

Tout d'abord, je souhaite la bienvenue à ceux et celles qui nous font le plaisir et l'honneur de leur présence.

Élus qui détenez les décisions de faire, cadres et techniciens qui détenez les savoir-faire, artisans et compagnons qui réalisez, et utilisateurs de tous horizons, partageurs de rue.

Merci à tous ceux qui se sentent suffisamment « acteur et citoyen » pour comprendre que « le partage dans la durée » est l'affaire de tous, du « conseiller » au « payeur » .

Pourquoi cette rencontre ? Pourquoi nous ... « handicapés » ... dans cette rencontre ?

Pour regarder , ensemble dans la même direction et réfléchir 21ème siècle. Et parce que le thème nous est essentiel.

En effet, au-delà des considérations « réglemento-technico-économiques » il y a , pour nous dont la mobilité est compliquée par une déficience, le postulat « Accéder c'est exister » ...*malgré nos déficiences*.

En effet, *il s'agit de vivre vraiment, et Vivre* c'est exister pour soi, pour d'autres, pour les autres , avec les autres .

Aller facilement vers l'autre ; pouvoir l'accompagner, le suivre. Partager avec les autres des épisodes d'une société commune, dont un environnement propice gommerait les complications remorquées par nos déficiences.

Par définition nos déficiences nous privent de certains moyens basiques qui devraient inconsciemment transformer une situation banale en situation propice ; de ce fait, la situation banale pour la plupart, reste, pour nous, un obstacle banal !

Mais ça change tout s'y en arrivant, la situation est préparée propice, ce que d'aucun appelle « adaptée » !

Aidez-nous à exister, en aidant tous à exister mieux.

Nous aider à construire une accessibilité « pour tous » ; c'est à dire créer les conditions d'un déplacement autonome, en confort et sécurité vers les lieux de rencontre communs à tous.

C'est moins compliqué qu'il n'y paraît.

Nous pouvons vous aider à nous aiderdans une démarche qui vous semble, souvent à tort, complexe .

Premier ingrédient la continuité : faire qu'un parcours, même très petit, ne soit pas en fait inutilisable parce que un point de passage reste un obstacle !

« négliger » la continuité c'est considérer les points mais pas la ligne.... c'est épeler le mot sans lire la phrase, c'est tristement peu compréhensible ...

Ensuite la fluidité : et pour cela rien de mieux que la simplicité et la chasse aux formes brisées dont chaque ligne de rupture (bordure) est un obstacle significatif tout autant qu'un surcoût significatif ; la chasse aux mobiliers urbains de moins en moins mobiles et de plus en plus obstacles et toujours coûteux.

Enfin la convivialité de la rue:

il s'agit quand même fondamentalement d'une même réalité de constat, un espace devenu public, servant principalement à la circulation des hommes et des marchandises ; une voie de transit .

Mais fouillons le pourquoi de la rue pour retrouver un comment :

Elle est à l'origine de tout un discours sur la ville (le cœur, le poumon, la respiration...). Curieusement, on peut dire que la nouvelle rue, se déshumanise, au fur et à mesure qu'elle se remplit et se construit.

La logique qui préside à l'ensemble de ces réformes est d'abord celle de la circulation, des vivres, des personnes, et des biens, ...des troupes ... prélude au contrôle social. Assainissement et propreté également. La multiplication des trottoirs, cet « élément essentiel de la sécurité du piéton » repoussé aux marges d'une circulation devenue agressive.

Si l'on peut encore imaginer la rue d'autrefois dans quelques rues piétonnes d'aujourd'hui, il est cependant malaisé de peindre la totalité de ce spectacle qu'est la rue urbaine.

Malgré la diversification, la création des grandes surfaces commerciales, qui ont abandonné les centres-villes et les rues (au profit des parkings), la rue ne cesse pas d'être le

lieu privilégié du commerce. C'est aussi celui de toutes sortes de sociabilités qui sont directement liées aux circulations dans la ville.

Mais la rue est un peu plus que cette promiscuité de hasard. Elle est aussi, et peut-être surtout, rencontre de proximité ; se retrouvent les habitants des mêmes immeubles, les clients des mêmes commerces, se croisent des emplois du temps involontaires, qui peuvent se transformer en rendez-vous .

