



Projet «Ville de Casablanca, accès à tout pour tous»

Diagnostique d'accessibilité sur la Commune de Sidi Belyout, Casablanca, Maroc

Rapport de synthèse

Août 2016

D.I.S.A. Consulting

Conseils en **D**éveloppement **I**nclusif & **S**ervices **A**ccessibles
N° SIREN : 520 945 221 00015

6 bd Fernand Point 38200 VIENNE

Contact : Eric Plantier Royon

☎ : 06 89 78 61 92 ✉ : disaconsulting@free.fr

Ce document a été financé par une subvention du Département d'Etat Américain. Les opinions, constatations et conclusions présentées dans ce document sont celles de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement celles du Département d'Etat Américain.

I. OBJECTIFS DES DIAGNOSTICS ET METHOLOGIE UTILISEE

I.1 Contexte et résultats attendus

Dans le cadre du projet « Ville de Casablanca, accès à tout pour tous », financé par le Middle East Partnership Initiative (MEPI) et visant à améliorer l'accessibilité architecturale et urbaine pour les personnes en situation de handicap, le Groupe AMH et ses différents partenaires institutionnels souhaitent préparer l'engagement de travaux de mises en accessibilité pour les personnes en situation de handicap sur des parcours urbains présélectionnés.

La prestation de réalisation de diagnostics d'accessibilité avait pour objectif :

- d'évaluer l'accessibilité des bâtiments, espaces publics et systèmes de transport définis en utilisant une approche universelle, c'est à dire en recherchant un environnement qui soit, autant que faire se peut et de la manière la plus indépendante et naturelle possible, accessible, compréhensible et utilisable par tous, sans devoir recourir à des solutions nécessitant une adaptation ou une conception spéciales. Pour se faire, les diagnostics réalisés prendront en compte les différents handicaps visuels, auditifs, physiques, mentaux et psychiques.
- de sensibiliser et améliorer les compétences techniques des acteurs locaux autour de la question d'accessibilité. L'implication des acteurs locaux dans la réalisation de la préparation et dans la réalisation des diagnostics permettra de les professionnaliser sur la thématique de l'accessibilité. Une formation préalable à la réalisation des diagnostics d'un minimum de 2 heures pourrait être réalisée en amont des diagnostics par l'équipe projet.
- de proposer des scénarii d'amélioration des conditions d'accessibilité pour des futurs travaux de mise en accessibilité. Les diagnostics décriront précisément l'ensemble des obstacles repérés, avec une photographie et un repérage sur plan. Ils décriront ensuite les solutions techniques et les travaux nécessaires pour enlever ses obstacles.

Rappel des limites de la mission

La mission effectuée n'étant pas une mission de maîtrise d'œuvre, les estimations de coûts n'ont pas été assurées.

Les solutions techniques énoncées ne sont par ailleurs pas un cahier des charges, qui relèvent également d'une mission de maîtrise d'œuvre.

Les observations faites ne prennent pas en compte d'éventuelles complications qui auraient échappées à l'analyse visuelle.

I.2 Méthodologie utilisée

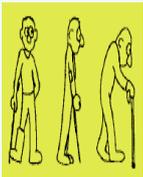
La méthodologie utilisée s'est appuyée sur une démarche qui se voulait pragmatique et efficace, dans un souci d'optimisation du temps consacré pour respecter les délais de réalisation des diagnostics, et dans un souci d'optimisation des moyens financiers à engager dans la phase ultérieure des travaux.

A. Principes de base utilisés

L'analyse de l'accessibilité des bâtiments et des espaces publics a été guidée principalement:

- 1. par une analyse par l'usage et par le confort d'usage**, plus que sur le strict aspect réglementaire qui ne constitue qu'une base minimum. Au delà des personnes en situation de handicap, il est important de noter, notamment pour sensibiliser les pouvoirs publics et les décideurs, qu'un environnement accessible profite aussi à une part importante de la population, celle nommée à «mobilité réduite» qui recouvre un public varié : personnes âgées, femmes enceintes, enfants et personnes de petites tailles.... Enfin, il faut garder à l'esprit qu'un environnement accessible, selon le principe de la conception universelle, profite au final à tous, parce que plus confortable et simple d'utilisation. Pour exemple, le diagnostic réalisé sur la ligne de tramway a permis de constater que la plupart des usagers utilisait les passages PMR large de 85 cm, plus confortable d'usage que les autres portes larges seulement de 50 cm.
- 2. par une analyse par type de handicap**. Une meilleure accessibilité profite d'abord et avant tout aux personnes en situation de handicap, ayant une déficience soit physique, soit sensorielle, soit intellectuelle, soit psychique. **Tous les types de déficience sont pris en compte**, et pas seulement les déficiences physiques. Contrairement aux idées reçues, **l'accessibilité ne concerne en effet pas que les personnes en fauteuil roulant et avec un handicap physique, et de nombreuses actions peuvent être réalisées pour les personnes ayant d'autres types de déficiences.**

