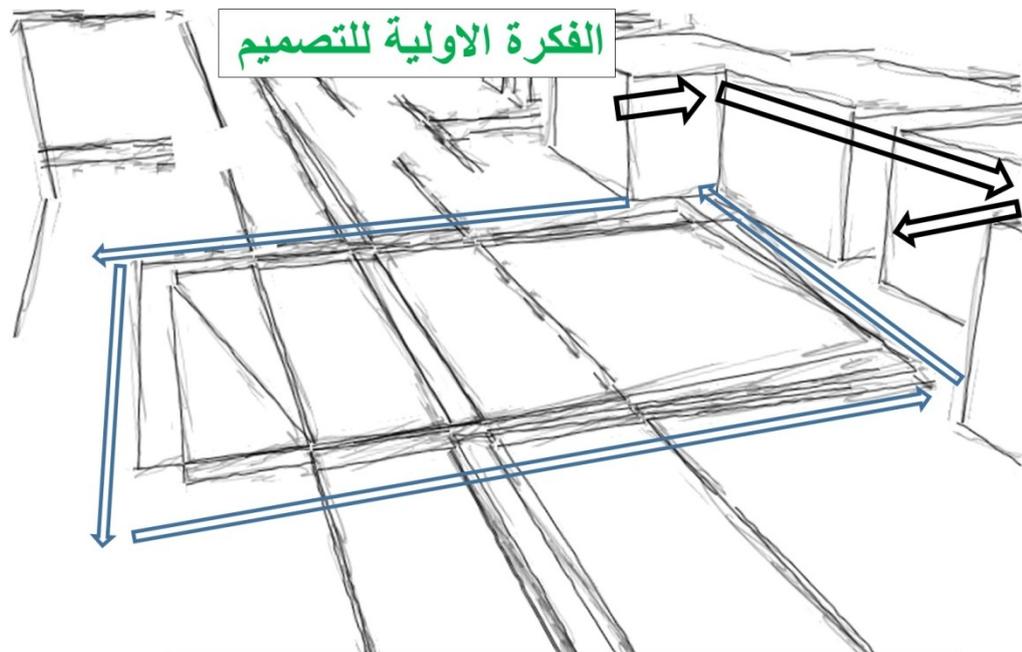
pour un usage extérieur

Etape d'évolution de projet

- Loi algérienne Droits des personnes ayant des besoins spéciaux
- Etat de l'espace public
- La situation de l'espace public algérien...
- La catégorie la plus touchée est celle des personnes handicapées
- Rechercher les demandes des utilisateurs sans exception
- Essayez de bien observer l'emplacement du projet pour bien comprendre l'emplacement et comment utiliser le mouvement et l'extraction des problèmes
- L'accès est le plus gros problème et la personne la plus touchée est la personne handicapée
- Recherchez tous les besoins des utilisateurs handicapés particuliers pour connaître leurs caractéristiques positives et savoir comment les déplacer.
- Il y a des cyclistes alors ils ont besoin de leur propre chemin
- Le début de l'extraction de l'idée du projet en respectant tous les objectifs fixés, notamment l'utilisation de l'espace public par les personnes handicapées facilement et en bénéficiant de tous
- Le début de l'application de l'idée de conception est de donner de belles vues, ce qui est dû à l'admiration de l'utilisateur, en particulier aux entrées, et dans le but d'attirer l'utilisateur.
- Fournir des techniques qui résolvent le problème d'accessibilité et d'application dans le projet selon les normes internationales
- Satisfaction de toutes les exigences des utilisateurs découlant du processus d'entretien et de la fiche comportementale avec résultats de Questionnaire
- La sécurité à la place est très importante
- Donner son chemin à un bus de transport en commun
- Le processus d'ombrage est très important, je dois tester l'endroit en Utiliser un programme informatique
- Etat de l'espace public
- La situation de l'espace public algérien...
- La catégorie la plus touchée est celle des personnes handicapées
- Rechercher les demandes des utilisateurs sans exception

