

**Délégation
Ministérielle
à l'accessibilité
MEDDTL/SG**

Actes des quatrièmes Assises nationales de l'accessibilité

Paris les 9 et 10 juin 2010



Marie PROST-COLETTA, déléguée ministérielle à l'accessibilité, remercie les organisateurs du salon "Autonomic", les intervenants, les participants, qui tous ensemble ont fait le succès de ces quatrièmes Assises nationales de l'accessibilité.

Les échanges de ces rencontres ont permis de faire ressortir des pistes de progrès très intéressantes en matière d'accessibilité dans un contexte de mise en place d'une politique volontaire et ambitieuse dans ce domaine.

Programme

Mercredi 9 juin 2010

10H00 – 10H30 : Ouverture des 4^{èmes} Assises nationales de l'Accessibilité par Mme Valérie LETARD, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

10H30 – 13H00 : Session « La nouvelle gouvernance de l'accessibilité », animée par Mme Marie Prost-Coletta, déléguée ministérielle à l'accessibilité

Le Comité Interministériel du Handicap (CIH) par M. Thierry Dieuleveux, secrétaire général du Comité interministériel du Handicap

L'Observatoire interministériel de l'accessibilité et de la conception universelle par M. Thierry Dieuleveux, Secrétaire général du Comité interministériel du Handicap

Les Journées Territoriales de l'Accessibilité, par Mme Marie Prost-Coletta, déléguée ministérielle à l'Accessibilité

L'Etat exemplaire par Mme Hélène Abel, Adjointe du directeur de la mission Plan-bâtiment au MEEDDM

14H30 – 17H30 : Session « Transport et accessibilité : où en sommes-nous ? », animée par Mme Catherine BACHELIER, ancienne déléguée ministérielle à l'Accessibilité

- 14h30 – 15h00 : Mobilité des personnes handicapées : exploitation de l'enquête statistique transport et ménages (Mme Virginie Dejoux de l'INRETS)
- 15h00 – 15h30 : Projet SURDyn (M. Laurent Saby du CERTU et Mme Laurence Paire-Ficout de l'INRETS)
- 15h30 – 16h15 : Le guidage expérimental des personnes dans les réseaux de transport (Mme Betty Chappe de la RATP, M. Michel Rossetti et M. Philippe Aymond du CNPSAA)
- 16h15 – 16h45 : Permis de conduire pour les personnes sourdes et malentendantes (Mme Laurence Paire-Ficout de l'INRETS, Mme Sophie Fegueux de la DSCR et M. René Bruneau de l'UNISDA)
- 16h45 – 17h15 : Vieillesse et conduite automobile (Mme Catherine Gabaude et Mme Sylviane Lafont de l'INRETS)
- 17h15 – 17h30 : Point d'actualité sur la dernière session de la COMOTRED à Hong-Kong (Mme Maryvonne Dejeammes du CERTU)

17h30 – 17h45 : Conclusion de la 1^{ère} journée par Mme Marie PROST-COLETTA

Jeudi 10 juin 2010

10H00 – 13H00 : Session « Cadre bâti : des bâtiments pour tous », animée par Mme Michèle TILMONT, architecte et ancienne déléguée ministérielle à l'Accessibilité

- **10h00 – 11h00 : Atelier « Les diagnostics accessibilité des ERP »**, par M. Thierry Jammes (CNPSAA), Mme Elisabeth Hercberg (Association Nationale Française des Ergothérapeutes), M. Yves Neveu (diagnostiqueur accessibilité et sécurité), Mme Sylvie Antonin (Setec Organisation) et M. Laurent Saby (CERTU)
- **11h00 – 11h30 Atelier « Accessibilité des services aux publics »**, par Mme Christelle Moulié (UNAPEI), M. Mehdy Belabbas (Adjoint au maire en charge de l'Accessibilité et du Handicap de la ville d'Ivry-sur-Seine), M. Pierre Guiot (Responsable Immobilier Mise aux Normes Accessibilité à la Société Générale), M. Bertrand Lecourt (UMIH), Carol Landais (Groupe Accor), Mme Annette Masson (ATH) et M. Éric Alexandre (MEEDDM/DMA)
- **11h30 – 12h15 : Atelier « L'accessibilité : une opportunité pour la création »**, par M. Nicolas Merille (APF), M. Emmanuel Etienne (Centre des Monuments Nationaux), M. Éric Berger (Fédération des Promoteurs Constructeurs), M. Valéry Laurent (FFB) et M. Patrick Sauvage (SYNAMOB)

14H00 – 15H30 : Session « Une voirie pour tous », animée par Mme Marie-Madeleine LE MARC du Certu

- **14h00 – 14h30 : Atelier « Les Plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) »**, par M. André Isler (Maire de la commune de Guinkirchen, Moselle), Mme Sylvie Mathon (CETE Nord-Picardie), M. Samuel Martin (CERTU), M. Marc Courbot (AITF-Communauté urbaine de Lille) et Mme Christine Leroy (USIRF)
- **14h30 – 15h30 : Atelier « Le Code de la Rue et recherche et expérimentation sur l'accessibilité de la voirie »**, par M. Samuel Martin (CERTU), M. Thierry Jammes (CNPSAA), et M. René Bruneau (UNISDA)

15H45 -17H00 : Session « Normalisation : un complément à la réglementation », animée par Mme Viviane APIED, coordinatrice de la normalisation au MEEDDM

- Réglementation et normalisation : une complémentarité à l'œuvre pour l'accessibilité
- Aider les maîtres d'ouvrage : le diagnostic accessibilité pour les ERP
- Mettre en œuvre la chaîne d'accessibilité entre plusieurs opérateurs
- Sécuriser les déplacements des personnes aveugles et malvoyantes : les BEV
- Favoriser l'intégration des personnes handicapées dans les organisations
- Mieux s'orienter grâce à des pictogrammes facilement identifiables
- Avoir accès aux NTIC

Intervenants successifs : M. Eric Alexandre (MEEDDM/DMA), Mme Marie-Solange Bureau (AFNOR), M. Régis Herbin (CRIDEV), M. Laurent Colin (SNCF), Mme Maryvonne Dejeammes (CERTU), M. Christian Minaudier (Grand Lyon), Mme Catherine Fihey-Renard (AFNOR), M. Gérard Lefranc (Thalès), M. Fabrice Fauroux (AFNOR), M. Pascal Hauteux (Bradycorp), M. Philippe Magnabosco (AFNOR) et M. François-René Germain (France Telecom – Orange Groupe)

17H00 – Conclusion des 4èmes Assises nationales de l'Accessibilité par M. Jean-Paul LE DIVENAH, directeur de cabinet de Mme LETARD

Les 4^{èmes} Assises nationales de l'accessibilité

Mercredi 9 juin	1
Introduction	1
Jean-Paul LE DIVENAH	1
La nouvelle gouvernance de l'accessibilité	2
Transport et accessibilité : où en sommes-nous ?	9
Jeudi 10 juin	17
Cadre bâti : des bâtiments pour tous	17
Les diagnostics accessibilité des établissements recevant du public	17
Accessibilité des hôtels, restaurants, bars et discothèques	22
L'accessibilité, une opportunité à la création	27
Une voirie pour tous	31
Les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics	31
Le code de la rue : recherche et expérimentation sur l'accessibilité des voies	35
Normalisation : un complément à la réglementation	39
Conclusion	46
Jean-Paul LE DIVENAH	46

Mercredi 9 juin

Introduction

Jean-Paul LE DIVENAH

Directeur du cabinet de Madame Valérie LETARD, Secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat

Jean-Paul Le Divenah excuse en préambule l'absence de Madame Valérie Létard qui ne peut assister aux 4^{èmes} Assises de l'accessibilité en dépit de son intérêt profond pour toutes les questions touchant à ce sujet notamment au titre de son ancienne fonction de secrétaire d'Etat à la solidarité.

L'accessibilité est l'une des composantes du pacte de solidarité écologique en tant que traduction du volet social du développement durable. La politique d'accessibilité s'ancre dans les fondements de la loi du 11 février 2005. En effet, en 2005, le législateur, dans le prolongement du chantier voulu et porté par le Président Jacques Chirac, a posé les bases d'une évolution de la société vers plus d'intégration et plus d'autonomie des personnes handicapées ou à mobilité réduite et donc vers plus d'accessibilité à la cité pour tous.

A travers cette loi, la nation française a fait une promesse d'importance, non seulement aux personnes en situation de handicap, mais à tous qui, un jour ou l'autre, peuvent être dans une situation de handicap. Cette promesse, c'est celle d'une cité accessible à tous en 2015, promesse qu'il convient d'honorer.

Dans la perspective d'une accessibilité généralisée en 2015, le législateur a construit un cadre fort et relativement exigeant. C'est pourquoi le gouvernement a souhaité que l'année 2010, année pivot entre le vote de la loi et son entrée en vigueur, soit celle de la valorisation des acteurs, de la mise en lumière des avancées mais aussi celle de la remobilisation là où elle serait nécessaire ou souhaitable. L'année 2010 marque aussi l'achèvement de la phase de construction des règlements et normes pour ouvrir celle de la mise en œuvre concrète, des prescriptions techniques et l'arrivée de bâtiments, des services de transport et d'une voirie à plus haute qualité d'usage. L'année 2010 est également pour l'Etat l'année de redéfinition de ses instances de gouvernance, de pilotage et de suivi pour se donner toutes les chances de parvenir à mettre en œuvre la loi d'ici l'échéance fixée.

Le Premier Ministre a ainsi souhaité renforcer la cohérence interministérielle et la transversalité de la politique du handicap en créant le Comité interministériel du handicap (CIH). Lors de son installation, le 9 février dernier, le Premier Ministre a rappelé l'importance de compléter la haute qualité environnementale par une haute qualité d'usage. Par ailleurs, qui dit comité interministériel, dit aussi coordination de l'action des ministères qui est synonyme d'une meilleure efficacité de l'action gouvernementale.