Quelques obstacles, problèmes et solutions par type de déficience

Type de déficience	Incapacités et spécificités	Accessibilité requise	Actions possibles
<ul style="list-style-type: none"> Visuelle Malvoyance et cécité 	<ul style="list-style-type: none"> Voir et comprendre les grandes formes Lire ce qui est écrit petit ou compliqué Se repérer dans l'espace et s'orienter Se déplacer en sécurité (obstacles, autres usagers à deux roues ou en voiture) 	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de la perception visuelle Mobilisation des autres sens 	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place de bandes podotactiles sur les sols pour le guidage ou l'alerte Signalétique adaptée, visible et compréhensible Chemins sans obstacle
<ul style="list-style-type: none"> Auditive Malentendante – surdité 	<ul style="list-style-type: none"> Entendre des informations sonores Lire sur les lèvres en zone mal éclairée 	<ul style="list-style-type: none"> Transfert d'information du domaine auditif au domaine visuel 	<ul style="list-style-type: none"> Signalétique, Qualité des éclairages et de l'acoustique
<ul style="list-style-type: none"> Physique Difficultés à se mouvoir. Utilisation d'aide de marche et de fauteuil roulant 	<ul style="list-style-type: none"> Se déplacer sur des sols meubles, glissants ou inégaux Franchir des obstacles ou dénivelés (marches, pentes) Franchir des passages étroits Atteindre certaines hauteurs Saisir, utiliser des objets Voir à certaines hauteurs Se déplacer sur de longue distance sans pouvoir se reposer 	<ul style="list-style-type: none"> Supprimer tout obstacle sur les parcours externe (voirie) et interne (entrée, sortie, mobilité dans les bâtiments) et mettre en place les conditions pour une bonne utilisation des aides de marche 	<ul style="list-style-type: none"> Nature des sols, rampes d'accès et escaliers, cheminement sans obstacles, adaptation des équipements et des commandes
<ul style="list-style-type: none"> Mentale 	<ul style="list-style-type: none"> Difficultés d'apprentissage et d'orientation Comprendre la signalétique Mémoriser un itinéraire Se repérer dans l'espace 	<ul style="list-style-type: none"> Tout aménagement facilitant la compréhension 	<ul style="list-style-type: none"> Signalétique par dessins Plan de masse simple Commandes simples Entrée de bâtiments facile à distinguer

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Psychique 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Besoin de repérage et d'orientation ▪ Besoin d'information ▪ Besoin d'être et se sentir en sécurité 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Privilégier des ambiances urbaines paisibles et hospitalières ▪ Approche sensible et multi-sensorielle de l'environnement sonore, tactile, lumineux, olfactif, 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eléments et dispositifs physiques qui font une ambiance : nature en ville par exemple, pratiques des habitants, matériaux utilisés ▪ Signalétique complète sans rupture d'information
---	---	---	--

- 3. par l'implication des acteurs locaux dans la conduite des diagnostics**, pour un transfert de compétences le plus important possible. Plusieurs acteurs ont participé à la phase de diagnostics, au-delà des deux membres de l'équipe projet de l'AMH :
- a. une architecte de l'agence urbaine pour le diagnostic du siège de l'agence urbaine. Des conseils ont notamment été délivrés à cette architecte lors de la première mission au sujet d'une rampe en cours de construction à l'extérieur de l'agence urbaine. Une nouvelle visite réalisée lors de la deuxième mission a permis de constater que les conseils avaient été bien suivis et que la rampe avait été modifiée pour tenir compte de la pente maximale de 5% ;
 - b. un technicien de la wilaya pour le diagnostic du siège de la wilaya ;
 - c. un ingénieur de l'agence urbaine pour le diagnostic du parcours de la vieille médina ;
 - d. des responsables de Casa transport pour le cadrage du diagnostic de la ligne T1 de tramway ;
 - e. un responsable de la maintenance de Casa tram pour le diagnostic de la ligne T1 de tramway ;
 - f. la responsable RSE et une architecte de la BMCE, pour le diagnostic du siège de la BMCE ;
 - g. une responsable d'agence de la BMCE, pour le diagnostic de son agence ;
 - h. trois techniciens de l'agence NOVEC pour l'analyse sur plans des projets de rénovation de la Maison de l'Union, du centre d'interprétation du patrimoine et de l'espace de l'artisan dans la vieille médina.

B. Délimitation de l'aire d'étude

La zone d'étude a été répartie en deux parcours urbains, le parcours urbain dit « du centre ville » et le parcours dit « de la vieille médina ».

Le parcours de la vieille médina est un parcours touristique défini par l'agence urbaine, qui a fait l'objet d'un important projet de travaux sur 4 ans de 2010 à 2014 mené par l'agence urbaine pour reprendre l'ensemble des réseaux ainsi que l'ensemble de la voirie.

Un deuxième projet de 3 ans est en cours pour réhabiliter ou reconstruire des équipements publics de proximité, comme le centre de santé 9 juillet, la Maison de l'union, la maison Dar Diafa ou encore des équipements touristiques comme la maison des artisans ou le centre de l'artisanat.

Ce parcours dessert dix établissements recevant du public ou installations ouvertes au public sélectionnés dans le cadre du projet, qui ont l'objet de diagnostics d'accessibilité. Ces diagnostics font l'objet de rapports détaillés.

Les dix établissements recevant du public ou installations ouvertes au public sur le parcours de la médina sont :

1. Le centre de l'artisanat
2. L'espace de l'artisan
3. Le centre d'interprétation du patrimoine
4. La mosquée
5. La maison de l'union et son parc
6. Le centre de santé du 9 juillet
7. La synagogue
8. Le restaurant La sqa
9. Le Mausolée
10. La maison Dar Diafa