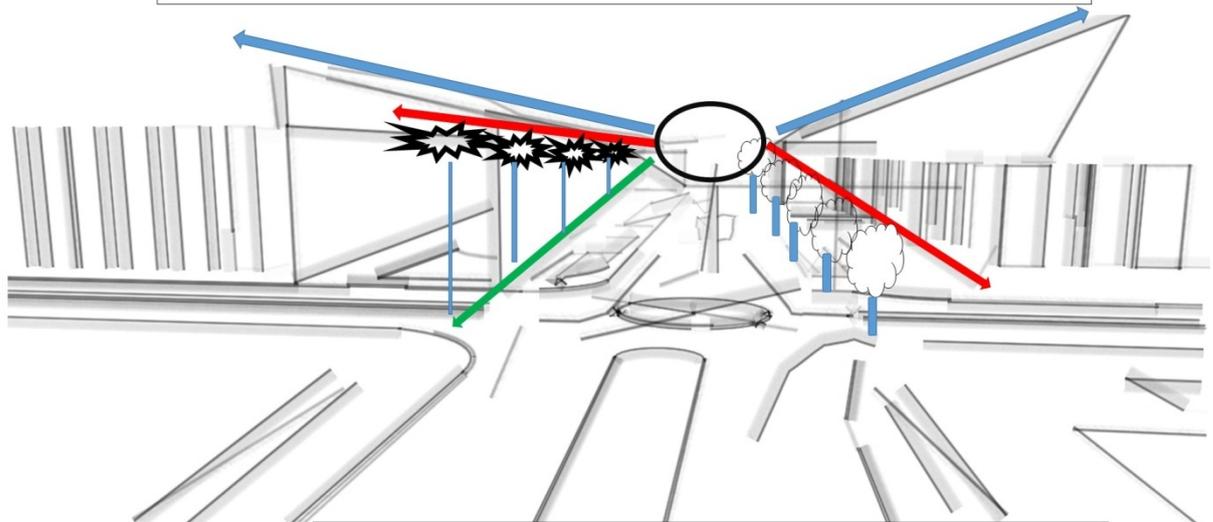
- Essayez de bien observer l'emplacement du projet pour bien comprendre l'emplacement et comment utiliser le mouvement et l'extraction des problèmes
- L'accès est le plus gros problème et la personne la plus touchée est la personne handicapée

Etape d'évolution d'idée

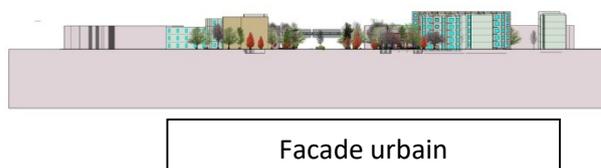
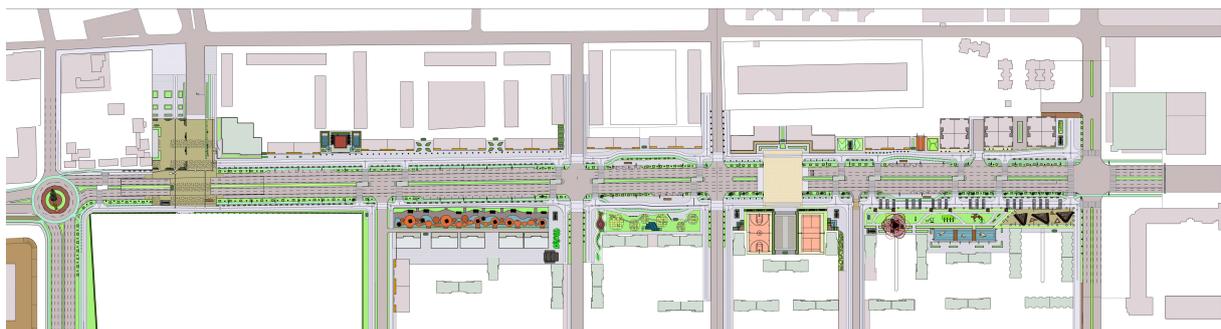
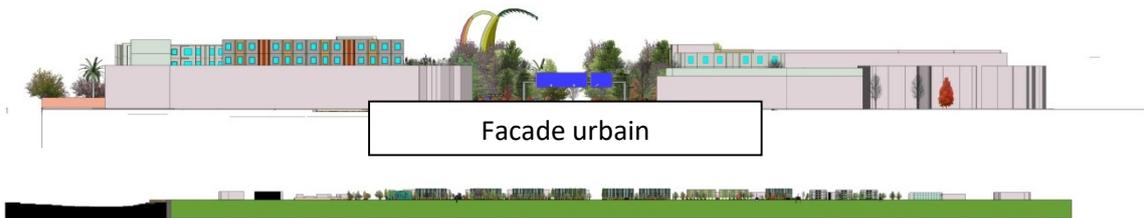