L'année 2010 doit aussi être l'occasion de faire un bilan de l'implication collective pour gagner l'objectif sociétal qu'est l'accessibilité. Pour sa part, Jean-Louis Borloo a souhaité que cette démarche soit dupliquée au niveau de chaque département. C'est pourquoi le 13 avril dernier, le lancement des Journées territoriales de l'accessibilité (JTA) a été annoncé. D'ores et déjà, 88 préfets ont programmé des rencontres entre les professionnels, les élus et les représentants de la société civile. 44 journées territoriales se sont déjà tenues et, dans la semaine à venir, 12 autres réuniront les acteurs de l'accessibilité et les usagers.

Il a été demandé aux préfets que les JTA soient l'occasion de dresser un constat partagé de l'état d'accessibilité de leur territoire, de repérer les bonnes pratiques et de les valoriser, d'identifier les éventuelles difficultés de mise en œuvre et de démultiplier les actions en faveur de l'accessibilité.

Au plan national, le gouvernement a proposé au Parlement, le 13 février 2009, de créer un observatoire de l'accessibilité. Il manquait en effet une instance qui puisse être un lieu neutre permettant de mesurer les étapes franchies mais aussi d'identifier les lacunes. Cet observatoire a été installé par Valérie Létard et Nadine Morano le 11 février 2010, date symbolique, cinq années après le vote de la loi et cinq ans avant l'échéance du 1^{er} janvier 2015.

L'intitulé de cet observatoire de l'accessibilité peut sembler étrange au premier abord, notamment la notion de conception universelle, mais elle est importante. La conception universelle est un concept prôné par de nombreuses instances internationales, notamment le Conseil de l'Europe et l'ONU, et qui vise à concevoir des produits, des équipements, des programmes et des services qui puissent être utilisés par tous, sans nécessiter ni adaptation ni conception spéciale. Il s'agit donc d'apporter une réponse globale et universelle aux défis du vieillissement de la population, aux exigences de mixité sociale et générationnelle, à la fragilité de certaines populations et aux exigences du développement durable.

Tous les deux ans se tiennent par ailleurs le salon Autonomic à Paris et les Assises nationales de l'accessibilité. Ces assises s'inscrivent parfaitement dans les travaux voulus par le gouvernement pour ce cinquième anniversaire de la loi. Madame Létard remercie à cette occasion Marie Prost-Coletta d'avoir organisé l'édition 2010 avec toute son énergie habituelle et l'implication de son équipe. Les Assises de l'accessibilité sont devenues le rendez-vous régulier de l'ensemble des acteurs de l'accessibilité dans tous les domaines du cadre bâti, du transport, de la voirie et de l'urbanisme mais aussi du secteur social, médical et paramédical. Elles permettent de faire un point de l'état d'avancement des réalisations en matière d'accessibilité et d'évoquer les secteurs à expertiser. Elles constituent aussi un temps d'échanges entre les acteurs que sont les professionnels, les élus, les associations et les administrations.

La nouvelle gouvernance de l'accessibilité

La session est animée par Marie PROST-COLETTA, déléguée ministérielle à l'accessibilité

I. Le Comité interministériel du handicap

Thierry DIEULEVEUX, Secrétaire général du Comité interministériel du handicap

Avant de décrire les missions du Comité interministériel du handicap, il convient de faire un rappel historique. Un long travail a été mené entre 2002 et 2005 pour élaborer la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité. Ce projet, porté par le Président Jacques Chirac, était alors par nature interministériel. Après le vote de la loi, s'est ouverte une période de production des quelques 150 textes réglementaires qui ont été les vecteurs d'application de la loi. Le gouvernement s'est ensuite mis à l'écoute des associations représentatives des personnes handicapées pour poursuivre ce nécessaire travail interministériel, synonyme de transversalité. C'est ainsi que le décret du 6 novembre 2009 a institué le Comité interministériel du handicap.

Pour Thierry Dieuleveux, le CIH est une véritable instance politique. Ce comité est présidé par le Premier Ministre et composé des 15 ministres de plein exercice du gouvernement, assistés par la secrétaire d'Etat en charge du handicap. En d'autres termes, le CIH peut s'apparenter à un « conseil des ministres » du handicap. Parallèlement, un secrétariat général du CIH a été créé, composé de Monsieur Thierry Dieuleveux et d'une assistante. Cet effectif restreint permet de solliciter les moyens et les compétences, là où elles se situent. Cette organisation est la bienvenue compte tenu du nombre de ces compétences puisque tous les ministères en sont dotés. Le rôle du secrétaire du CIH est ainsi de s'assurer que les projets sont suivis d'effet.

Le CIH se réunit trois fois par an en moyenne. Lors de chacune de ses réunions, cette instance tente de dresser des bilans des projets en cours et de prendre des décisions dans divers domaines (éducation nationale, emploi, culture, etc.).

Le CIH s'appuie sur un tripode :

- Le Conseil national consultatif des personnes handicapées (CNCPH) se réunit mensuellement. Cette fréquence de ses réunions lui permet une réaction permanente sur l'actualité. Ses groupes de travail peuvent procéder à des auditions et à contribuer à la réflexion sur les questions relatives au handicap. Le CNCPH constitue en quelque sorte un « parlement » du handicap. Thierry Dieuleveux est également secrétaire général du CNCPH.
- L'Observatoire national pour la formation, la recherche et l'innovation dans le handicap (Onfrih) est composé, quant à lui, d'une cinquantaine de membres. Cet observatoire est issu directement de la loi du 11 février 2005. L'Onfrih a pour mission de se pencher sur les sujets ayant trait à la formation, à la recherche et à l'innovation et à la prévention qui sont des sujets, par essence de long terme. Les pouvoirs publics lui ont donné pour mission officielle de produire un rapport au gouvernement tous les trois ans et dont le premier paraîtra en 2011. Le rapport d'étape de l'Onfrih de 2010 fait un point très précis sur les sciences de l'ingénieur en dressant un état des lieux du paysage français. Ce rapport propose aux pouvoirs publics des stratégies pour une meilleure coordination entre les instances en charge de la recherche et de l'innovation dans le champ de l'autonomie et du handicap, notamment sur la thématique de l'accessibilité.
- L'Observatoire interministériel de l'accessibilité et de la conception universelle a été créé en février 2010. Ce projet a été porté par Valérie Létard avant d'être repris par Nadine Morano. Il est rattaché au cabinet du Premier Ministre et met l'accent sur le nécessaire caractère transversal des politiques d'accessibilité dans tous les domaines. Thierry Dieuleveux a insisté auprès du gouvernement sur la nécessité que cet observatoire ne porte pas que sur le seul handicap mais qu'il laisse une place à tous ceux qui sont confrontés à une situation de moindre accessibilité (personnes âgées, familles, consommateurs).

La question de l'accessibilité ne se résume pas à un fragment limité de la population mais les investissements envisagés s'adressent en effet à l'ensemble de la société. Le collège des usagers de l'observatoire couvre donc l'ensemble du corps social. L'observatoire de l'accessibilité est en fait une photographie en miniature de la société française vue sous le prisme de l'accessibilité.

L'observatoire interministériel de l'accessibilité et de la conception universelle est présidé par Madame Desmarescaux, sénatrice du Nord. Les élus locaux y sont puissamment représentés qu'ils soient élus localement, dans les départements ou dans les régions. Les grands opérateurs (transport, habitat) y sont également représentés, ainsi que les administrations (dont l'équipement et France Domaine) et les hautes autorités indépendantes ou normatrices (CSA, Afnor, ARCEP, etc.). De par sa composition, l'observatoire fait se rencontrer l'ensemble des parties prenantes de la société.

Ses missions sont multiples mais la durée de vie de cet observatoire est limitée. En effet, le décret portant création de l'observatoire stipule que ce dernier prendra fin un an après l'échéance de 2015.

Sa mission est de dresser un état des lieux précis de la situation de la France en précisant dans quelle mesure la France est ou n'est pas en retard par rapport à ses voisins et dans quels secteurs. Il a ainsi pour mission d'identifier les points faibles et de pointer ce qui doit être corrigé dans les méthodes comme dans les plannings. Il a également pour mission de partager les bonnes pratiques et les bonnes expériences. Son centre de ressources disponible en ligne permettra d'assurer ce partage de bonnes expériences afin que le niveau de connaissance soit égal parmi les acteurs.

L'observatoire compte six groupes de travail qui se réunissent mensuellement. Ces derniers sont animés par des parties prenantes représentant des intérêts différents. Le groupe de travail « Cadre bâti » est présidé par un représentant du Conseil national de l'ordre des architectes. Le groupe de travail « Transport et Voirie » est piloté par un élu local, vice-président du Groupement des autorités responsables des transports (Gart). Le groupe de travail « Tourisme, Loisirs, Handicap » est présidé par un haut fonctionnaire, lui-même en situation de handicap. Enfin le groupe de travail « Nouvelles Technologies de l'information et de la communication » est animé par un représentant des personnes handicapées. La vice-présidence de l'observatoire est assumée pendant une année par Monsieur Barbier, président de l'Association des paralysés de France (APF). L'observatoire compte également deux groupes de travail transversaux : l'un en charge des données statistiques et l'autre du centre de ressources. Thierry Dieuleveux est également secrétaire général de l'observatoire.

En juin 2011, se tiendra la Conférence nationale du handicap dont la précédente édition a eu lieu en juin 2008. Cette conférence est placée sous les auspices du Président de la République. Le CIH, le CNCPPH, l'Onfrih et l'observatoire interministériel sont en ordre de marche pour produire d'ici le mois de juin 2011 les thèmes de réflexion et de propositions qui serviront de cadre à la conférence du handicap. Cette conférence sera en effet nourrie des éléments de constat et des propositions des trois pieds du tripode, ce qui lui donnera toute sa légitimité.

Le 3 mai 2010, le Premier Ministre a évoqué le fonctionnement du dispositif lié au grand emprunt au sein duquel il est prévu une dotation de 2,5 milliards d'euros destinée à financer les nouvelles technologies numériques. Au sein de ce programme, plusieurs opérations et dispositifs pourront être mobilisés dans le domaine de la santé ainsi que dans le domaine de l'accessibilité. Cette annonce est de nature à rassurer les acteurs du secteur alors que le mot d'ordre vise plutôt à contenir les dépenses publiques.