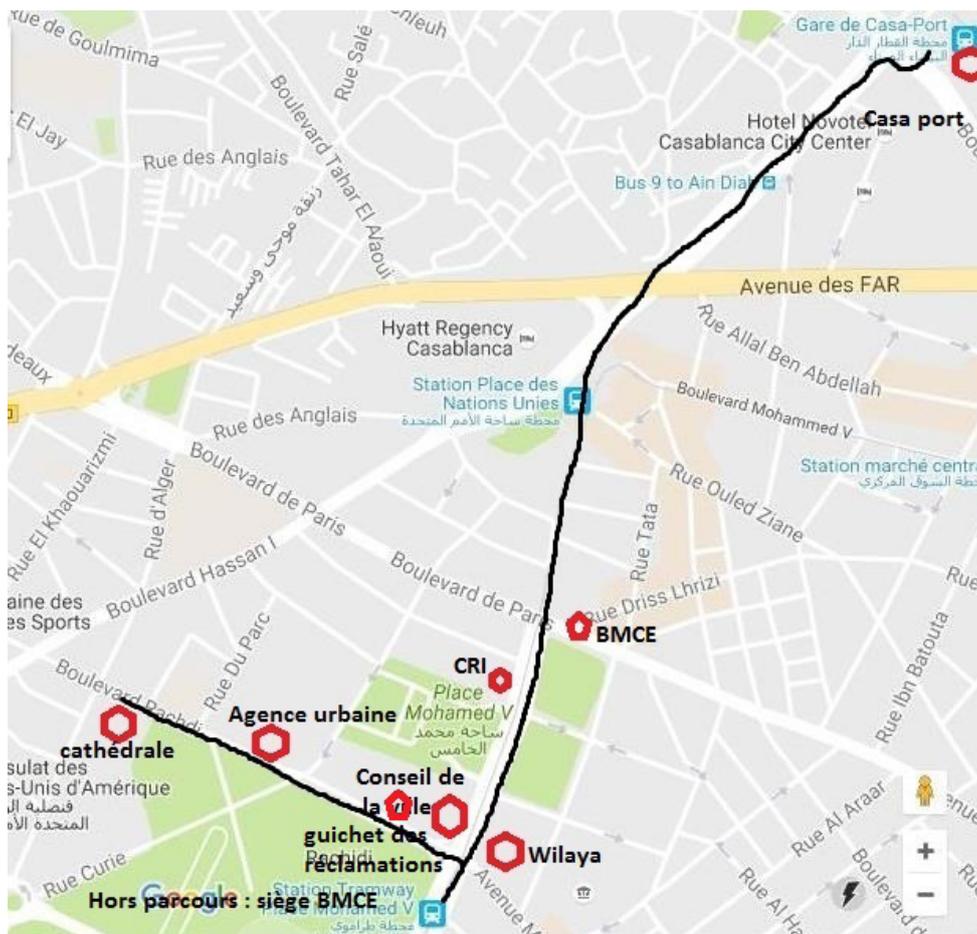


Le parcours urbain du centre ville part de la station de tramway place Mohamed V, et mène à la gare de Casa port en empruntant l'avenue Hassan II puis le boulevard Félix Houphouët-Boigny. Un deuxième itinéraire mène à l'agence urbaine et à la cathédrale du Sacre Cœur par le boulevard Rachdi.

Ce parcours dessert huit établissements recevant du public ou installations ouvertes au public qui ont aussi fait l'objet d'un diagnostic d'accessibilité. Ces diagnostics font également l'objet de rapports détaillés séparés.

Les huit établissements recevant du public ou installations ouvertes au public sur le parcours centre ville sont :

1. La gare de Casa port
2. Une agence de la BMCE
3. Le centre régional d'investissement
4. Le conseil de la Ville
5. Le guichet des réclamations
6. La wilaya
7. L'agence urbaine
8. Le parc de la cathédrale du sacré cœur



Deux autres établissements recevant du public, situés hors des deux parcours, ont par ailleurs été diagnostiqués lors de la deuxième mission réalisée du 9 au 16 août : le siège de la BMCE situé au 140 Avenue Hassan II, et l'institution Tahar Sebti de l'AMH, établissement scolaire.

C. la notion de parcours urbain

La démarche de diagnostics est basée sur la notion centrale de parcours urbain, qui reprend le principe clef de la chaîne de déplacement. L'accessibilité à l'environnement physique ne se résume pas à la construction de rampes d'accès, elle doit permettre de faciliter le déplacement dans une vision globale de chaîne du déplacement : à l'intérieur de la cellule logement, à l'intérieur d'un bâtiment d'habitation quand il est collectif, de la sortie du logement ou du bâtiment d'habitation aux équipements et établissements recevant du public, dans les différents modes de transports privés et publics.

Un maillon manquant suffit à annuler le bienfait de tous les autres et interdit l'accès totalement.

La continuité de la chaîne de déplacement implique la réelle implication de nombreux acteurs, voir de tous (par exemple en respectant les règles de stationnement, les priorités de passage, en laissant sa place dans les transports en commun...).

Le maillon de la voirie est un maillon essentiel dans la chaîne de l'accessibilité. Il permet d'accéder aux transports urbains et aux établissements recevant du public. Ce maillon de la voirie est globalement le maillon faible à Casablanca, alors que des réalisations comme la ligne T1 du tramway ou la gare de Casa port ouvre le chemin de l'accessibilité des transports urbains et des ERP. Les diagnostics des deux parcours urbains ont fait apparaître de nombreux obstacles. Pour une plus grande accessibilité à tout pour tous à Casablanca, il faut que la Commune et des entreprises comme Casa aménagement s'empare de cette thématique et l'intègre systématiquement dans les nouvelles réalisations, comme celle en cours de l'avenue des FAR.

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

C'est pour respecter cette notion de chaîne de déplacement que des diagnostics portant à la fois sur la voirie, sur des établissements recevant du public, sur des parcs et sur des stations de tramway ont été réalisés.

