



# LONDRES



handigo

architectes - consultants en accessibilité  
18 rue Imbert Colomès 69001 Lyon  
www.handigo.com

Berlin

LONDRES

LYON

Marseille

Vienne

ZURICH



Quelle(s) accessibilité(s) pour l'Europe ?  
Le point en images sur 6 métropoles...

**DOSSIER** CAPITALES



## LONDRES - LONDON

### Introduction

Dans le cadre d'une étude de mise en accessibilité des bâtiments, des transports et de la voirie, réalisée pour le Grand Dijon, **Handigo, agence d'architecture spécialisée en accessibilité**, procède actuellement à l'audit de villes européennes en matière d'accessibilité.

*After having completed a survey for the Greater Dijon metropolitan area concerning the accessibility of buildings, public transportation and roads department, **Handigo, a firm of architects specialized in questions of accessibility**, is currently reviewing a number of European cities.*

**L'objectif est de recenser les moyens mis en œuvre** et les diverses techniques utilisées pour rendre accessible la ville, ses services et ses bâtiments publics.

***The purpose is identifying the means employed** and the different assistive technologies used to make the city, its services and its public buildings more accessible*

C'est en confrontant les divers équipements, les différentes solutions imaginées ainsi qu'**en partageant et en échangeant les informations**, que l'agence améliore sans arrêt cette démarche qui lui est propre: à la recherche de solutions toujours mieux adaptées en ayant toujours la préoccupation de développer l'aspect qualitatif de ses préconisations et de ses conseils.

*By comparing the various means and technical solutions adopted as well as **through the share and the exchange of information**, the firm continually improves its unique specificity : being in the forefront of the search for ever more adapted (adequate) solutions while always focusing on improving the quality of its suggestions and advice.*

Chaque ville visitée fait l'objet d'une **étude sommaire**, mais donne un **aperçu de son accessibilité**. Après **Berlin, Vienne, Zurich** et **Marseille**, c'est à **Londres**, qu'en septembre, Edouard Pastor, directeur de l'agence personnellement confronté au handicap, s'est immergé le temps d'un week-end.

*The brief yet pertinent study drafted for each city summarizes its relation to matters of accessibility. After Berlin, Vienna, Zurich, Marseilles, and before Lyons, it is on London that Edouard Pastor, the Firm's director and himself confronted with disability, has focused his attention during a week-end in September.*

### **Avertissement**

*L'étude ci-après n'est pas exhaustive et s'inspire d'observations faites lors d'une courte réalité vécue. Elle est forcément **succincte**, parcellaire et n'a d'autres objectifs que **d'engendrer un questionnement** sur les aménagements effectués ou prévus par la politique de la ville.*

***N.B.** The following study is not exhaustive. Its sole purpose is **to breed reflexion** over decisions previously made or planned in the future by the city concerning its response to questions of accessibility.*

## **Démarche et méthode** **Methodology**

La démarche du cabinet intègre l'accessibilité pour tous dans une **série chronologique d'actions** :

- 1- **Je m'oriente**, je me signale ;
- 2 - **je chemine à l'extérieur**, j'entre dans le bâtiment ;
- 3 - **je me renseigne à l'accueil**, je communique ;
- 4 - **je circule à l'intérieur**, j'utilise les sanitaires ;
- 5 - **je me repose** ;
- 6 - **je me sens en sécurité** ;
- 7 - **j'évacue les lieux** en cas d'incidents .

The Firm integrates the notion of equal accessibility for all in a **chronological series of actions** :

1. **I get oriented**, I signal my presence
2. **I evolve outside the building**, I enter the building
3. **I find the information or reception desk**, I communicate
4. **I evolve inside the building**, I use the bathroom facilities
5. **I rest**
6. **I feel safe**
7. **I leave the building** in case of an emergency

Ces diverses actions se réfèrent à des notions générales telles que:

**Orientation, Circulation, Communication, Utilisation, Repos, Sécurité et Evacuation-sortie.**

These different actions refer to general notions such as :

**Orientation, Circulation, Communication, Use, Rest, Safety and Evacuation in case of emergency.**

Elles s'inscrivent dans les quatre partitions de la ville distinguées :

- **Les réseaux de transports** (SNCF, bus, voiture, métro...)
- **La voirie** (trottoirs, passages piétons...)
- **Les bâtiments publics** ou recevant du public (ERP, commerces,...)
- **Les espaces publics** (parcs, sentiers, plages,...)