Une des évolutions majeures reste cependant et encore celle de la circulation. Jusque vers 1880, la rue est encore le domaine du piéton plus que du cavalier, de la charrette à bras plus que du char attelé. Sans doute, les encombrements décrits ne sont pas imaginaires, et les ex-voto des églises urbaines témoignent du grand nombre des accidents... de la circulation, femmes et enfants estropiés pour avoir heurté une roue de carrosse ou de chariot, ou avoir été frappés par le sabot d'un cheval. Jusqu'à l'aube du XXe siècle, la rue reste le domaine du cheval: pour tirer les diligences, les fiacres et les camions, sans parler des chevaux de promenade des jardins et de la cavalerie militaire encore très présente.

Mais l'apparition, puis le développement successif, du tramway, puis de la traction à vapeur, enfin de l'automobile et du camion transforment radicalement l'usage de la rue : Deux innovations sont fondamentales : le lent mais progressif abandon du pavé (de même que la disparition de la rigole d'écoulement des eaux, souvent située au milieu de la rue), et la fin des étals débordant sur la rue. L'aménagement des trottoirs pour le commerce quotidien ne dure lui-même qu'un temps, les besoins de la circulation conduisant à élargir la chaussée au détriment des trottoirs nouvellement installés.

Non seulement cela réduit le domaine piétonnier, mais conduit peu à peu à un nouvel usage de la rue, en quelque sorte interdite au piéton, à la flânerie, à un assemblage de comportements et d'ostentation, aux rencontres qui ne se font plus qu'aux endroits des arrêts spécifiques de nouveaux modes de transports.

Il demeure possible que la rue, ainsi dépossédée, retrouve une partie de son autonomie, mais la circulation de surface reste un des problèmes les plus délicats de la gestion urbaine.

N'oublions pas que partager l'usage de la rue est tout autant envisageable en terme d'espace lieu qu'espace temps ! On peut très bien et souvent facilement aménager l'espace temps de la rue (en analysant les diverses séquences de la vie quotidienne du quartier).

L'usage social concourt autant que l'habitat ou la nature de l'immobilier à installer une véritable hiérarchie des rues, voire à favoriser des phénomènes de rejet et d'exclusion. L'usage social par le partage concourt à réinstaller la rue dans sa fonction habitat et à favoriser des phénomènes de citoyenneté et d'inclusion.

Merci,

3/3

-Mieux partager la rue- Conférence-débat du 22 novembre 2013 -

Intervention:

« •Aménagements nécessaires pour l'accessibilité des personnes en situation de handicap

par Alain COUDRE/Association des Paralysés de France (APF). »

Nos besoins se traduisent en minima ou maxima dimensionnels ; donc en normes dont des textes regorgent et qui amplifiées par l'exagération des récalcitrants tombent dans l'énorme du non-raisonnable.

J'ai une pensée pour les hérissons dans les portes-monnaie et ne veux, de si bon matin, exciter leur tendance à hérissier dans vos poches !

Que nous faut-il ? (sachant que tous les « nous » sont différents!)

D'abord et surtout une bonne dose d'empathie ! De celle qui sans trop de compassion, avec bon sens et souci de comprendre nous fait attentif à nos prochains. De celle qui virtuellement vous met dans un fauteuil roulant ou vous ferme les yeux ou les oreilles, ou bien vous ramène à l'inconscience de vos trois ans, mais paré à ressentir toutes les difficultés rencontrées et trouver une réponse de bon sens. Bien se mettre en tête que l'accessibilité s'apprécie d'abord par l'autonomie qu'elle procure.

Autre préalable, pouvoir se guider donc pouvoir disposer de repères détectables par l'un de nos sens non déficients. (à noter que le sens du toucher est un des plus sensibles mais des moins sollicités par les « valides »).

Que ne nous faut-il pas ? (ou pas trop)

Le reste est du grand bon sens ; imaginez vous manipuler un caddy de supermarché chargé de 80 kg d'œufs frais à emmener chez vous ! Par où n'oseriez-vous pas le faire passer ! ?

Il ne faut plus que nous constatons que des travaux neufs et coûteux aient été réalisés en reproduisant les mêmes inepties « illégales » donc à rectifier à un moment ou un autre et au risque de devoir restituer les aides publiques ... !