Les deux circuits choisis desservent des ERP de différentes natures, qui sont représentatifs de la diversité des situations :

- a. des établissements ouverts au public depuis longtemps comme le restaurant La sqala, la wilaya, l'agence urbaine, le conseil de la ville ;
- b. des réalisations récentes prenant en compte l'accessibilité comme la gare de casa port ou le centre de santé 9 juillet, le centre de l'artisanat, le mausolée ou la synagogue ;
- c. des réalisations en cours de rénovation comme l'espace des artisans, la Maison de l'Union ou encore le centre d'interprétation du patrimoine, qui ont fait l'objet d'un diagnostic sur plan et sur site ;
- d. des établissements à la fois culturels, touristiques, sanitaires et administratifs.

Le circuit de la vieille médina est un circuit touristique. Il faut noter que l'accessibilité peut constituer une opportunité de développement touristique importante. Les touristes retraités, qui représentent un pourcentage important du public touristique, sont en effet à la recherche de lieux accessibles, synonyme pour eux de confort d'usage.

D. Analyse fonctionnelle des équipements recevant du public

L'analyse fonctionnelle a consisté à définir les fonctions, missions et services devant être rendus au public pour chaque établissement. Ce premier travail a permis d'envisager des possibles changements organisationnels dans le fonctionnement de chaque bâtiment, changements organisationnels qui pourraient augmenter l'accessibilité des lieux sans travaux. Par exemple, le transfert du bureau des paiements au sein de l'agence urbaine dans un bureau plus proche de l'accueil a été étudié. Cette réorganisation fonctionnelle rendrait accessible le bureau des paiements sans travaux. Les travaux pour rendre le bureau des paiements accessible s'avèrent très coûteux, avec notamment la construction d'une rampe importante. Le changement organisationnel est dans ce cas une option plus simple et plus économique.

E. Méthodologie d'audits des bâtiments et de la voirie

Une grille d'analyse a ensuite permis de diagnostiquer les conditions d'accessibilité en se basant sur la chaîne de déplacement.

Concernant les équipements recevant du public, les éléments diagnostiqués ont été les cheminements extérieurs, les places de stationnement, l'accès au(x) bâtiment(s) ou à l'établissement, les circulations intérieures horizontales et verticales, les revêtements de sols, murs et plafonds, les portes, portiques et sas, les dispositifs d'accueil, équipements et dispositifs de commande, les sanitaires, l'éclairage, l'information et la signalisation.

Concernant les diagnostics sur les espaces publics, les éléments diagnostiqués ont été le mobilier urbain, la signalisation/signalétique, les places de stationnement, les cheminements piétonniers, les traversées piétonnes, les bandes de guidage, les escaliers.

Au cours des audits, des mesures précises des dimensions et des caractéristiques des éléments rencontrés sur le cheminement ont été prises.

Chaque fois qu'il y a eu un constat de difficulté ou d'impossibilité d'accès pour les personnes handicapées, l'obstacle a été pris en photo.

Ainsi, pour chaque bâtiment, places et voiries retenus, un état des lieux de l'ensemble des obstacles rencontrés a pu être effectué.

Les rapports détaillés font ensuite état de recommandations techniques pour enlever chaque obstacle.

F. Rapports provisoires

A la suite des diagnostics sur sites réalisés lors de 2 missions courtes réalisées du 28 juillet au 2 août et du 9 au 15 août 2016, le prestataire a rédigé dix neuf rapports détaillés concernant les établissements recevant du public ou installations ouvertes au public, deux rapports détaillés concernant les deux parcours urbains et un rapport détaillés concernant six stations de tramway de la ligne T1.

Ce présent rapport de synthèse a pour objectif de résumer les principaux points évoqués dans les rapports détaillés. Il présente la méthodologie utilisée, et fait également une synthèse des principaux obstacles rencontrés sur l'ensemble des sites diagnostiqués.

Après avoir reçu les remarques de la commission de suivi de l'étude, le rapport final en version papier et version informatique Word sera envoyé par le consultant au plus tard le 30 août 2016.

II. SYNTHÈSE DES DIAGNOSTICS DES PARCOURS URBAINS ET DU PARCOURS DE TRAM

II.1 Le parcours de la vieille médina

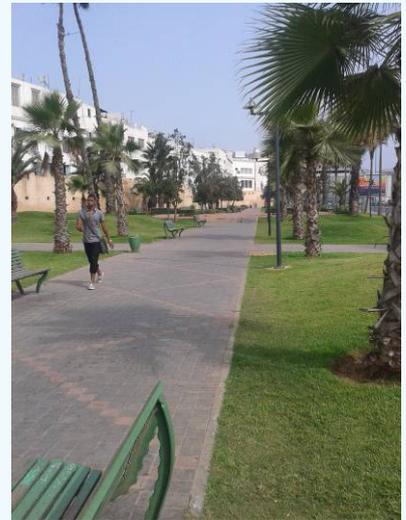
Le parcours urbain de la vieille médina comporte 3 sous-secteurs qui présentent des caractéristiques et des ambiances urbaines très différentes :

Un premier secteur hors de la médina, sur le boulevard des Almohades, caractérisé par un cheminement piétonnier aménagé au milieu d'un espace paysagé, présentant un caractère paisible et agréable, et qui attire de nombreuses personnes et touristes en fin de journée. La présence de bancs publics conforte cette ambiance paisible.

Le cheminement piétonnier est accessible, sans pente ni dévers pour les personnes en fauteuil roulant, présentant par ailleurs un contraste important avec l'espace pelouse pour les personnes malvoyantes.

Son caractère paisible est aussi favorable pour les personnes ayant un handicap psychique, à la recherche de lieux reposants et non bruyants.

A noter cependant 2 rampes aux pentes trop importantes.



Un second secteur composé de la place Arsat Zertouni, très arboré, qui est le plus grand parc urbain au sein de l'ancienne médina. L'ombre apportée par les arbres et la présence de nombreux bancs publics contribuent à créer une ambiance urbaine apaisée. La présence de bancs réguliers permet à des personnes fatigables de cheminer en faisant des pauses régulières. C'est un plus en termes d'accessibilité.