توافق الاشكال الهندسية المجاورة مع اشكال المشروع

اعطاء مشاهد جذابة من خلال تطبيق خاصية المنظور



تعدد المنظور بنقطة تلاشي مشتركة لاعطاء منظر خلاب







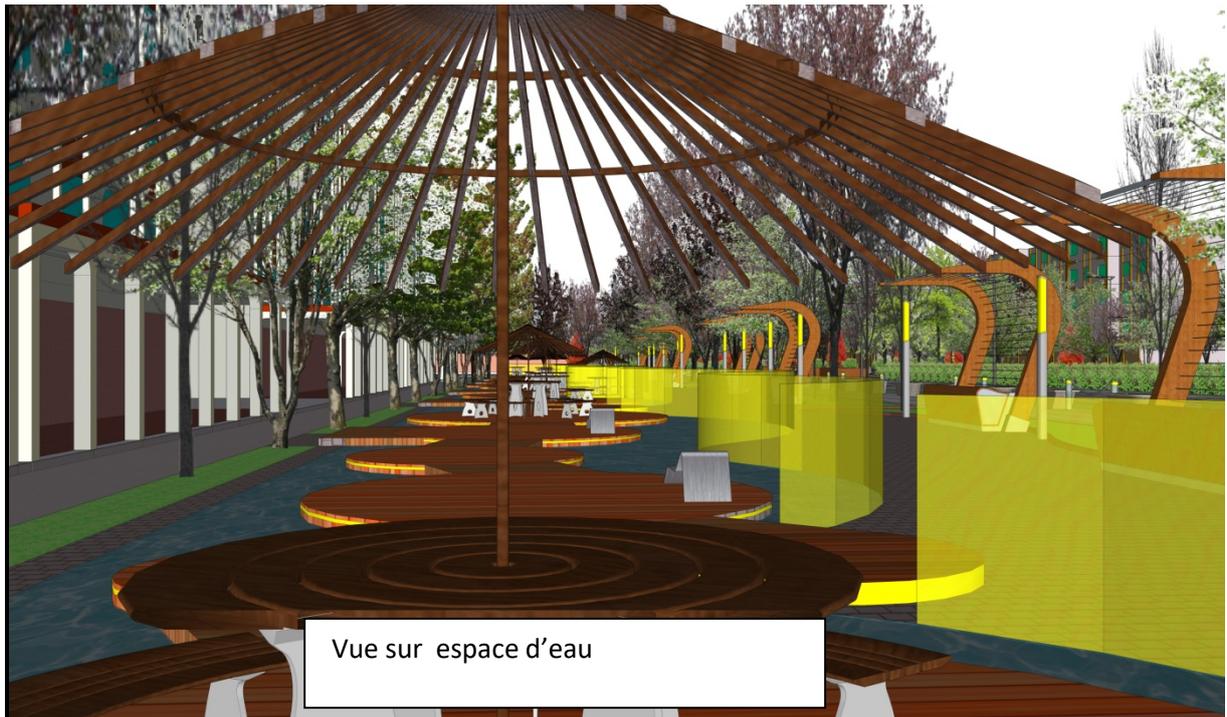