Plus globalement, le rôle de Thierry Dieuleveux est de remonter ces thématiques auprès du Premier Ministre et de son cabinet et de sensibiliser à ces sujets lorsque nécessaire. La politique du handicap se structure *via* des plans (Plan Autisme, Plan Handicap auditif, etc.). Ces derniers ont par nature un caractère interministériel comme le sont les actions qu'ils contiennent, les partenaires qu'ils mettent en œuvre et les moyens qu'ils mobilisent. Le rôle de Thierry Dieuleveux, en tant que secrétaire général du comité interministériel du handicap, est de veiller à ce la mise en œuvre de ces plans ne souffre d'aucun relâchement. Il organise donc de multiples réunions de pilotage concernant l'exécution des plans en réunissant les parties prenantes et en dressant un bilan des mesures concrètes issues de ces plans. Le Comité interministériel travaille également en étroite collaboration avec le sénateur Paul Blanc qui a déposé une proposition de loi visant une consolidation du dispositif des maisons départementales des personnes handicapées. D'ailleurs, la proposition de loi de Monsieur Blanc est actuellement discutée par la commission des affaires sociales du Sénat pour être portée en première lecture de la haute assemblée le 24 juin prochain.

François Lassel-Clos (Lions Club International) s'interroge sur l'état d'avancement des projets de commissions communales d'accessibilité (CCAPH) et sur leur efficacité.

Thierry Dieuleveux reconnaît que les communes ayant l'obligation de créer une commission communale d'accessibilité n'ont pas toutes rempli leur objectif. Ce sujet fait l'objet d'une information régulière au niveau du CIH notamment de la part des associations représentatives des personnes handicapées. Cependant, il convient de rappeler que les journées territoriales de l'accessibilité ont notamment pour objectif de mobiliser les acteurs concernés et notamment certaines communes françaises afin qu'elles honorent leur obligation. Il convient donc aujourd'hui de résoudre cette question dans des délais raisonnables.

Nicole Dedeбат (adjointe au maire de Toulouse en charge du handicap) s'enquiert de la manière dont il est possible de travailler en réseau. Elle suggère à cet effet de raviver le réseau des villes Eurocity, très actif dans le domaine de l'accessibilité, et invite l'Etat à associer tous les acteurs détenteurs de données utiles et d'expériences à partager.

Thierry Dieuleveux rappelle en préambule que l'on ne peut pas tout attendre de l'Etat. Les collectivités locales doivent aussi se saisir de ces sujets avec les autres parties prenantes compétentes afin d'avancer sur ces projets. Le préfet pourra jouer un rôle de facilitateur dans ces démarches mais il ne pourra pas impulser la démarche à la place des premières parties prenantes. A titre d'exemple, rappelons que la SNCF s'est saisie du sujet de l'accessibilité en tant qu'entreprise responsable sans que l'Etat ne l'exige en tant qu'actionnaire. Cependant, l'Etat reste présent pour apporter son aide, donner l'information nécessaire, diffuser les messages ou renforcer la coordination.

Un intervenant du conseil municipal de Montargis signale que les interprètes pour les personnes sourdes et malentendantes sont très peu nombreux (environ 300 personnes pour l'ensemble de la France). Il regrette amèrement cette situation.

Thierry Dieuleveux reconnaît que les fonctions d'interprétation en langue des signes, en codage LPC ou en vélotypie nécessitent un niveau de compétences très pointu et leur rareté conduit à aboutir à un goulot d'étranglement. Pour que l'accessibilité ne soit pas un vain mot pour les personnes sourdes et malentendantes, il est un fait que ces compétences doivent être disponibles partout et en tout lieu. Aussi il convient de gérer la formation de ces compétences afin de préparer l'avenir. Les mesures 52 et 53 du plan qui s'adresse aux personnes sourdes et malentendantes visent justement à augmenter le nombre d'entrées en formation pour ces métiers et de développer les filières de formation sur ces thématiques.

Madame Saidani (Responsable de mission Handicap à Epinay) signale que sa commune a créé sa CCAPH avec des moyens limités et avec l'aide des associations. Cependant, ces associations ne sont pas réparties également sur le territoire français et les membres de celles-ci ne sont pas toujours disponibles. En Seine-Saint-Denis, après la mise en place du schéma départemental pour l'accessibilité des personnes handicapées, un réseau appelé Ville Handicap 93 a été constitué avec des professionnels ayant la volonté de réfléchir ensemble à ces sujets et de mutualiser leurs moyens mais aussi dont l'objectif est d'aider d'autres communes. Ce réseau travaille avec le Conseil régional pour organiser des rencontres sur différents thèmes comme l'habitat et le logement ou encore la scolarisation des enfants handicapés. Un réseau élargi a aussi été constitué sur le territoire de l'Ile-de-France – Handiville Ile-de-France – avec des professionnels qui veulent partager leurs expériences et leurs compétences. Madame Saidani souhaite pouvoir aller plus loin avec ces réseaux et exprime le souhait qu'ils puissent participer au travail interministériel engagé. Madame Saidani note par ailleurs avec regret que les moyens dévolus aux communes pour favoriser l'accessibilité ne sont pas disponibles. En conséquence, elle souhaite savoir si le volant consacré à l'accessibilité dans le cadre du grand emprunt sera aussi mobilisable par les collectivités.

Thierry Dieuleveux répond que les administrations peuvent rencontrer les réseaux ainsi constitués pour prendre la mesure du travail mené localement. Par ailleurs, il convient de rappeler que le grand emprunt s'applique à des financements visant des projets structurants d'avenir, c'est-à-dire des projets qui produiront un retour sur investissement en matière de saut technologique. C'est la raison pour laquelle ces financements porteront spécifiquement sur les technologies numériques et la santé et non sur l'aménagement de la voirie par exemple ou l'habitat. Force est de reconnaître que les finances publiques sont aujourd'hui contraintes en France comme dans d'autres pays européens. Toutefois, en février 2010, le Premier Ministre, devant le Comité d'entente des associations du handicap, a affirmé qu'il ferait jouer la solidarité nationale pour certains départements en difficulté même si ces fonds ne sont pas disponibles.

II. Les Journées territoriales de l'accessibilité (JTA)

Marie PROST-COLETTA, Déléguée ministérielle à l'accessibilité

En 2005, la France, à l'instar des autres pays européens, s'est dotée d'un cadre fort et s'est donnée pour objectif d'offrir l'accessibilité à tous en 2015. Le cadre réglementaire repose sur 180 décrets et sur une kyrielle d'arrêtés. Cette phase juridique est aujourd'hui révolue. Cette loi prévoyait que les schémas directeurs d'accessibilité seraient adoptés en date du 11 février 2008 et que chaque commune aurait élaboré son plan d'accessibilité de la voirie, des aménagements et des espaces publics en date du 22 décembre 2009.

A mi-chemin entre le vote de la loi et l'objectif fixé, le gouvernement a souhaité que l'année 2010 soit l'année de la valorisation des acteurs et de la mise en lumière des avancées mais aussi, si nécessaire, l'année de la remobilisation malgré les tensions économiques. Jean-Louis Borloo, Dominique Bussereau, Benoît Apparu et Valérie Létard ont ainsi voulu une grande mobilisation des acteurs au niveau de chacun des départements en organisant les journées territoriales de l'accessibilité.

Les journées territoriales de l'accessibilité doivent permettre de dresser un constat partagé et d'échanger entre les différents partenaires impliqués, à savoir les collectivités locales, les bénéficiaires de l'accessibilité, et les professionnels.

A l'issue de ces journées territoriales, il sera demandé aux préfets de remonter les informations ainsi collectées, département par département. Les échanges des ateliers seront synthétisés et des points seront faits sur le diagnostic accessibilité des établissements recevant du public, notamment s'agissant des préfectures et des universités. Les bonnes pratiques doivent aussi émerger de ces journées territoriales afin qu'elles puissent être valorisées et être accessibles *via* le centre de ressources. Ces informations doivent permettre de constituer un almanach de l'accessibilité. Celles-ci devront être disponibles et consultables dans le courant du deuxième semestre 2010.

Les journées territoriales ont été organisées suivant des modalités différentes suivant les territoires, certains y consacrant une journée et d'autres une demi-journée, certains encore préférant se regrouper au niveau régional. Quel que soit le format choisi, le MEEDDM souhaitait qu'un temps de réflexion et d'échanges soit instauré. A cette occasion, il convient de souligner que 88 préfets ont d'ores et déjà annoncé les dates auxquelles seront organisées leurs journées territoriales. 44 manifestations se sont déjà tenues et 12 autres auront lieu dans les jours à venir.

Par ailleurs, les préfets ont envoyé un courrier signé par les quatre ministres aux 36 600 maires de communes, aux présidents des conseils généraux et des conseils régionaux ainsi qu'aux présidents des EPCI pour leur demander de remonter leurs expériences et les démarches engagées sur les thématiques de la loi de 2005. Madame Prost-Coletta remercie à cet égard les équipes du MEEDDM qui se sont mobilisées pour organiser la remontée de ces informations en vue de constituer à terme un atlas de l'accessibilité.

L'Etat doit être pilote dans ces initiatives et veut, par l'intermédiaire de ces initiatives, œuvrer à la mobilisation de tous les acteurs pour réussir l'accessibilité de la cité.

III. L'Etat exemplaire

Hélène ABEL, Adjointe du directeur de la mission Plan-Bâtiment

L'Etat a engagé plusieurs chantiers depuis la loi de 2005.

Dans le domaine immobilier, l'Etat a nommé un représentant unique de l'Etat propriétaire –France Domaine - qui dépend de la direction du Budget. La gestion immobilière de l'Etat est donc désormais décentralisée et ce sont les préfets de région qui ont la main sur les décisions. Aujourd'hui, les ministères occupants paient donc un loyer à l'Etat, loyer qui abonde une ligne budgétaire permettant d'entretenir les bâtiments de l'Etat. Il convient de souligner que ces initiatives ont été prises dans le cadre du plan de relance.