A noter cependant 1 rampe à l'entrée de la place avec une pente trop importante.



Le troisième secteur, le plus important, est constitué du parcours au sein de l'ancienne médina.

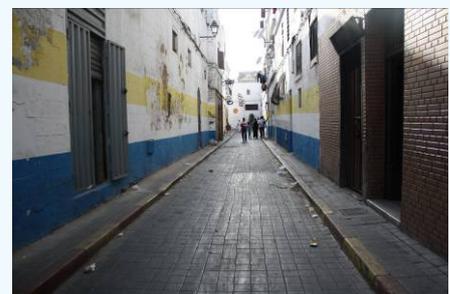
Le parcours carrossable présente en règle générale toutes les caractéristiques requises en termes d'accessibilité.

Les trottoirs présentent par contre de nombreux problèmes en termes d'accessibilité : largeur insuffisante, nombreux obstacles, nombreux stationnements de voitures non autorisés. De ce fait, la plupart des piétons chemine sur la partie carrossable.

Il est proposé de créer dans l'ancienne médina une zone de rencontre, c'est-à-dire une zone à priorité piétonne.

Ouverte à tous les modes de circulation, les piétons peuvent s'y déplacer sur toute la largeur de la voirie en bénéficiant de la priorité sur l'ensemble des véhicules.

La zone de rencontre est particulièrement adaptée aux rues trop étroites pour disposer de trottoirs assez larges pour respecter les règles d'accessibilité.



Points forts du parcours de la vieille médina

- le cheminement sur le boulevard des Almohades présente un caractère paisible et agréable, avec la présence de bancs publics ;
- le cheminement carrossable sur l'ensemble du parcours touristique de la vieille médina récemment rénové est accessible : surface uniforme, continue, non-glissante, régulière et sans ressaut, non meuble, sans dévers de plus de 2% ni pente de plus de 5% ;
- la place Arsat Zerktouni, très arborée, présente une ambiance paisible, grâce à l'ombre apportée par les arbres et la présence de nombreux bancs publics.

Obstacles identifiés sur le parcours de la vieille médina

- Point de départ du parcours sur le boulevard des Almohades avec une pente non conforme, supérieure à 5%. Il est proposé de modifier le départ du parcours pour le repositionner sur une autre porte d'entrée située au niveau du restaurant la Sqala ;
- Absence de stationnement réservé aux personnes handicapées au départ du parcours ;
- Présence de 4 rampes, sur le boulevard des Almohades, place Sidi Bousmara et place Zerktouni, avec des pentes entre 10% et 13%, et présence d'une rampe d'accès au centre de santé du 9 juillet avec un dévers trop important ;
- Présence de plusieurs poteaux de signalisation et d'un feu tricolore au niveau du Ricks café, qui réduisent la largeur du cheminement à moins de 1 mètre ;
- Trottoirs ne présentant pas une largeur minimum sur tout le parcours ;
- Passage piéton sur le boulevard des Almohades, permettant de rejoindre la marina, avec des bordures de plus de 4 cm de hauteur de chaque côté et au niveau de l'îlot central, absence de feu piéton et de bandes d'éveil à la vigilance (BEV) ;
- Absence de bateaux sur le trottoir pour accéder à plusieurs établissements ou places urbaines: Mausolée, La sqala, espace de l'artisan, place Ahmed El Bidaoui ;
- Escalier extérieur donnant sur le boulevard des Almohades non-conforme, avec notamment absence de bande d'éveil à la vigilance en haut de l'escalier ;
- Plaques de rues peu lisibles et absence de signalétique du parcours, rendant l'orientation difficile ;
- Tampons et grilles avec trou de plus de 2 cm, présentant un danger pour les personnes avec des béquilles ;
- Très peu de bancs installés sur le parcours ;
- Aucun WC public sur le parcours ;
- Stationnement des véhicules non autorisé et emplacements non matérialisés.

II.2 Le parcours urbain du centre ville

Ce parcours urbain comporte 5 sous-secteurs qui présentent également des caractéristiques et des ambiances urbaines très différentes :

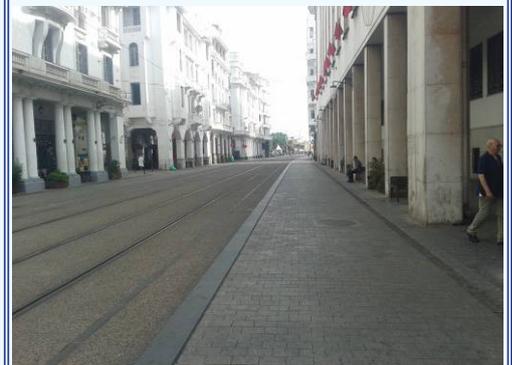
Un premier secteur de la station de tramway place Mohamed V au boulevard de Paris, caractérisé par la ligne de tramway centrale T1 et deux double voies automobile dans les deux sens.

L'aménagement de la ligne de tramway a beaucoup amélioré l'accessibilité de la voirie, mais la ville n'a pas complété la mise en accessibilité sur son domaine d'intervention.



Un second secteur partant du boulevard de Paris jusqu'à la place des Nations Unies, caractérisé par la ligne de tramway seule sans voies automobile. La suppression du passage des voitures a considérablement pacifié ce secteur, et la présence de nombreux bancs publics contribue à une ambiance urbaine apaisée.

L'accessibilité est, sur ce secteur, optimale, avec un cheminement piétonnier large, clairement défini par rapport à la ligne de tramway, sans obstacle.