Vue sur quelque des un aménagement



Vue sur quelque des un aménagement

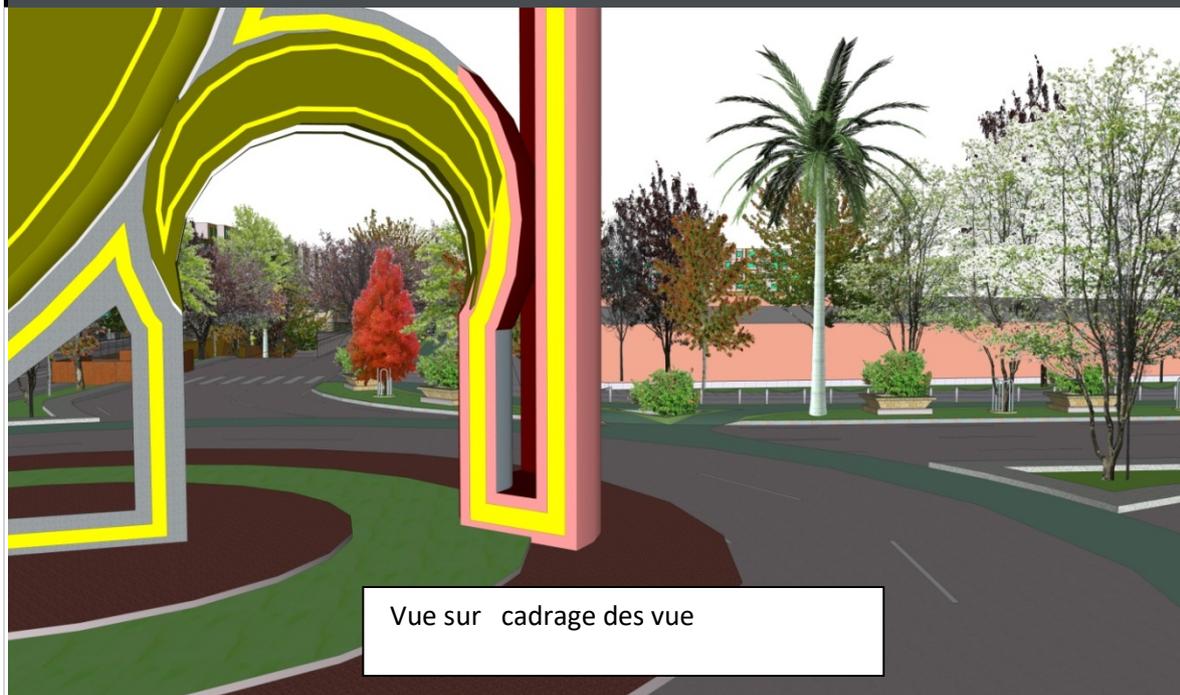
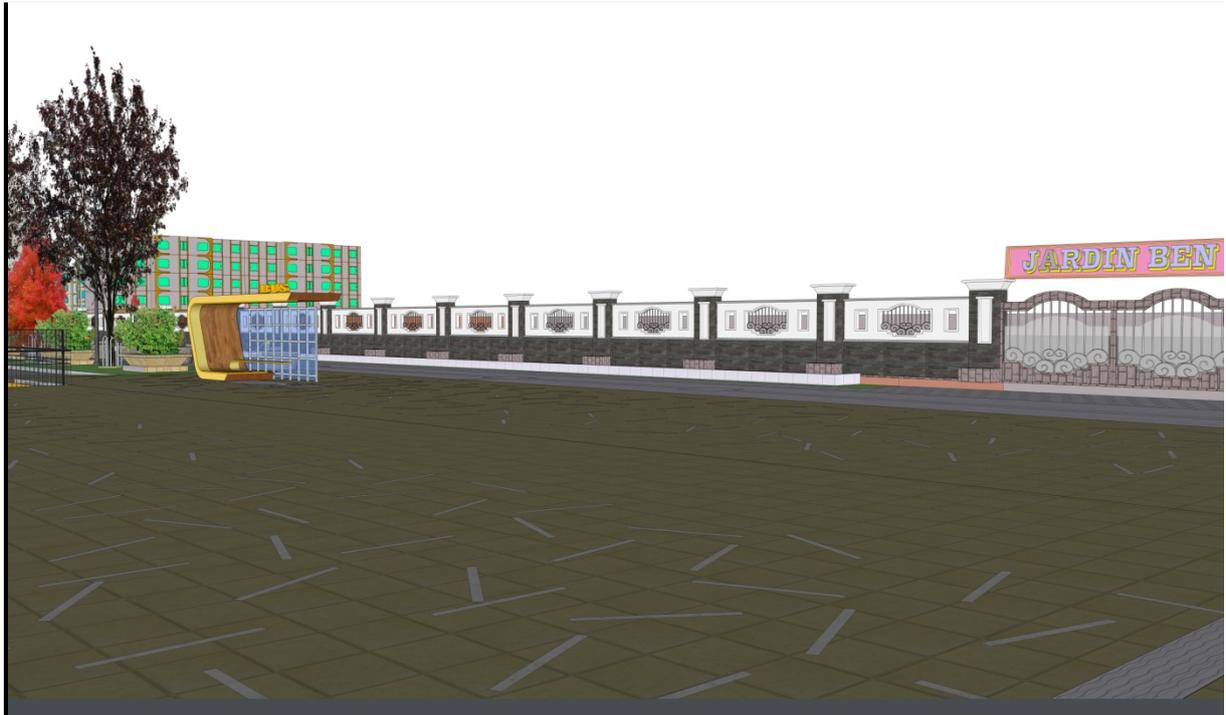