La démarche d'action s'applique à chaque partie.

They are studied in relation to four categories for each city or metropolis :

- **the public transportation system** (train, bus, car, subway...)
- **roads department** (sidewalks, pedestrian crossings...)
- **administration buildings and buildings used by the public** ( stores and shops,...)
- **public parks** (parks, trails, beaches...)

Each category is reviewed in the summary report.

*Except for the conclusion we were not able to translate the following chapters yet. They will be available on our website [www.handigo.com](http://www.handigo.com) in 2006*

## LES RESEAUX DE TRANSPORTS THE PUBLIC TRANSPORTATION SYSTEM

Gare de Waterloo, réseaux de bus, métro, taxis

### Orientation



Gare de Waterloo

Sur les quais de la **gare de Waterloo**, une signalétique très contrastée au sol attire immédiatement l'attention. Des gros caractères jaunes sur un fond de couleur foncé indiquent le positionnement et le numéro de chaque voiture. Cette lisibilité permet à chaque voyageur de repérer facilement sa voiture. L'orientation des personnes mal voyantes est favorisée par des outils de signalétique forts comme celui-ci.

Difficile de se repérer dans le quartier. En effet, sur **les abris de bus** ne figurent que des plans indiquant les numéros des bus qui s'arrêtent à cet endroit. Il n'y a ni plan de quartier ni plan général de la ville sur lequel est superposé le trajet des différents bus. Cependant l'accessibilité des bus est toujours mentionnée. Le nom de la station est précisé sur un panneau à proximité de l'abri de bus. Elle est difficile à lire depuis l'intérieur du bus car les caractères sont trop petits. Cette signalétique n'est pas assez contrastée et entraîne des difficultés de lecture.



Arrêt de bus, Londres



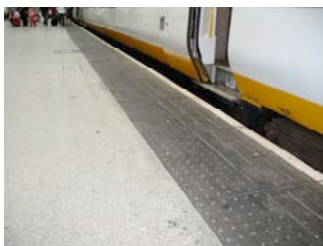
station (écran défilant + plan). Difficulté pour lire le nom de la station à laquelle le bus s'arrête. L'information visuelle présente aux arrêts est inscrite en petits caractères et difficilement perceptible.

Une information visuelle « STOPPING » avertit les voyageurs que l'arrêt du bus est demandé à la prochaine station. C'est l'équivalent en France de « ARRET DEMANDE ». Cette information visuelle placée au milieu du bus n'est pas visible par tous les voyageurs. Cependant, elle est complétée par une information sonore. En effet, un bref signal indique qu'un voyageur a demandé l'arrêt.

Lors des déplacements en bus, il est difficile de se repérer pour anticiper la fin des trajets : absence d'information visuelle à l'intérieur des bus annonçant le nom de la prochaine



Londres



Waterloo, quais

**Gare de Waterloo** : Des bandes d'éveil et de vigilance à destination des déficients visuels sont présentes le long des quais.

De plus, pour sortir de la gare, le cheminement est accessible pour une personne à mobilité réduite : un tapis roulant ayant une pente descendante et une rampe dans son prolongement facilitent la sortie de la gare.

## Circulation



**À l'intérieur des bus**, les fauteuils roulants sont trop larges (75 cm) pour circuler jusqu'au conducteur afin d'acheter les billets. Toutefois des distributeurs automatiques sont fréquemment situés à proximité de chaque station. Dans les bus, l'escalier pour accéder à l'étage présente des nez de marches contrastés et antidérapants. Cependant la hauteur des marches étant importante, l'escalier reste dangereux.



Londres, Westminster Station

**L'accessibilité du métro** est parcellaire. La présence des ascenseurs aux stations est aléatoire. La circulation dans le métro est difficile car aucun équipement ne permet de contourner des obstacles comme les escaliers et la situation devient alors très handicapante.



Plan du métro de Londres

## Communication

Un bouton extérieur, à bonne hauteur, présent sur **chaque bus** permet à l'usager en fauteuil roulant de se signaler auprès du conducteur. Pour descendre, il suffit d'utiliser le bouton à bonne hauteur pour prévenir le conducteur. À l'intérieur des bus, les bornes de compostage des tickets sont absentes. Le chauffeur fait office de contrôleur.