Un troisième secteur constitué de la grande place des Nations Unies, traversée par la ligne de tramway et le boulevard Hasan I, où les repères manquent pour le cheminement des personnes non voyantes, et où le cheminement n'est pas clairement défini par rapport à la ligne de tramway.

Il est proposé d'installer une bande de guidage sur ce secteur pour les personnes non voyantes pour les aider à se repérer.

Du mobilier urbain non conforme, ainsi que l'ancien passage sous terrain non équipé de bande d'éveil à la vigilance, représentent de véritables dangers pour les personnes non voyantes.



Un quatrième secteur constitué du Boulevard Félix Houphouët-Boigny, caractérisé :

- par un cheminement aménagé en îlot central, relativement agréable mais comprenant de nombreux obstacles pour les personnes non voyantes, et notamment un escalier menant à des WC publics non équipé d'une bande d'éveil à la vigilance ;
- par deux cheminements latéraux comprenant également de nombreux obstacles pour les personnes en fauteuil, du fait notamment de la présence de commerçants empiétant sur l'espace public.

Ce secteur se caractérise par ailleurs par le manque de passages piéton permettant de passer d'un côté à l'autre du boulevard en toute sécurité.



Un cinquième secteur constitué du Boulevard Rachdi, menant à l'Agence urbaine et à la cathédrale, à la configuration plus classique de grand boulevard urbain où 80% de l'espace est consacré à la voiture et 20% aux piétons.

Ce secteur présente de nombreuses portes cochères qui constituent de nombreux obstacles pour les utilisateurs de fauteuils roulants (UFR).

Un passage piéton est à créer au niveau de l'agence urbaine.



Points forts du parcours du centre ville

- L'aménagement de la ligne de tramway a beaucoup amélioré l'accessibilité de la voirie, de la station de tramway place Mohamed V à la place des Nations Unies ;
- Le secteur partant du boulevard de Paris jusqu'à la place des Nations Unies, caractérisé par la ligne de tramway seule sans voies automobile, avec de nombreux bancs publics, un cheminement piétonnier large, clairement défini par rapport à la ligne de tramway, sans obstacle ;
- Le Boulevard Félix Houphouët-Boigny est caractérisé par un cheminement aménagé en îlot central, relativement paisible, adapté aux personnes ayant un handicap psychique.

Obstacles identifiés sur le parcours du centre ville

- Sur les 24 passages piétons présents sur le secteur, aucun n'est complètement conforme, ce qui suscite un sentiment d'insécurité permanent pour l'ensemble des usagers de l'espace public devant traverser les voiries, et particulièrement pour les personnes en situation de handicap. On peut noter l'absence de bandes d'éveil à la vigilance sur les trottoirs et sur les ilots centraux, un zébrage au sol à repeindre, une hauteur des bateaux de plus de 2 cm ou de 4 cm si chanfreiné, des potelets cassés non remplacés, une absence de feu piéton ou de feu tricolore, une largeur de passage parfois trop faible, des obstacles tels que palmier, poubelle ou poteau électrique mal placés ;
- Absence de passages piétons Bd Rachidi, pour améliorer l'accessibilité de l'agence urbaine, et sur le Boulevard Félix Houphouët-Boigny, pour passer d'un côté du boulevard à l'autre ;
- Temps de traversée trop faible sur des passages piétons : par exemple 13 secondes pour environ 21 mètres de traversée sur l'avenue des FAR ;
- Absence de stationnement réservé aux personnes handicapées à proximité de gros équipements tels que la wilaya, le conseil de la ville ou encore l'agence urbaine ;
- Hauteur de panneau non-conforme, à moins de 220 cm de hauteur ;
- Ressauts de plus de 4 cm, pour accéder au parc Mohamed V et sur deux rues latérales entre le boulevard de Paris et la place des Nations Unies ;
- Présence de plusieurs poteaux de signalisation et d'un feu tricolore sur le trottoir devant la Poste, qui réduisent la largeur du cheminement à moins de 1,20 mètre ;
- Mobilier urbain place des nations Unies en forme de cube, de 42 cm de hauteur et 40 cm de largeur, présentant un danger pour les personnes non voyantes ;
- Escaliers extérieurs donnant sur la place des Nations Unies et sur le boulevard Félix Houphouët-Boigny non-conforme, avec notamment absence de bande d'éveil à la vigilance en haut de l'escalier ;
- Plaques de rues peu lisibles, rendant l'orientation difficile ;
- Terrasse de bar sur le secteur du Boulevard Félix Houphouët-Boigny qui empiète sur l'espace public, ce qui crée une rupture dans le cheminement piétonnier qui doit avoir une largeur minimale de 1,4 mètre ;
- Absence d'entretien de la voirie de la part de la commune ;
- Hauteur du parcmètre pour mettre des pièces de 1,47 m, alors que la hauteur maximale est de 1,3 m pour être accessible pour une personne en fauteuil ou une personne de petite taille ;
- Stationnement des véhicules non autorisé et emplacements non matérialisés ;
- Nombreuses entrées cochères Bd Rachidi qui constituent de nombreux obstacles sur le cheminement ;
- Manque de repère pour les personnes non voyantes sur la grande place des Nations Unies, traversée par la ligne de tramway et le boulevard Hasan II.

II.3 Le parcours de tramway de la ligne T1

Ce parcours a permis d'analyser trois types de stations de tramway qui présentent des caractéristiques très différentes :

Les stations à quai latéraux face à face comme les stations Nations Unies et place Mohamed V. Les quais font entre 2,50mètres à 3,20 mètres de largeur.



Les stations à quai central comme la station Marché central et Place El Yassir.



Les stations à quai central décalé comme les stations Anciens abattoirs et Bahmad. Ce type de station a été envisagé compte tenu de la faible largeur de la voirie existante.