La réforme de l'administration territoriale a aussi conduit à cette nouvelle organisation ainsi que le Grenelle de l'environnement visant à rendre accessible les bâtiments de l'Etat et à économiser l'énergie. Des cellules régionales de suivi de l'immobilier existent désormais dans toutes les régions, cellules animées par la préfecture avec un représentant de l'Etat propriétaire nommé par France Domaine et un représentant du plan Bâtiment nommé par le MEEDDM.

Plus de 700 projets de rénovation des bâtiments de l'Etat ont été retenus en 2009 en mettant la priorité sur les cités administratives et sur les écoles. Un budget de 50 millions d'euros a été consacré aux audits notamment pour atteindre une réduction de la consommation de l'énergie. En région Rhône-Alpes, une expérimentation a été menée sur la base de la méthodologie du Certu. De cette expérimentation, il ressort que les coûts de rénovation sont de l'ordre de 400 euros du m², soit 100 euros d'entretien, 150 euros d'énergie et 150 euros d'accessibilité. Ces chiffres démontrent que les objectifs de rénovation énergétique sont ambitieux mais raisonnables. D'autres audits sont en cours de réalisation au niveau national : leurs résultats seront disponibles dans le courant de l'année.

Des travaux sont donc en cours mais il manque encore une vision globale. L'Etat doit donc poursuivre son effort de professionnalisation. A cet égard, France Domaine se munit d'outils pour mieux connaître son patrimoine et mettre en œuvre sa stratégie globale.

Thibaut Eric (Ministère du travail) signale qu'il a rédigé un courrier pour exiger l'accélération des travaux visant à l'accessibilité des locaux publics pour les personnes handicapées. Il remarque par ailleurs que l'accessibilité est bien plus grande dans d'autres villes européennes notamment à Barcelone qu'en France sans pour autant sacrifier l'esthétisme des bâtiments.

Marie Prost-Coletta reconnaît que tous les bâtiments du ministère ne sont pas accessibles, notamment dans l'Arche de la Défense. En revanche, d'autres antennes sont plus accessibles comme le bâtiment Voltaire.

Frédérique Housin (responsable d'une mission Handicap en Seine-Saint-Denis) souligne qu'elle n'a pas eu connaissance des dates de réunion des journées territoriales dans son département ni de la démarche engagée pour créer un atlas de l'accessibilité. Elle déplore cette maladresse de communication. Par ailleurs, elle souligne que la commune de Blanc-Mesnil travaille sur un outil de diagnostic de l'accessibilité et regrette que sa commune n'ait pu partager sa réflexion avec celle du Certu et du MEEDDM.

Marie Prost-Coletta indique que les dates des journées territoriales sont consultables sur le site du ministère de l'Ecologie. Elle enjoint par ailleurs tout un chacun à faire la plus grande communication sur l'atlas de l'accessibilité sachant que chaque maire a reçu le courrier des quatre ministres qui initient cette démarche.

Franck Rossignol (médecin du travail) insiste sur l'accessibilité des locaux professionnels qui conditionne l'accueil des salariés handicapés sur leur lieu de travail, notamment dans l'hypothèse d'une évacuation des immeubles.

Marie Prost-Coletta ne peut pas répondre à cette question en séance mais indique qu'un travail a été mené par ses collègues de la sécurité civile dans les ERP. Sur les lieux de travail, les administrations insistent sur l'accessibilité des sanitaires et des salles de réunion mais n'évoquent pas forcément l'accessibilité des sorties de secours. Elle note donc cette interrogation qu'elle remontera auprès de qui de droit afin de faire les recommandations nécessaires.

Frédéric Raza (Chargé de mission Accessibilité à l'Association des paralysés de France) souhaite savoir quelle mesure seront prises pour encourager les préfetures à organiser les journées territoriales de l'accessibilité, notamment à Paris.

Marie Prost-Coletta indique que Paris envisage d'organiser une autre manifestation sur cette thématique. D'autres départements rencontrent aussi des difficultés, notamment ceux touchés par la tempête Xynthia et qui pourraient organiser des JTA en dehors des délais fixés. Les départements en retard ne seront pas sanctionnés mais encouragés à mener ces démarches dans le délai qui convient.

Patrick Leriche (correspond APF dans les Hauts-de-Seine) s'interroge sur l'état d'avancement de la professionnalisation des Auxiliaires de vie scolaire (AVS) concernant la scolarisation des enfants handicapés.

Marie Prost-Coletta reconnaît la difficulté de ce sujet et souligne qu'elle ne peut pas répondre à cette question qui ressort du pouvoir de Thierry Dieuleveux. Le CNCPH s'attelle à cette question.

Transport et accessibilité : où en sommes-nous ?

La table ronde est animée par Catherine BACHELIER, ancienne déléguée ministérielle à l'accessibilité.

Catherine Bachelier rappelle en introduction que l'accessibilité est un confort d'usage dans le bâti comme dans les transports pour les personnes en fauteuil comme pour les parents avec des poussettes. L'accessibilité s'adresse donc à tous. Cependant, au-delà des handicaps moteurs, il faut aussi se préoccuper des autres handicaps qu'ils soient visuels ou auditifs.

I. Mobilité des personnes handicapées : exploitation de l'enquête statistique transport et ménage

Virginie DEJOUX, Inrets

L'enquête de l'Inrets menée en 2007-2008 porte sur l'ensemble des transports y compris les transports individuels. Le département d'économie et de sociologie de l'Inrets en charge de cette étude a analysé les pratiques et les besoins de déplacement des personnes en situation de handicap en visant à comparer la mobilité de ces personnes à celle de la population générale.

L'enquête sur les transports et les déplacements a été conduite par le MEEDDM, par l'Insee et par l'Inrets sur un échantillon de 20 000 ménages sur leurs déplacements de la semaine comme du week-end. De cette étude, il ressort qu'environ 10 % de la population française (âgée de plus de 15 ans) dit être gênée dans ses déplacements dont près de 3 % de personnes qui ne peuvent se déplacer seules. Une partie importante de cette population se retrouve parmi les personnes âgées : l'âge moyen des personnes rencontrant des problèmes de déplacement est de 67 ans contre 44 ans pour les personnes qui ne déclarent pas de difficultés particulières. Les personnes qui rencontrent des difficultés de déplacement sont plus fréquemment recensées dans les ménages non motorisés : 19 % des personnes qui rencontrent des difficultés vivent dans des ménages multimotorisés contre 49 % pour les personnes qui ne déclarent pas de gêne dans les transports.

L'immobilité est plus importante pour les personnes qui déclarent une gêne dans leurs déplacements. Seuls 56 % des personnes ayant déclaré une gêne disent s'être déplacées la veille de l'enquête pour la dernière fois contre 85 % pour le reste de la population. 19 % des personnes déclarant une gêne ne se sont pas déplacés la semaine précédant l'enquête contre 1 % dans la population générale.

Les personnes qui ne sont pas gênées dans leurs déplacements déclarent se déplacer 3,4 fois en moyenne par jour et par personne contre 1,8 fois pour les personnes déclarant une gêne. Cette différence s'explique par l'immobilisme de certaines populations.

Le nombre moyen de déplacements atteint son maximum à l'âge de 40 ans, avec quatre déplacements par jour et par personne. Cependant, quel que soit l'âge, les personnes qui déclarent des difficultés se déplacent moins fréquemment que les autres personnes de la population générale. De la même manière, on observe que la durée des déplacements est moins longue pour les personnes qui rencontrent des difficultés : 80 minutes pour les personnes ne rencontrant pas de difficultés contre 59 minutes pour les autres. La durée moyenne par déplacement montre le même décalage : 20 minutes pour les personnes qui ne sont pas gênées dans leurs trajets contre 18 minutes pour les personnes rencontrant une difficulté.

On observe que les personnes subissant une gêne dans leurs déplacements utilisent plutôt la marche à pied ou le fauteuil roulant (33 %) contre 19 % pour le reste de la population. La part des déplacements effectués en voiture est aussi légèrement inférieure pour les personnes rencontrant des difficultés tout en soulignant qu'elles sont plus fréquemment les passagers d'un véhicule personnel. Dans les transports en commun, les personnes subissant une gêne sont moins usagers que le reste de la population en particulier pour le métro ou le RER. Les déplacements réalisés en bus urbain et en tramway sont légèrement supérieurs parmi les personnes vivant une difficulté que parmi la population générale.

Olivier Golderotti (Bouygues Immobilier) souhaite avoir des précisions sur la ventilation géographique de ces résultats.

Virginie Dejoux signale qu'elle est en mesure de donner des informations plus détaillées au niveau régional et de préciser les résultats suivant que les personnes habitent en zone urbaine, en périphérie ou en zone rurale. La répartition des personnes âgées est assez similaire suivant ces distinctions géographiques.

II. Projet signalétique d'urgence dynamique adaptée aux usagers sourds et malentendants (SURDyn)

Laurent SABY, Certu, et Laurence PAIRE-FICOUT, Inrets

Le projet de signalétique d'urgence dynamique s'adresse aux personnes présentant des déficiences auditives en vue de les informer lors d'un trafic perturbé dans les transports. Ce projet de recherche fait suite à une thèse publiée par Monsieur Laurent Saby au sein de l'ENTPE.

Il est un fait que les personnes sourdes et malentendantes ont peu accès aux informations d'urgence dans les transports en commun ainsi qu'aux messages d'information en cas de perturbation. Cette question soulève le problème de la sécurité des sourds et malentendants, leur confort de déplacement et leur droit à bénéficier du même service que les autres.

La population des personnes sourdes et malentendantes est très hétérogène. Leurs modes de communication sont très variés (langues des signes, lecture sur les lèvres, etc.). L'accès au français écrit est aussi très inégal suivant la nationalité d'origine, et ce qu'il existe un handicap ou non. Des systèmes de compensation doivent donc être mis en place pour relayer les messages sonores.

L'objectif de ce projet est de convertir des messages de perturbation sous différents formats visuels pour tester leur compréhension notamment en utilisant des animations graphiques. Ces messages peuvent s'adresser aux personnes handicapées comme aux voyageurs étrangers et aux illettrés. Un travail a été mené avec la SNCF pour partir des messages existants. Des entretiens ont été organisés avec des personnes sourdes et avec des associations représentatives ainsi qu'avec des graphistes et des professionnels de tous horizons. L'expérience a été menée auprès de divers groupes de sourds et malentendants suivant qu'ils étaient sourds de naissance ou non et également suivant leur âge. Les messages envisagés leur ont été proposés à deux reprises afin d'en tester leur compréhension.