**Gare de Waterloo** : à l'arrivée, l'absence d'aide à destination des personnes à mobilité réduite par le personnel de gare pour descendre du train est à noter.

- *Cette réalité est-elle liée à une déperdition de l'information entre la France et L'Angleterre ?*
- *Une assistance du personnel en gare à destination des personnes à mobilité réduite ne fait-elle pas partie des habitudes ou des services en Angleterre ?*

## Utilisation

### Use

Une rampe facile à déplacer permet d'avoir accès au train. Une seule personne suffit pour mouvoir cette rampe, comparativement au matériel utilisé en France par la SNCF. Cependant cet équipement est dangereux car non sécurisé par des mains courantes et à cause d'une pente trop prononcée.



Rampe d'accès, Gare de Waterloo



Plateforme bus, Londres

**Le réseau de bus accessibles** est très développé. Des palettes de transfert se déploient sur les trottoirs. Ces derniers ne sont pas rehaussés provoquant une pente forte (pente 12% sur 50 cm norme française). À l'intérieur des bus, un espace est réservé pour les personnes en fauteuil.



Certains des arrêts de bus s'ouvrent côté trottoir. Les voyageurs attendant un bus tournent le dos à la chaussée. De plus, l'interstice entre le bus en stationnement et la paroi de l'abri bus est inférieur à 60cm de large.

*- Comment font ces voyageurs pour repérer leur bus, comment règle-t-on le risque d'écrasement inhérent à la faible largeur de l'interstice?*

Il n'est pas facile d'accéder aux distributeurs automatiques pour acheter son billet. En effet, la hauteur de ces derniers n'est pas adaptée pour un usager en fauteuil roulant.

*- Comment font les déficients visuels pour utiliser ces automates ?*



Taxi londonien

À l'arrière des **taxis**, l'espace est large. Cette configuration permet d'installer un fauteuil roulant. Certains véhicules possèdent une rampe amovible facilitant l'accès pour les usagers en fauteuil roulant.

## Repos Rest



Du mobilier urbain est présent sous les **abrisbus** : des assis debout avec accoudoirs sont très pratiques pour de courtes attentes.

Dans la **gare de Waterloo**, des bancs avec accoudoirs assez larges permettent aux personnes âgées de se relever.



Bancs, gare de Waterloo

## Sécurité Safety



Quai avec bandes podotactiles, Waterloo

Les bandes d'éveil et de vigilance le long des quais de la **gare de Waterloo** sont des éléments de sécurité.

La sécurité est poussée à l'extrême car certains chauffeurs n'autorisent pas l'accès au **bus** à des mamans avec poussettes lorsque l'emplacement adapté est déjà occupé par une personne en fauteuil roulant.

**Évacuation, sortie**  
Les sorties sont bien indiquées.

## LA VOIRIE ROADS, STREETS, SIDEWALKS ...

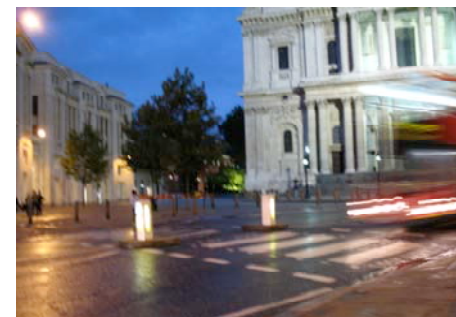
## Orientation



Londres

**Les passages piétons** sont signalés par des bandes blanches ; des plots s'illuminent la nuit pour les désigner aux automobilistes. Un autre signal est donné par des lampadaires clignotants.

Un picto vert comme en France indique la traversée en toute sécurité. Pour les déficients visuels, un signal sonore et un bouton sous le répétiteur de feux sonores renseignent sur la traversée sécurisée ou non.



Londres



Nous trouvons également une information visuelle à destination des étrangers. En effet, au sol et au niveau du passage piéton : nous lisons « Look Right » ou « Look Left ».





**Les pistes cyclables** sont peu nombreuses. En revanche, elles sont très repérables grâce à la peinture de couleur verte et la présence d'un picto au sol.