Points forts de l'équipement

- L'aménagement de la ligne de tram a contribué à améliorer l'accessibilité de la voirie. La ligne de tramway a constitué un nouvel élément structurant, avec une requalification des voiries et des trottoirs jusqu'aux limites du domaine public ;
- Le plancher bas intégral est un élément fort d'une plus grande accessibilité aux personnes à mobilité réduite, accompagné de quais permettant un accès de plain pied à l'intérieur de la rame. La lacune (espace entre le tramway et le quai), est de 4 cm, ce qui autorise un passage en fauteuil roulant sans problème ;
- Outre le plancher bas intégral, les rames CITADIS intègrent toutes les nouvelles technologies en termes d'accessibilité :
 - annonces visuelles et sonores des stations à l'intérieur des rames,
 - signaux sonores externe à l'approche d'une rame, très précieuse pour les personnes non voyantes,
 - bouton d'ouverture des portes tactiles facile à repérer au toucher et à moins de 1.3 m de hauteur,
 - fermeture des portes du tramway annoncée par un signal sonore pour les non ou malvoyants,
 - couleurs contrastées de l'habillage intérieur des rames, et notamment des barres de maintien, qui facilitent les déplacements des personnes malvoyantes.
- Des superviseurs de station assurent une présence humaine et le bon déroulement de la validation. Cette présence humaine est un autre point fort en termes d'accessibilité pour les personnes en situation de handicap. Les superviseurs peuvent, en effet, proposer un accompagnement personnalisé pour ces personnes. Une formation spécifique pourrait leur être proposée pour que cet accompagnement soit encore plus professionnel, formation sur l'accueil par types de handicaps (auditifs, visuels, physique, mental et psychique). La présence des superviseurs rassure les personnes en situation de handicap psychique, qui peuvent être particulièrement stressées sur leur déplacement en transport urbain ;
- Le traitement des traversées piétonnes, avec bandes d'éveil à la vigilance, abaissés de trottoirs, marquage au sol et feu tricolores est un plus en termes d'accessibilité ;
- L'implantation systématique de barrières entre la ligne de tram et la voirie automobile offre une sécurité pour tous, et notamment pour les personnes en situation de handicap ;
- Les noms des stations sont accompagnés d'un numéro, ce qui permet une facilité de mémorisation pour des personnes qui ont une déficience intellectuelle, ou bien pour de jeunes enfants.

Obstacles identifiés sur le parcours

Quelques que soit l'option de quai choisie, il y a globalement une largeur de quai trop faible, qui se traduit par un manque d'accessibilité pour les personnes en fauteuil roulant qui, dans le meilleur des cas, se voit proposer un seul passage accessible qui fait à la fois office d'entrée et de sortie, ce qui est peu satisfaisant lorsque les flux d'usagers sont importants. Il n'y a, dans aucune station, une entrée plus large pour les PMR, qui doivent accéder à l'ensemble des stations par le côté sortie. Sur la station place El Yassir, un étranglement constitué de barrières, large de 50 cm de large, précède l'entrée/sortie PMR de 82 cm de large. Cet obstacle majeur empêche purement et simplement l'accès à la station pour les personnes en fauteuil roulant.

Sur les deux stations à quai central, il n'y a pas d'annonce sonore spécifique alors que contrairement à la très grande majorité des stations de la ligne T1 où la descente se fait à droite, la descente se fait à gauche. Pour les personnes non voyantes, il est proposé de mettre une annonce sonore dans les quatre stations à quai central : « Attention : descente à gauche dans le sens de la marche ».

La station Bahmad laisse apparaître une autre problématique : celle de la billettique trop éloignée, particulièrement problématique pour les personnes en situation de handicap. Les personnes à mobilité réduite peuvent avoir des problèmes d'accès. Les personnes malvoyantes peuvent avoir des problèmes de repérage. Les personnes non voyantes ne peuvent pas situer la billettique.

Ce manque d'accessibilité de la ligne T1 se traduit plus globalement par un manque de confort d'usage pour tous, la largeur moyenne des portes d'accès à 50 cm ne permettant pas le passage des personnes fortes, des personnes avec bagages, etc. Le manque de largeur de quai entraîne par ailleurs une proximité des piétons avec le matériel roulant, qui peut s'avérer dangereuse.

Pour les prochaines lignes, il est proposé d'améliorer l'accessibilité par un arbitrage plus favorable à l'espace tram par rapport à l'espace voiture.

III. SYNTHÈSE DES DIAGNOSTICS DES ÉTABLISSEMENTS RECEVANT DU PUBLIC

III.1 Les établissements recevant du public de la vieille médina

Points forts des équipements

- Entrée accessible avec une pente conforme : [synagogue](#) ;
- Contre marches d'escalier contrastées, permettant un bon repérage par les personnes mal voyantes : [centre de l'artisanat](#), [synagogue](#) ;
- Ascenseur desservant les étages : [centre de santé 9 juillet](#) ;
- Signalétique visible, lisible et compréhensible : [centre de santé 9 juillet](#) ;
- Bon contraste des portes (bleu) par rapport au mur (blanc), permettant un meilleur repérage pour les personnes mal voyantes : [centre de santé 9 juillet](#) ;
- Main courante contrastée dans la cage d'escalier, permettant un meilleur repérage pour les personnes mal voyantes : [centre de santé 9 juillet](#), [synagogue](#), [la sqala](#) ;
- Sol en carrelage non glissant, non dangereux pour les personnes avec des béquilles : [centre de santé 9 juillet](#) ;
- Quelques toilettes accessibles, moyennant quelques aménagements, principalement sur les barres de transfert : [synagogue](#), [mausolée](#), [maison de l'Union](#), [centre de santé](#), [Dar Diafa](#).