De cette expérimentation, il ressort que les messages ont été compris de manière différente suivant leur fonction. Les messages « Changement de voie », « Suppression » et « Retard » ont été bien compris par la moyenne des individus. En revanche, le message « Passage d'un train » n'a été compris que par 60 % des personnes interrogées tandis que le message « Perturbation » n'a été compris que par 25 % des personnes.

Il s'avère que les personnes âgées sont celles qui comprennent le moins bien ces messages visuels tandis que les personnes sourdes de naissance et les personnes devenues sourdes en ont une meilleure compréhension.

Quatre formats de messages ont été testés. Le format animé est celui qui remporte le plus de succès parmi tous les groupes sondés. En outre, il convient de noter que les mauvaises interprétations sont moins nombreuses pour le format animé.

La conversion de messages sonores en messages visuels s'avère donc possible et efficace au vu de ces résultats mais cette conversion s'avère aussi complexe. Cette transposition des messages pose aussi des contraintes techniques et pose aussi la question de leur retranscription sur les technologies portables. Ces systèmes pourraient à terme se transposer dans d'autres services de transport voire dans des bâtiments accueillant du public. Le doublage en langue des signes pourrait aussi être envisagé comme cela est proposé d'ores et déjà à la gare de l'Est.

Le président de l'association du développement social et culturel de la langue des signes juge cette expérience intéressante mais souligne qu'il convient aussi de faire des progrès pour la validation des titres de transports. En effet, l'utilisation du pass Navigo dans la région parisienne ne permet plus de sentir les vibrations qui permettaient aux personnes sourdes de constater que leur passage avait été validé. Il regrette cet oubli.

Catherine Bachelier souligne que l'utilisation des pass Navigo conduit à activer un signal visuel. En revanche, il n'existe pas de retour visuel sur les composteurs SNCF.

Pierre Moise (mission Accessibilité de Transdev) plaide pour une présentation visuelle unique quel que soit le handicap pour englober le problème de la compréhension de façon plus générale.

Laurence Paire-Ficout répond que l'étude en cours vise à englober aussi les personnes présentant un léger retard mental ou des troubles psychiques.

Jean Daucy fait remarquer que les messages sonores diffusés dans les gares sont peu audibles, même par les personnes ne présentant pas de problème auditif particulier. Par ailleurs, le message sonore disponible dans certaines rames accessibles ne s'enclenche pas toujours en même temps que le train, ce qui peut poser des difficultés.

Catherine Bachelier convient du fait que le niveau sonore des messages est essentiel afin que ces informations puissent être entendues par tous sans devenir pour autant une gêne par un niveau sonore trop important. Il s'agit donc d'un sujet central. Elle enjoint la SNCF à répondre à cette question.

Monsieur Mercadier précise que les messages de la rame sont initiés par le mécanicien. Par ailleurs, les messages sonores et visuels sont liés. En conséquence, tous les passagers sont censés être informés en même temps.

Catherine Bachelier souhaite qu'un panneau visuel puisse être mis en place dans les gares pour signaler quels sont les équipements non disponibles (ascenseurs, etc.). Elle rappelle également que des sites d'information téléphoniques ou consultables sur Internet sont disponibles pour préparer son voyage à l'avance. Cependant, Catherine Bachelier n'est pas certaine que ces sites d'information soient bien connus des personnes concernées. Pourtant, la communication reste essentielle.

III. Le guidage expérimental des personnes dans les réseaux de transport

Betty CHAPPE (RATP), François-René GERMAIN (France Telecom-Orange Groupe), Michel ROSSETTI et Philippe AYMOND (CNPSAA)

L'accessibilité des systèmes d'information de la RATP est une préoccupation majeure de l'entreprise et un axe de travail et de recherche. Les afficheurs des temps d'attente du prochain métro seront prochainement vocalisés. Quatre ou cinq lignes sont déjà installées tandis que l'ensemble du réseau sera prêt d'ici la fin de l'année. Cependant, cette vocalisation n'est pas un exercice simple et de nombreuses questions se posent quant à la syntaxe et à la sémantique à adopter.

Au-delà des systèmes d'information, un travail doit être mené sur la compréhension de l'espace des transports en commun. La signalétique existante est en effet insuffisante. Des dispositifs nouveaux ont donc été testés notamment des balises sonores et des bandes de guidage qui s'avèrent des dispositifs utiles mais qui présentent des limites notamment dans les gares où il existe plusieurs correspondances. La RATP expérimente donc un système GPS en souterrain basé sur des balises *bluetooth* permettant de donner des points de localisation *via* le téléphone portable des personnes en difficulté. Cette expérience a été menée dans une gare de RER et trois stations de métro sur des parcours d'aller-retour avec une correspondance. De cette expérimentation, il ressort que les réussites sont divergentes suivant que les déficients visuels connaissent déjà préalablement le lieu. Dans un lieu parfaitement inconnu, ces personnes doivent se montrer beaucoup plus attentives en particulier dans la foule. Ce système nécessite donc un apprentissage. Les personnes qui ont testé ce dispositif sont néanmoins globalement satisfaites à l'usage de ces nouveaux services. Cependant, l'utilisation du téléphone portable n'est pas forcément aisée même s'il est équipé d'une oreillette. Les trajets doivent également être anticipés puisque les parcours doivent être programmés à l'avance.

Un film est projeté sur le ressenti de cette application par ses utilisateurs.

Philippe Aymond précise que ce système ne permet pas de prendre en compte la sécurité des déplacements des déficients visuels. En d'autres termes, une personne qui ne peut pas se déplacer seule ne peut pas utiliser ce système. Ces systèmes sont complémentaires aux balises et bandes pour faciliter le cheminement de tous. L'expérience se poursuit par ailleurs avec d'autres usagers (jeunes, personnes de passage, étrangers, etc.).

Alain Tricon (Bureau d'étude Accessibilité) souhaite savoir si cette technologie pourrait s'appliquer également au bâti complexe de certains ERP comme les centres hospitaliers ou les cités administratives. Il s'interroge également sur le coût de la mise en œuvre du matériel dans le cadre de cette expérience.

Betty Chappe estime que ces dispositifs pourraient aussi se déployer aux établissements recevant du public. En revanche, il est trop tôt pour donner des indications sur le coût même si l'objectif est d'utiliser des technologies peu chères.

Maryvonne Dejeammes (Certu) invite à veiller au coût d'installation de ces dispositifs dans les établissements accueillant du public sachant que leur fréquentation est bien moindre que celle des transports en commun. Dans ces établissements, il faut sans doute privilégier l'aide humaine.

Betty Chappe précise que l'objectif de la RATP n'est nullement de supprimer l'aide humaine *via* les agents de l'entreprise mais de compléter les services d'assistance.

IV. Permis de conduire pour les personnes sourdes et malentendantes

Laurence PAIRE-FICOUT (Inrets), René BRUNEAU (UNISDA), Sophie FEGUEUX

Les personnes sourdes sont autorisées à conduire depuis 1959. Jusqu'en 2005, elles devaient se soumettre à un examen médical. Ce n'est qu'en 2006 que la présence d'un interprète a été autorisée pour le passage de l'examen du permis de conduire. C'est également à cette date qu'ont été mises en place des sessions spécialisées pour les candidats sourds. Les frais d'interprétariat restent cependant à la charge du candidat.

Les personnes sourdes ou présentant un handicap linguistique rencontrent encore des difficultés à accéder au permis de conduire. Le taux de réussite est de 26,8 % pour les candidats qui ne maîtrisent pas ou peu la langue française d'après le rapport parlementaire publié de 2004. En Rhône-Alpes, entre 2003 et 2006, sept candidats sourds ont été reçus sur 47 postulants sachant que beaucoup de candidats ont aussi abandonné leur projet. Ces chiffres démontrent qu'il existe une difficulté d'insertion de cette population.

Des dispositifs existent pour pallier ces difficultés. Il existe une dizaine de structures qui assurent la formation et le soutien des élèves sourds. Ce sont des associations ou des INJS (Instituts nationaux de jeunes sourds). Leurs méthodes sont diverses : présence d'un interprète pendant les cours, enseignants connaissant la langue des signes, présence de vignettes ou de matériels pédagogiques animés. De ce fait, la formation s'avère plus longue que pour la population générale. Le temps de formation peut être quatre fois plus long que pour un élève non sourd. Certains centres ont été découragés par ces contraintes et ont abandonné ces dispositifs. Par ailleurs, du point de vue des utilisateurs, les élèves relèvent que le vocabulaire est parfois complexe et qu'ils peinent parfois à comprendre les consignes. Certaines notions peuvent prêter à confusion. Des interprètes peuvent également utiliser des signes qui ne sont pas connus des élèves compte tenu des variations qui existent d'une région à l'autre. A cela s'ajoute le problème financier pour les élèves.

L'arrêt de février 2010 précise que le candidat peut désormais être accompagné d'un interprète en langage des signes ou d'un codeur en langage parlé complété. Un arrêt de 2005 précise par ailleurs qu'il faut obtenir un avis spécialisé, si nécessaire, pour les personnes sourdes. Pour alléger ces contraintes, la mesure 31 du plan de février 2010 indique qu'une information sera dispensée au niveau de chaque préfecture pour cibler les écoles de conduite accessibles. Cette mesure pose aussi le principe de la prise en charge par l'Etat du coût de l'interprétariat au moment du passage des épreuves théorique et pratique du permis de conduite. Ces mesures devraient être mises en œuvre de manière effective d'ici la fin de l'année.

En 2009, 800 demandes d'adaptation pour les personnes sourdes ont été demandées sachant qu'une même personne peut passer plusieurs le même examen en cas d'échec. Pour ces sessions spécialisées, le temps de la session est rallongé passant à 2 heures ou 1 heure 30 contre une durée plus courte pour les candidats sans handicap auditif. Malgré ces mesures, les difficultés de compréhension demeurent toutefois.