Piste cyclable, Londres

## Circulation

Beaucoup de trottoirs au niveau des passages protégés sont surbaissés. Mais ils semblent n'obéir à aucune standardisation. Les aménagements sont réalisés en fonction de l'environnement et non d'une norme stricte appliquée sur le terrain. Les surbaissés ne sont pas identiques entre eux. Il est aisé pour un usager en fauteuil roulant de circuler dans la ville.



## Communication/Utilisation Communication&Use



Pour la traversée, nous actionnons la commande du boîtier « **feux piétons vert** ». Une information visuelle s'affiche « **WAIT** ». Cette commande est efficace, car le feu passe au rouge pour les automobilistes. Toutefois la durée du feu vert pour les piétons est très courte.

**Les places adaptées** n'existent pas et ne suivent pas la réglementation française. Les véhicules peuvent stationner sur des voies réservées aux bus pour une durée de trois heures maximum.



## Repos Rest

Les bancs sont disposés le long des cheminements. Ils sont repérables pour un déficient visuel grâce à la zone différenciée et contrastée de leur base. Un revêtement bois strié permet aux D.V de repérer le banc. Les accoudoirs des bancs sont très pratiques pour les personnes âgées afin de se relever.



Cheminement, Tour de Londres

## Sécurité Safety



La bande d'éveil et de vigilance indique le début de la traversée. Celle-ci se prolonge sur le trottoir afin de permettre le repérage des passages piétons pour les déficients visuels. La largeur de la bande podotactile est plus importante que celle utilisée en France, entre 60 et 90 cm.

Pour marquer les zones dangereuses et pour la sécurité des piétons, les potelets utilisés sont très larges et solides.

En France, la bande d'éveil est utilisée pour renseigner la personne déficiente visuelle sur le risque d'une traversée ou à la descente d'un escalier. Il n'y a pas de



confusion possible entre une bande d'éveil et de vigilance et une bande de guidage.

## Évacuation, sortie

Non concerné

## LES ESPACES PUBLICS PUBLIC PARKS

London Tower, Westminster Abbaye, Parc Kensington



À l'entrée du **Parc Kensington**, un plan contrasté avec des pictogrammes renseigne sur les activités et les circulations à l'intérieur du parc. Ce plan est à bonne hauteur, mais ne présente aucun relief pour les déficients visuels. Les allées en bitume sont bordées, aidant ainsi l'orientation des personnes mal voyantes.

## Orientation

## Circulation

Sur cette place à proximité de **Westminster Abbey**, la différence de niveau a été compensée par un escalier et une rampe. Ces deux éléments sont complémentaires car certaines personnes (âgées et déficientes visuelles) préfèrent les marches d'escalier à la pente de la rampe.

Place near Westminster Abbey



## Communication



La signalétique de la **Tour de Londres** est parfaitement repérable et elle rend le lieu facile à trouver.

## Utilisation Use

La rampe d'accès à la tour est éclairée par le bas de la main courante. Cet éclairage sert de ligne guide à la nuit tombée.



Rampe d'accès. Tour de Londres



Le long de La Tamise, un cheminement contrasté et lisse contrastant avec le pavé de l'allée permet de relier la tour et le **Tower Bridge**.

## Repos Rest

Tous les 50 mètres environ, des bancs repérables au sol grâce à un revêtement contrasté et différencié sont disponibles aux promeneurs fatigués et amoureux rêveurs.

Cheminement de la Tour au Pont de Londres

## Sécurité Safety

Les cheminements balisés et les rampes d'accès permettent aux usagers de circuler en toute sécurité