Vue sur quelque des un aménagement



Vue sur espace d'eau





Vue sur cadrage des vue

Bibliographie :

- ❖ Aménagement des espaces publics emblématiques du centre-ville Concours d'architecture et d'ingénierie Préprogramme Communauté urbaine de Bordeaux
- ❖ -FONTAINE Laurent, « Les nouveaux espaces publics chez les Tucuna d'Amazonie colombienne », Journal de la Société des Américanistes, n^{os} 99-1, 2013, p. 79)
- ❖ -TABIN, J.-P., KNÜSEL, R. & Ansermet, C. (2014). Lutter contre les pauvres. Les politiques face à la mendicité dans le canton de Vaud. Lausanne : Éditions d'En bas.
- ❖ -2e trimestre 1997, Dépôt légal : Bibliothèque nationale du Québec ISBN : 2-9801995-3-2
- ❖ -525, rue Dominion, Montréal (Québec) H3J 2B7, Courrier électronique: arlphim@login.net
- ❖ -Actes électroniques, Aménagements raisonnables et Situations de handicap Journée d'études organisée à l'EHESP (La Plaine Saint Denis) le 11 février 2016
- ❖ -Améliorer l'usage des espaces publics dans les villes européennes Contributions du projet usé Site web, [<http://urbact.eu/user>]
- ❖ -CHARTRE DES ESPACES PUBLICS, Nouvelle édition 2013 version actualisée
- ❖ -Des espaces publics à vivre Étude prospective Projet n° 60516349 27 mars 2017 RAPPORT FINAL PLANIFICATION CONCEPTUELLE DU COEUR VILLAGEOIS
- ❖ -Dominique PIPARD-THAVEZ, Réussir l'entretien aux concours de la fonction publique Complément Partie 6 : « Quelques parcours professionnels à la loupe » Parcours 1, concours interne : analyse
- ❖ -Éléments de méthodologie sur les diagnostics d'accessibilité Version de septembre 2008
- ❖ En collaboration avec : **Société Logique Inc.** 3250, boulevard St-Joseph Est Montréal (Québec) H1Y 3G2
- ❖ Guide pour l'aménagement de voiries et d'espaces publics Mai 2002 accessibles
- ❖ HAL Id: HALSHS-00143380 <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00143380> Submitted on 25 Apr 2007 L'accessibilité des piétons à l'espace public urbain Rachel Thomas [<http://www.ehesp.fr/recherche/domaines-de-recherche/politiques-sociales-et-de-sante/programme-de-recherche-emploi-des-personnes-handicapees-dans-la-fonction-publique/>]
- ❖ L'accessibilité des transports aux personnes handicapées et à mobilité réduite, 2008
- ❖ La chaîne de déplacement entre la voirie, le cadre bâti et les espaces publics 35 Article 2 de l'Arrêté du 1 août 2006 fixant les dispositions prises pour l'application des articles R. 111-19 à R. 111-19-3 et R. 111-19-6 du code de la construction et de l'habitation relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées
- ❖ LEVY DEPUTEE 2006, L'accessibilité des transports aux personnes handicapées et à mobilité réduite Geneviève du Var Rapport remis au Premier ministre L'accessibilité des transports aux personnes handicapées et à mobilité réduite