Monsieur Bruneau rappelle que les préfectures devront mobiliser de nombreux interprètes pour respecter les nouveaux textes. Cette mobilisation pose difficulté sachant qu'il n'existe que 240 interprètes en langue des signes dans l'Hexagone. Cette pénurie de compétences fait craindre que les élèves sourds ou malentendants ne puissent passer leur examen dans de bonnes conditions. Par ailleurs, certaines difficultés tiennent aux relations que peuvent entretenir les candidats sourds avec les examinateurs pas toujours prompts à prendre en compte le handicap. Les associations resteront donc vigilantes pour que le mot d'égalité ne reste pas un vain mot pour les populations handicapées.

Guy Loiseau (Délégué au permis de conduire) souligne que les candidats sourds n'ont pas l'obligation de passer leur examen sur boîte automatique mais qu'il s'agit d'un choix personnel. Ces personnes peuvent ensuite passer une régularisation pour la conduite d'un véhicule avec vitesses manuelles.

V. Vieillesse et conduite automobile : quels enjeux ?

Catherine GABAUDE et Sylviane LAFONT (Inrets)

L'enquête transport démontre que les personnes âgées figurent parmi les personnes les plus gênées dans leurs déplacements. La plupart des personnes de plus de 80 ans ne peuvent plus se déplacer seules. Les personnes qui ne peuvent se déplacer seules parcourent en moyenne 25 km par semaine contre 145 km pour les personnes sans gêne. Ceci sous-entend une perte d'autonomie et une exclusion sociale pour ces populations.

La proportion des personnes gênées dans leurs déplacements est plus importante en milieu rural : 11 % contre 5 % en milieu urbain. Par ailleurs, en zone urbaine, la mobilité est meilleure en centre-ville qu'en banlieue ou périphérie.

90 % des personnes âgées de 65-74 ans utilisent un véhicule particulier alors que cette part est moindre pour les personnes âgées de plus de 75 ans dès lors qu'elles ont accès à des transports en commun. La part des personnes âgées détenteurs d'un permis de conduire ne fait que croître notamment du côté des femmes. On constate aussi une évolution des modes de vie chez les personnes âgées avec un allongement de la durée de vie en couple et une mobilité de loisirs accrue. Il existe en revanche une forte inégalité dans l'accès à la voiture en fonction du niveau de revenus des ménages.

D'après les données des procès-verbaux établis par les forces de l'ordre sur les onze dernières années et les registres des victimes du Rhône sur les dix dernières années, on note que les conducteurs âgés sont moins souvent impliqués dans les accidents corporels. Néanmoins, lorsqu'ils ont un accident, ils survivent moins à leurs blessures que les personnes plus jeunes. Cependant, l'accidentologie est plus importante si l'on rapporte ces données aux distances parcourues par les personnes âgées. Toutefois, il faut se garder de toute conclusion hâtive car les personnes âgées s'adaptent aussi à leur vieillissement et s'exposent moins aux risques en se déplaçant moins.

Les conducteurs âgés sont essentiellement dangereux pour eux-mêmes. Une enquête menée auprès de patients atteints de la maladie d'Alzheimer a montré qu'il existe une hétérogénéité des situations.

Cependant, il existe néanmoins un intérêt certain à détecter une détérioration cognitive en médecine générale pour prévenir les risques. Une étude pilote a d'ailleurs été lancée dans cette optique pour vérifier la faisabilité de ce diagnostic auprès des médecins généralistes. Même s'il existe des individus âgés en sur-risque, la majorité des individus âgés s'adapte à leur vieillissement tout d'abord en évitant les situations de conduite difficiles comme la conduite de nuit ou la conduite sur des itinéraires inconnus. L'état de santé, les antécédents d'accidents, les attitudes au volant ou la connaissance des troubles cognitifs ou visuels influencent aussi la conduite des personnes âgées. On note également des différences de comportement par genre, les femmes évitant plus fréquemment que les hommes les situations difficiles de conduite.

De ces données, il ressort que la mobilité peut être préservée par une aide et un accompagnement à l'usage des transports en commun ou d'une mobilité spécifique. Ce thème emporte donc non seulement des enjeux de santé publique qui vise à préserver les usagers vulnérables mais aussi des enjeux sociétaux car il ne faut pas stigmatiser une population mais plutôt identifier les points de rupture dans la mobilité et des enjeux de durabilité de la mobilité de ces personnes en offrant une alternative à la voiture. Cependant, cette thématique fait face aussi à des verrous. Ils sont de trois ordres : des verrous scientifiques compte tenu des difficultés de l'adaptation, des verrous techniques pour choisir les meilleurs accompagnements pour ces conducteurs et des verrous organisationnels pour aider les médecins dans leur prise de décision. Des travaux devront donc être menés à l'avenir pour concilier sécurité et mobilité des personnes ayant des besoins spécifiques.

Catherine Bachelier souligne que de nombreuses personnes âgées sont aptes à conduire mais sont désarçonnées par des nouvelles pratiques de conduite ou parce que de nouveaux panneaux n'existaient pas à l'époque où elles ont passé leur examen. Aussi l'on peut s'interroger sur la pertinence de proposer une formation continue des conducteurs.

Catherine Gabaude reconnaît ces difficultés mais fait remarquer que plusieurs initiatives ont été prises par la sécurité routière et par les automobile clubs et les associations pour développer des formations seniors. Ces formations rencontrent de bons échos. Cependant, ces initiatives sont assez coûteuses et ce ne sont pas nécessairement les personnes qui en ont le plus besoin qui en profitent. Le défi est de proposer une formation spécifique pour ces populations sachant que la formation proposée aux conducteurs ayant perdu leurs points ne correspond pas à leurs besoins.

VI. Retour sur la conférence internationale sur le transport et la mobilité des personnes âgées ou handicapées (COMOTRED)

Maryvonne DEJEAMMES, Chargée de mission accessibilité et personnes âgées, Certu

La 12^{ème} conférence internationale sur la mobilité et les transports pour les personnes âgées ou handicapées s'est tenue à Hongkong. Cette conférence a réuni plus de 1 000 participants.

Les associations des personnes handicapées dépassent aujourd'hui le simple plaidoyer militant pour mobiliser les responsables politiques dans des actions adaptées aux besoins locaux à partir d'audits menés avec méthode et souvent avec l'appui d'ONG et parfois avec la Banque Mondiale.

L'accessibilité du tourisme et le tourisme maritime et fluvial ainsi que les handicaps cognitifs et l'autisme ont été de nouveaux thèmes abordés par la conférence internationale en 2010. L'une des sessions plénière a permis de rappeler que la convention des Nations Unies relative aux droits et à la dignité des personnes handicapées était un catalyseur pour un changement d'attitude pour les pays l'ayant ratifié. Cependant, des dispositions doivent être mises en place pour contrôler et faire respecter la réglementation relative à l'accessibilité. Il convient également de mesurer les bénéfices économiques de l'inclusion grâce à l'accessibilité ainsi que le coût de l'exclusion sociale du fait de l'inaccessibilité.

L'accessibilité de la chaîne du déplacement doit intégrer les systèmes d'information et de communication désormais disponibles ainsi que l'environnement piétonnier. Des acteurs français et suisses ont présenté lors de cette conférence des appareils d'assistance personnelle et ont témoigné ainsi des progrès réalisés pour améliorer les déplacements des populations concernées. Pour rendre accessible l'environnement piétonnier, il faut par ailleurs trouver un bon équilibre entre les informations tactiles, les informations sonores et la signalétique.

Dans le domaine des transports, les aménagements des véhicules à plancher bas sont encore à perfectionner pour la sécurité des usagers de fauteuils roulants. La mise en accessibilité a tout à gagner de l'application de la conception universelle. Il convient donc de documenter et de chiffrer tous les bénéfices de cette méthode. En effet, il ne faut plus considérer les marchés de l'accessibilité comme des marchés niches. Fournir des services de transport en milieu rural, planifier des services de transport adaptés ou spécialisés et intégrer les taxis dans l'offre de transport nécessitent de mutualiser les moyens de différents services et d'améliorer leur coordination afin d'assurer leur pérennité.

Jeudi 10 juin

Cadre bâti : des bâtiments pour tous

Les diagnostics accessibilité des établissements recevant du public

Participaient :

Michèle TILMONT, architecte-urbaniste, ancienne déléguée interministérielle à l'accessibilité, animatrice.

Thierry JAMMES, CNPSAA.

Elisabeth HERCBERQ, Association Nationale des Ergothérapeutes.

Yves NEVEU, diagnostiqueur qualité et accessibilité.

Sylvie ANTONIN, Setec Organisation.

Laurent SABY, Certu.

Table ronde

Mme TILMONT souligne que la question centrale de cette matinée est de savoir quelle est la situation cinq ans après le vote de la loi de 2005 et des réglementations qui ont suivi.

En matière d'ERP, il existe des éléments de repérage, à travers une étude portant sur les établissements à traiter et les aménagements à réaliser une fois les diagnostics achevés.

L'Observatoire Interministériel de l'Accessibilité est encore récent, et les repères sont encore flous. Il convient donc d'identifier les obstacles à franchir pour être au rendez-vous en 2015.

Mme TILMONT demande à M. JAMMES quels sont de son point de vue les progrès réalisés et les attentes d'ici 2015.

M. JAMMES rappelle que des textes sur les handicaps moteurs existaient depuis 1975, mais n'avaient pas été appliqués. Pour ce qui est du handicap visuel, le plan adopté en 2008 n'a pas eu de suite.

La loi de 2005 a permis la prise en compte du handicap visuel. Pour autant, tous les moyens pour l'intégrer ne sont pas disponibles dans les diagnostics et les ERP. Les diagnostiqueurs ne savent pas comment l'appréhender. Pour autant certains éléments peuvent être facilement appliqués, comme les repérages visuels sur les vitrages. C'est en l'occurrence plutôt un problème de mauvaise volonté.

Les choses avancent, mais pas assez vite. Tout ne sera pas réglé en 2015, mais une importante prise de conscience aura été réalisée. Certains éléments sont faciles à gérer, comme les petits ERP, ou les escaliers ou ascenseurs qui prennent en compte les déficients visuels. La modulation de l'éclairage est un progrès de sécurité pour tous. La BEV a été un élément de sécurisation pour tous les usagers, au-delà des seuls handicapés.