Le centre de santé 9 juillet, devant être inauguré en septembre 2016, est l'équipement le plus abouti en termes d'accessibilité dans la vieille médina. Il présente cependant quelques obstacles repris ci dessous.

Obstacles identifiés

Atteindre	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Absence de bateau sur le trottoir pour cheminer jusqu'à l'entrée du bâtiment : mausolée, La sqala, centre d'interprétation du patrimoine.
Entrer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Présence de marches à l'entrée sans rampe : synagogue, centre de l'artisanat, maison Dar Diafa, ▪ Rampe non conforme avec pente et dévers trop important : centre de santé, ▪ Portes d'entrée et de sortie pas assez larges : maison de l'Union, ▪ Banque d'accueil non conforme avec une hauteur trop importante : centre de santé,
Circuler	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ressaut et marches sur la circulation horizontale : maison de l'Union, mausolée, synagogue, La sqala, ▪ Escalier non conforme, avec absence de bande d'éveil à la vigilance, main courante qui ne dépasse pas la première et la dernière marche, absence de contraste des nez de marches dans tous les bâtiments, ▪ Portes intérieures avec une largeur inférieure à 80 cm, pour un passage utile inférieur à 77 cm : centre de santé
Utiliser	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Absence de WC accessibles pour les utilisateurs de fauteuils roulants : espace de l'artisan, centre de l'artisanat, La sqala

III.2 Les établissements recevant du public du centre ville

Points forts de l'équipements

- Qualité d'éclairage naturel, favorable au déplacement des personnes mal voyantes : gare de Casa port, ITS ;
- Bâtiment qui se repère de très loin, favorable aux personnes ayant un handicap mental ou psychique : wilaya ;
- Bonne gestion des flux dans un équipement très fréquenté, favorable au cheminement de tous, mais particulièrement pour les personnes ayant un handicap psychique, soumis à un fort stress quand les flux sont importants : gare de Casa port ;
- Places de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite (PMR) : gare de Casa port ;
- Portes principales d'entrées automatiques, ou maintenues ouvertes sur l'avenue principale par des pots de plantes : gare de Casa port ;
- Guichets d'accueil adaptés : gare de Casa port ;
- Accueil général avec un agent d'accueil qui guide et oriente toutes les personnes : agence urbaine, conseil de la ville, CRI ;
- Rampe respectant les pentes maximum de 5% : ITS ;
- Couloirs de distribution sur chaque étage larges : conseil de la ville ;
- Quelques toilettes accessibles, moyennant quelques aménagements, principalement sur les barres de transfert : ITS, gare de Casa port ;
- Ascenseur desservant les étages : conseil de la ville, wilaya, gare de Casa port.

La gare de Casa port, inaugurée en 2014, est le principal équipement qui présente de nombreux points satisfaisants en termes d'accessibilité pour les personnes handicapées et de conception universelle confortable d'usage pour tous.

Obstacles identifiés

Atteindre	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pas de stationnement réservé PMR : agence urbaine, la wilaya, le conseil de la ville, le CRI ; ▪ Pas de passage piéton pour traverser la voirie à proximité du bâtiment : agence urbaine, gare de Casa port, wilaya ; ▪ Cheminement extérieur non accessible : bureau des réclamations.
Entrer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Présence de marches à l'entrée sans rampe : agence BMCE, siège BMCE, CRI ; ▪ Rampe non conforme avec pente et dévers trop important : wilaya, CRI, gare de Casa port ; ▪ Porte vitrée avec manque d'éléments contrastés pour les mal voyants : agence BMCE ; ▪ Banque d'accueil non conforme avec une hauteur trop importante : agence BMCE, siège BMCE, agence urbaine, bureau des réclamations, conseil de la ville.
Circuler	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ressaut sur la circulation horizontale : agence urbaine, ITS ; ▪ Absence de repère au sol pour les personnes non voyantes pour des obstacles à moins de 2,20m de hauteur : ITS, gare de Casa port ; ▪ Absence de repère au sol pour les personnes non voyantes dans un espace très large, pour aller de l'entrée principale jusqu'aux guichets : gare de Casa port ; ▪ Eclairage faible dans les couloirs : agence urbaine, conseil de la ville ; ▪ Escalier non conforme, avec absence de bande d'éveil à la vigilance, main courante qui ne dépasse pas la première et la dernière marche, absence de contraste des nez de marches dans tous les bâtiments ; ▪ Signalétique à renforcer dans les grands équipements : agence urbaine, conseil de la ville, ITS, gare de Casa port, wilaya.
Utiliser	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Absence d'un espace libre dans la salle d'attente pour personnes en fauteuil roulant : CRI ; ▪ Système de file d'attente pas accessible aux personnes non voyantes : bureau des réclamations, CRI ; ▪ Absence de WC accessible pour les utilisateurs de fauteuils roulants : agence urbaine, bureau des réclamations, Wilaya, conseil de la ville, CRI ; ▪ Distributeur n'ayant pas d'adaptation permettant un usage par une personne non voyante (indication en braille, information sonore) : gare de Casa port, agence BMCE, siège BMCE ; ▪ Absence de boucle magnétique dans une grande salle de spectacle ou de réunions publiques : wilaya.



GROUPE AMH-Groupement associatif d'entrepreneuriat social
77, bd du 9 avril - Palmier - Casablanca - BP 53 69
+212 (0) 5 22 98 50 51 / 52 - www.groupeamh.org

AMICALE MAROCAINE DES HANDICAPES - Association reconnue d'utilité publique par décret N° 296216 du 2 avril 1996