- ❖ Le plan de mise en accessibilité de la voirie dans la commune direction générale de l'Urbanisme de l'Habitat et de la Construction, 2002
- ❖ MARIE-RENEE GUEVEL ET PASCALE ROUSSEL, Les enjeux majeurs de l'accessibilité et la loi du 11 février 2005 .[<http://accessibilite-universite.apf.asso.fr>]
- ❖ Mesure de la qualité de l'air en proximité automobile, juillet 2006 rapport d'étape 19janvier-27juin2006, rue maréchal Joffre a nantes, rue nationale à Cholet
- ❖ Moelle épinière et motricité Québec 6020 Jean Talon Est bureau 400 Montréal H1S 3B1 514 341-7272 [www.moelleepiniere.com]
- ❖ Photographie : Pascale Simard, Paul-Émile Beaudry, 1999, Pierre Berube Conception graphique : Interface Média4
- ❖ Fernando Barreiro / Grenoble-Alpes Année 2007Métropole, Photos : © Villes membres du projet USER Design Graphique : [www.la-mine.com] avril 2015 N° d'ordre 2007-ISAL-0061
- ❖ Plan de déplacements urbains (PDU) et annexe accessibilité septembre 2009, Le cas du Pays Voironnais Certu Ville accessible à tous FICHE n° 8 - PDU - Annexe accessibilité Pays Voironnais
- ❖ See discussions, stats, and author profiles for this publication at: April 2008 Source: OAI <https://www.researchgate.net/publication/41755400> Une approche multi-échelle de l'accessibilité pour maîtriser l'étalement urbain Conférence Papier ·
- ❖ MICHELE GROSJEAN ET J-P THIBAUD, 2006 Sophie MARIANI-ROUSSET « ESPACE PUBLIC ET PUBLICS D'EXPOSITIONS. LES PARCOURS : UNE AFFAIRE A SUIVRE » in Espace urbain en méthodes (pp. 29-44), dir., éd. Parenthèses, coll. Eupalinos, Marseille, 220 p.
- ❖ L'Institut National des Sciences Appliquées, 2002 Thèse Vers une amélioration de l'accessibilité urbaine pour les sourds et malentendants quelles situations de handicap résoudre et sur quelles spécificités perceptives s'appuyer ? Présentée devant de Lyon
- ❖ VANMARQUE Maïté, DCB 15, Mémoire d'étude, Janvier 2007, Droits d'auteur réservés.
- ❖ Ville accessible à tous Accessibilité aux personnes à mobilité réduite FICHE n° 8
- ❖ Ville de Gradignan Prescriptions fonctionnelles et urbanistiques **12/2010** Hangar G2 Bassin à flot n°1 quai Armand Lalande BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex , e-mail [contact@aurba.org]
- ❖ Voirie en milieu urbain Etat de l'art Juin 2016 Rapport conçu sous système de l'accessibilité

Résumer :

Ce travail traite le sujet de l'**accessibilité** à l'espace public. Au regard de l'importance de ce dernier dans la vie de citoyens, la réponse aux besoins de tous les usagers notamment les personnes aux besoins spécifiques et les personnes à mobilité réduite prend une importance majeure. Ceci est d'autant plus vrai que la situation de l'accessibilité dans l'espace public en Algérie est très problématique. Cet état de fait nous a amené à aborder les techniques de conception possibles et leurs application dans l'aménagement des espaces publics en vue de réaliser l'objectif de permettre une égalité des chances à ce dernier par l'accessibilité. Ce mémoire présente l'étude complète d'un projet d'aménagement d'un parcours d'espace public sous la forme d'un boulevard urbain accessible à tous dans la ville de Biskra. Ce présent travail conclut qu'une meilleure accessibilité à l'espace public permet à ce dernier d'acquérir la valeur de **[Lieu]**.

المخلص

يتناول هذا العمل موضوع الولوجية للجميع للفضاء العام بالنظر إلى أهمية هذا الفضاء في حياة المواطن. فإن تلبية حاجيات هذا الأخير مهمة ومنها تحقيق ولوجيه مثلى لجميع المستعملين وخاصة الأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة وذوي الإعاقة الحركية إلى الفضاء العام. والتي تكتسي أهمية قصوى بالنظر إلى النقصان الفادح في هذا المجال في الفضاء العام الجزائري. ولهذا الغرض تطرقنا إلى دراسة التقنيات التصميمية المتاحة وتطبيقاتها في تصميم الفضاء العام من أجل الوصول إلى هدف تحقيق المساواة في الحظوظ على الولوجية. يقدم هذا العمل دراسة شاملة لمشروع تهيئة مسار فضاء عام على شكل شارع عمراني لمدينة بسكرة يتبني كل جوانب الولوجية للفضاء العام. إن تسهيل الولوجية للفضاء العام يكتسي أهمية بالغة ويسمح لهذا الأخير باكتساب عن جدارة قيمة **[المكان]**