Des progrès sont donc réalisés, mais l'énergie dépensée par les associations n'est pas récompensée.

Mme TILMONT souhaite savoir quelle est la valeur ajoutée de l'intervention des ergothérapeutes dans la commande passée à la maîtrise d'œuvre par les maîtres d'ouvrage.

Mme HERCBERG explique que les ergothérapeutes apportent un point de vue d'analyse sur l'usage et la fonctionnalité du bâti. Ils disposent également d'une compétence transversale sur divers types de handicaps et l'articulation de plusieurs compensations.

La plus-value est apportée si l'ergothérapeute est intégré dans une équipe pluridisciplinaire. Il peut dans ce cadre participer à la réalisation de diagnostic d'accessibilité.

Mme TILMONT souhaite savoir quelles compétences sont nécessaires pour réaliser un diagnostic d'accessibilité, et quelle est la responsabilité de ceux qui l'élaborent.

M. NEVEU rappelle que le diagnostic s'inscrit dans le processus mis en place en 2005 pour garantir la continuité de la chaîne de déplacement. Toutes les communes de France devaient mettre en œuvre un PAV pour la fin de l'année 2009. Le diagnostic d'accessibilité des ERP existant vient compléter ce dispositif.

Ce diagnostic est défini par le décret de mai 2006, qui comprend trois phases :

- état des lieux ;
- émission de propositions pour compenser les manques d'accessibilité relevés ;
- chiffrage des travaux.

Ce travail sollicite des connaissances dans le nouveau dispositif d'accessibilité mis en place par les textes, mais aussi dans les domaines du handicap, du bâtiment, et de l'économie. Des ergothérapeutes et des représentants des associations doivent donc être intégrés dans les équipes.

La délégation interministérielle à l'accessibilité s'est penchée sur la responsabilité du diagnostiqueur. En mai 2006, le ministère a indiqué que le diagnostic avait surtout une valeur pédagogique afin de faire prendre conscience aux maîtres d'ouvrage de ce qui était nécessaire pour atteindre l'échéance de 2015. Aucune compétence professionnelle particulière n'a donc été validée pour intervenir en tant que diagnostiqueur. Il est difficile de déterminer sa responsabilité exacte.

Des responsabilités peuvent être engagées, mais le préjudice est difficile à évaluer. La responsabilité est donc mal définie pour le moment.

Mme ANTONIN ajoute que son entreprise de conseil à la maîtrise d'ouvrage a investi la question de l'accessibilité depuis trois ans, dans les domaines du transport, de la voirie, et du bâtiment.

La question est de savoir ce que le maître d'ouvrage fera des conseils qui lui sont apportés. Le diagnostic est un outil d'aide à la décision. Il convient de prendre en compte les projets du maître d'ouvrage.

L'apport de la programmation, qui consiste à recueillir les demandes et besoins des utilisateurs, est important dans la démarche d'accessibilité. Il s'agit de savoir comment fonctionne le bâtiment, afin éventuellement de le modifier pour limiter les travaux d'accessibilité.

Mme TILMONT remarque que si les exigences ne sont remplies qu'*a minima*, les enjeux de la loi risquent d'être ignorés.

Mme ANTONIN précise que son propos visait à privilégier les solutions efficaces et moins coûteuses, susceptibles d'être déployées plus rapidement et largement.

Pour ce qui est des personnes handicapées, les diagnostiqueurs ont besoin de concertation avec les associations, qui possèdent une expertise dans ce domaine. Le travail réunit donc le maître d'ouvrage, les diagnostiqueurs, et les associations, qui élaborent ainsi ensemble une culture commune.

M. JAMMES signale que cela soulève la question du bénévolat de l'intervention des associations.

Mme ANTONIN en convient. Dans le cadre des ERP, il est souvent nécessaire de concilier des exigences d'accessibilité et de préservation du patrimoine. La solution passe par le dialogue.

Mme TILMONT demande quel est le parcours à suivre pour devenir diagnostiqueur, dans la mesure où il n'existe pas de formation à ce jour.

M. NEVEU indique qu'il a travaillé au sein du ministère de l'Équipement, ce qui lui a permis d'acquérir une compétence en matière d'accessibilité et de développer ses liens avec le milieu associatif.

Le diagnostic nécessite cependant également des connaissances en bâtiment et économie du bâtiment. M. NEVEU s'associe donc avec des architectes, économistes, ergonomes et ergothérapeutes.

Cependant au plan réglementaire, il n'y a pas de validation de la compétence de diagnostiqueur en accessibilité.

Mme TILMONT demande où en est le processus de diagnostic des ERP en termes de méthodologie.

M. SABY explique que la réglementation reste laconique sur le diagnostic accessibilité. L'idée du Certu est donc de fournir des éléments de méthode. Cependant au vu de la variété des maîtres d'ouvrage, il n'y a pas de méthode unique. Il a donc été décidé de capitaliser sur des expériences pour montrer l'éventail des possibilités. Le diagnostic est un élément d'aide à la décision et un élément de stratégie.

L'objectif n'est donc pas de fournir un cadre figé du diagnostic type, mais de fournir l'outil pour amorcer la réflexion du maître d'ouvrage et établir sa stratégie.

Mme TILMONT souhaite savoir où se situe la France au niveau européen dans ce domaine.

M. SABY signale que le Certu a lancé une étude européenne en 2006. Une synthèse est en cours d'élaboration. Il existe de bonnes idées à l'étranger. La France a été en retard, et doit encore rattraper du chemin dans certains domaines, mais elle a accompli des progrès significatifs. La loi de 2005 constitue un outil de pointe.

Discussion

Un intervenant signale que l'accessibilité est souvent lacunaire dans les hôtels. Il n'existe ainsi souvent pas de possibilité d'être réveillé par des vibrations pour les personnes sourdes. La question est donc de savoir s'il existe de normes en matière d'alerte par vibrations. L'intervenant demande également quel est le bilan des évaluations qui ont été menées.

M. SABY explique que la réglementation actuelle comprend peu de normes concernant les déficients auditifs au-delà de l'obligation d'installation de boucles à induction magnétique dans les accueils déjà sonorisés. Cela étant la question de la déficience sensorielle au sens large est intégrée dans les travaux sur les dispositifs de sécurité incendie dans les ERP.

Mme BONE (Réunion) demande s'il existe des sources de financement, notamment européennes, pour développer l'accessibilité. Par ailleurs, pour les bâtiments patrimoniaux, il s'agit de savoir quelles sont les démarches à suivre. Elle souhaite également savoir si les hôtels sont tenus de proposer une certaine proportion de chambres accessibles, et si l'installation d'une poignée dans la baignoire suffit pour qu'une chambre soit classée comme accessible.

Mme TILMONT propose de répondre à ces questions dans le cadre de la table ronde suivante, consacrée aux hôtels.

M. NEVEU signale que la réglementation accessibilité prévoit que toutes les informations sonores soient transformées en données visuelles et vice versa.

Pour ce qui est de la définition d'une chambre d'hôtels accessible, la réglementation ne fournit pas le détail des éléments requis. Seule la pratique permettra de déterminer les exigences.

M. FAUVARD (entrepreneur du bâtiment) indique qu'en tant que réalisateur de travaux il a choisi de ne pas intervenir comme diagnostiqueur. Le problème est la dimension chiffrée du diagnostic, et la position de l'entreprise de réalisation à l'égard du maître d'ouvrage par rapport à cette estimation.

Mme TILMONT souligne qu'il s'agit toujours d'une évaluation.

Mme ANTONIN ajoute que le diagnostic se situe au niveau de la préfaisabilité. Il doit comprendre une marge d'erreur.

M. HERON (Association Nationale des Auditeurs-Diagnostiqueurs en Accessibilité) indique qu'il a participé aux travaux de conception de la loi de 2005. L'esprit de cette dernière est de se focaliser sur les résultats, par rapport à la loi de 1975 qui portait sur les moyens. Les objectifs sont précisés, mais l'application est laissée libre.

Les évaluations sont réalisées avec le maître d'ouvrage concerné. Il ne s'agit en tout état de cause que d'estimations.

M. HERON souhaite savoir de quelles aides peuvent bénéficier les collectivités, qui ont souvent peu des moyens alors qu'elles sont soumises à une obligation de faire.

Mme ADDALA (chargée de mission accessibilité, Conseil général de la Seine Saint-Denis) demande quelle est la part de responsabilité du diagnostiqueur sur les rapports qu'il remet. Par ailleurs, les chiffres peuvent beaucoup varier d'un prestataire à un autre.

En outre, certains diagnostiqueurs sont également bureau de contrôle, ce qui soulève la question de leur impartialité.

Mme TILMONT souligne que la consultation avec le diagnostiqueur et l'élaboration d'un cahier des charges sont des éléments essentiels.

Mme ADDALA remarque que cela conduit à ne retenir que les diagnostiqueurs confirmés. Il faudrait mettre en place une formation des diagnostiqueurs.

Mme TILMONT convient que c'est un problème important.

M. ALEXANDRE signale que ce point sera abordé lors de la table ronde sur la normalisation.

M. JAMMES relève que les maîtres d'ouvrage ont agi rapidement pour se mettre en conformité avec les normes de sécurité incendie. A l'inverse, quand il s'agit d'accessibilité, leur premier réflexe est de demander des aides.

Accessibilité des hôtels, restaurants, bars et discothèques

Participaient :

Michèle TILMONT, animatrice.

Christelle MOULIE, UNAPEI.

Carole LANDET, Accor.

Annette MASSON, association Tourisme et Handicap.

Eric ALEXANDRE, MEEDDM/DMA.

Mehdy BELABAS (municipalité d'Ivry-sur-Seine).

Pierre GUIOT, Société Générale.

M. LECOURT, UMIH.

[Interruption de l'enregistrement]

Table ronde

Mme MOULIE indique que le serveur doit prendre le temps d'expliquer le menu à la personne handicapée. Par ailleurs, de plus en plus d'hôtels utilisent des cartes magnétiques : il est nécessaire de proposer une aide pour accompagner la personne jusqu'à sa chambre et lui préciser le fonctionnement de ces outils.