## Évacuation, sortie Non concerné

### LES BATIMENTS PUBLICS PUBLIC BUILDINGS La Tate Modern Gallery

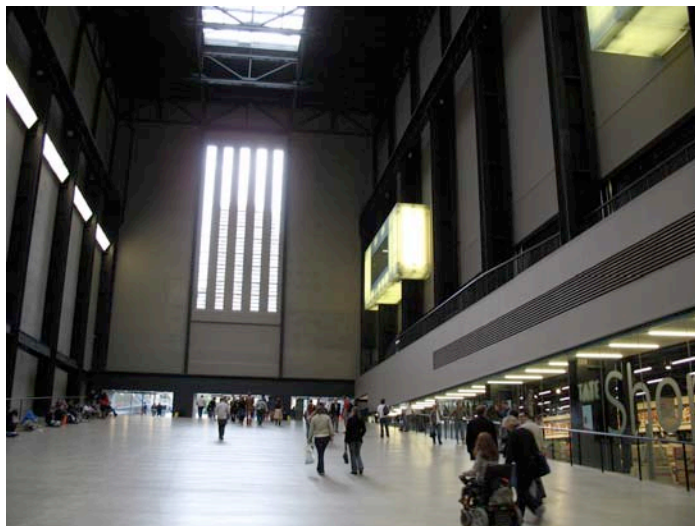
## Orientation



La **Tate Modern Gallery** est un bâtiment très massif qui présente une large ouverture signifiant l'entrée. Une signalétique indique que l'utilisation des ascenseurs est destinée en priorité aux personnes handicapées et aux « mamans avec poussettes ». Les visiteurs sont respectueux de cette consigne.



## Circulation



L'entrée au musée est favorisée grâce à une rampe. Elle commence à l'extérieur du bâtiment et se prolonge à l'intérieur de celui-ci. Sa pente est bien supérieure à la norme, sans paliers de repos. Seule une main courante sur les deux côtés permet néanmoins de se maintenir lors de la descente. Les ascenseurs

permettent d'accéder aux différents étages de la Tate Modern Gallery.

- *Des informations en braille sont-elles à la disposition des aveugles ?*
- *Le personnel est-il formé à l'accueil des diverses déficiences ?*
- *Les salles sont-elles équipées de boucles magnétiques ?*

## Communication

## Utilisation Use



Sanitaires, Tate Modern Gallery, Londres

Tous les étages ont des sanitaires adaptés. Ils sont équipés pour faire face à toutes les situations : transfert à gauche, à droite, debout. Une sonnette en cas d'urgence permet à l'utilisateur de se sentir en sécurité. Les sanitaires sont bien adaptés aux besoins des usagers en fauteuil roulant et à mobilité réduite.



## Repos Rest

Des assises sont présentes à tous les niveaux et dans les salles d'expositions permanentes.

## Sécurité Safety

L'entrée est monumentale et, par conséquent, génératrice d'angoisse. La pente est trop forte pour les personnes fatigables. Le lieu est empreint de solennité et la grande hauteur de l'accès écrase le visiteur qui peut ne pas se sentir rassuré.



## Évacuation, sortie

La sortie est de plain-pied et donne sur une passerelle qui enjambe La Tamise. Cette passerelle est rendue accessible par une rampe praticable comportant une main courante, des paliers de repos et une pente facile.

## Conclusion

*La circulation en fauteuil est très aisée à Londres grâce aux nombreux trottoirs surbaissés qui s'adaptent à l'environnement et sont efficaces même s'ils ne suivent pas strictement les normes. Les larges bandes podotactiles et les potelets imposants, associés à une signalétique forte et contrastée, rassurent l'usager qui se sent d'autant plus en sécurité que les cheminements et les rampes d'accès sont fort bien étudiés. Si la signalétique d'orientation des bus laisse à désirer, leur accessibilité est toujours mentionnée. De nombreuses aires de repos aux assises adaptées sont*

*présentes en tous lieux. Les londoniens sont très respectueux des règles (priorité ascenseurs, bus...) qu'ils n'hésitent pas à rappeler. Mais en dehors de ces règles, ils ne témoignent pas de sollicitude. Des efforts restent à faire à La Tate Modern Gallery en termes d'accès.*



Londres depuis La Tamise

*Even if they do not entirely respect norms, the numerous low-curbed sidewalks in London are adapted to the environment and very effective in facilitating getting around the city for wheelchair users. Wide podotactile strips and impressive posts, plus conspicuous and contrasted signs reassure users whose feeling of safety is further reinforced by the well-designed access ramps and circuits. Even though the bus orientation signs leave to be desired, the bus accessibility is always mentioned. Numerous rest areas with well-adapted seating are present all around London. Londoners are very respectful of the rules (priority at elevators, buses...), and they are quick to remind others of them. Their sollicitude however does not extend beyond these rules.*

*Further efforts are still necessary to make the Tate Modern more accessible.*