L'UNAPEI a également publié un manifeste pour rendre la société plus accessible aux handicapés mentaux, autour de quatre points :

- la sensibilisation et l'information de toutes les personnes en contact avec le public ;
- la mise en œuvre unifiée du guide pratique d'accessibilité ;
- les efforts d'adaptation des informations disponibles pour tout public ;
- les aides humaines ciblées.

Ce manifeste est disponible auprès de l'UNAPEI. L'association célébrera ses 50 ans le 12 juin.

Mme TILMONT demande si des progrès ont cependant été accomplis.

Mme MOULIE reconnaît que la prise en compte du handicap mental est meilleure. Pour autant il n'est pas encore suffisamment bien connu. L'accessibilité progresse, mais pas aussi vite qu'il le faudrait.

Mme TILMONT soulève la question de l'accessibilité des commerces de proximité.

M. BELABAS explique qu'il préside la commission communale d'accessibilité d'Ivry-sur-Seine, une commune de 60 000 habitants. Dans ce cadre, l'action sur les ERP ne suffit pas. Un travail collectif a été mené qui a abouti à un guide l'accessibilité, qui a souligné les carences au niveau des commerces de proximité. Ces derniers avaient par ailleurs des demandes.

Une initiative a donc été lancée avec l'association J'accède. Un diagnostic des commerces a été réalisé par les usagers. Une première phase de sensibilisation des commerçants a été menée, qui a été bien accueillie. Une vingtaine d'usager a été formée avant de visiter les commerces et d'analyser la situation. Cela a permis une prise de conscience des commerçants.

La municipalité espère reconduire cette opération pour dresser un diagnostic global de tous les commerces de la commune et développer l'accessibilité de tous les établissements.

La ville n'apporte pas d'aide financière dans ce cadre, pas plus qu'elle n'en reçoit. Un budget de 400 000 euros par an, sur cinq ans, a été dégagé pour l'accessibilité des ERP. Ce chiffre est de 100 000 euros annuels pour la voirie. Cependant cela ne concerne pas les commerçants.

Mme TILMONT demande quel est le coût de l'accessibilité pour un commerçant de proximité.

M. BELABAS répond que cela dépend de la configuration du magasin. Ce chiffre est donc très variable.

Mme TILMONT souhaite savoir ce qu'il en est pour les agences bancaires.

M. GUIOT indique qu'il est responsable de cette question au sein de la Société Générale. Cette dernière a mis en place une équipe spécialisée en 2008. Tous les services des agences doivent être accessibles. Le Groupe compte 2 200 agences, qui ont toutes été auditées. Les travaux ont commencé en 2008, et 850 agences ont fait l'objet d'un chantier. L'objectif est d'avoir traité la moitié du réseau à la fin 2010.

Mme TILMONT demande si des diagnostiqueurs externes ont été sollicités.

M. GUIOT répond que les audits ont été réalisés en interne à partir de l'été 2007. Le budget global de cette action s'élève à 163 millions d'euros, soit entre 15 000 et 150 000 euros par agence.

Mme TILMONT signale que les rampes d'accès a au domaine public constituaient un problème significatif il y a encore quelques années.

M. GUIOT le confirme. Cette difficulté n'a pas été résolue. Des rampes doivent être installées dans les locaux. Un travail a été mené qui a conduit au développement d'une rampe amovible automatique.

M. BELABAS ajoute que la municipalité d'Ivry n'a pas été sollicitée à ce sujet.

Mme TILMONT rappelle que cette question renvoie à la responsabilité dans l'hypothèse d'un accident sur la voie publique.

Mme TILMONT demande ce qu'il en est de l'accessibilité pour les industries de l'hôtellerie.

M. LECOURT souligne que cette question fait l'objet d'une communication importante au sein de ce secteur, depuis plusieurs années. Il faut développer des modalités particulières d'accueil pour les personnes handicapées. Des ateliers sont régulièrement organisés à ce sujet pour sensibiliser les hôteliers et restaurateurs sur l'importance des diagnostics et des aménagements.

Le problème est que de nombreux établissements existant ne pourront pas se mettre en conformité pour tous les handicaps. La loi a d'ailleurs prévu des dérogations, pour éviter la disparition de quelques milliers d'hôtels sur les 23 000 établissements existant.

Ce sujet est un objectif primordial, qui est suivi en permanence pour atteindre la cible de 2015. Les professionnels s'en donnent les moyens.

Mme TILMONT demande si des prêts ou crédits spéciaux sont mis en place.

M. LECOURT le confirme. Une des contreparties de la baisse de la TVA dans la restauration a été l'engagement à développer l'accessibilité. Un prêt participatif à la rénovation hôtelière a également été mis en place avec Oséo. Cependant il est limité aux villes de moins de 500 000 habitants, ce qui exclut notamment Paris.

Mme TILMONT demande quel est l'intérêt d'offrir une accessibilité aux personnes handicapées pour une chaîne hôtelière. Elle souhaite en outre savoir comment les groupes internationaux font pour répondre aux diverses exigences nationales.

Mme LANDET signale que 90 % des établissements du réseau Suite Hôtels peuvent accueillir tous les types de déficiences. Cette question renvoie à la fois à la rentabilité des entreprises et à l'intérêt économique, mais également à leurs responsabilités et valeurs. Le Groupe Accor a pour objectif d'accueillir tous les clients sans différence de traitement. Il lancé depuis deux ans un processus de diagnostic pour l'ensemble de ses chaînes.

Mme TILMONT souhaite savoir si les exigences sont les mêmes dans tous les pays.

Mme LANDET précise que les règles varient d'un pays à un autre. Cependant elles ont un objectif commun. La démarche du groupe s'appuie donc sur plusieurs points :

- les valeurs du groupe ;
- les fondamentaux de l'hôtellerie : sécurité, accueil et sûreté ;
- des règles minimales d'accessibilité complétées par les règles nationales.

Mme TILMONT souhaite savoir où en est le label Tourisme et Handicap, créé il y a 10 ans.

Mme MASSON indique que l'association Tourisme et Handicap est issue de la volonté des professionnels du tourisme et des associations de personnes handicapées de motiver les industriels du tourisme pour rendre leurs établissements accessibles. Elle s'adresse donc avant tout aux professionnels pour les accompagner.

Les personnes handicapées ont souhaité bénéficier d'un affichage fiable des lieux accessibles au début des années 2000. Le ministère du Tourisme a alors accepté la création du label Tourisme et Handicap, qui s'intéressait aux quatre familles de handicap. Ce label est une marque déposée de l'Etat.

Ce label est pédagogique et évolutif. Les professionnels sont évalués par rapport aux exigences de la loi, et peuvent être labellisés pour une famille de handicap en attendant de progresser dans les autres domaines.

Les associations et les professionnels sont impliqués dans toutes les actions.

Le processus de labellisation est volontaire. Plus de 900 évaluateurs ont été formés par l'association. La labellisation vaut pour cinq ans, ce qui signifie que certains sites sont actuellement revisités.

Plus de 4 000 sites sont labellisés à ce jour, et 2 000 attendent leur label.

Les premières années, les handicaps visuels et auditifs étaient peu représentés. Leur part a significativement augmenté au cours des années. Cependant seuls 16 % des sites labellisés le sont pour les 4 handicaps. L'objectif est de 100 % en 2015.

L'association n'évalue par les discothèques à ce jour.

Le label est un très bon moyen d'accompagnement des professionnels. C'est une action concrète.

Tous les établissements et sites ne seront pas labellisés d'ici 2015, mais le label représente un gage d'excellence.

Mme TILMONT remarque qu'il paraît plus simple d'agir dans le secteur privé que public. Elle souhaite connaître la teneur de l'action de la DMA.

M. ALEXANDRE confirme qu'il est assez aisé de mobiliser les entreprises privées, qui sollicitent les pouvoirs publics pour obtenir des éclaircissements sur la réglementation.

Pour ce qui est du secteur public, il est difficile d'appréhender l'ensemble du parc. Un travail est mené dans ce sens. L'Observatoire conduit actuellement un recensement, sur la base des DDT.

La DMA communique au travers de supports divers : lettres, plaquettes d'information, animation de manifestations. Elle s'appuie sur le réseau RST, qui fédère les correspondants accessibilité régionaux.

Le club accessibilité des grandes entreprises a été créé en 2004. Il s'agit de fédérer les grands groupes sur cette question, qui tendent à réfléchir chacun de leur côté. Un partage d'expérience est ainsi mis en place. Ce groupe comprend des entreprises de tous les secteurs.

Des animations de groupes de travail sont organisés par ailleurs.

Mme MOULIE souligne la nécessité de collaboration entre les associations et organismes professionnels. L'échéance de 2015 est proche.

M. ALEXANDRE ajoute que l'APF, l'UNAPEI, la DMA, et Tourisme et Handicap travaillent actuellement sur un fascicule sur l'accessibilité des hôtels, restaurants, bars, et discothèques, qui sera diffusé à tous les adhérents de l'UMIH.

Discussion

M. COURANT (municipalité d'Issy-les-Moulineaux) signale que la ville d'Issy-les-Moulineaux cherche également à sensibiliser les commerçants. Cependant ils ne s'exposent pas à des sanctions si leurs établissements ne sont pas accessibles en 2015. La communication s'est donc orientée vers l'apport positif de l'accessibilité, susceptible d'amener une clientèle supplémentaire.

M. COURANT demande si, à Ivry, un accompagnement technique a été mis en place.

M. BELABAS répond que cette question est actuellement étudiée. Une des difficultés rencontrées est le manque de techniciens et de moyens humains pour accompagner les travaux.

L'idée n'est pas de culpabiliser les commerçants, mais d'insister sur les bénéfices de cette action.

M. THIBAUT (ministère du Travail) demande si le label Tourisme et Handicap sera ouvert à l'international, et quels sont les éléments pris en compte pour sa délivrance. Par ailleurs, dans les commerces, les rayonnages ne dérangent pas plus le cheminement piétonnier que les rampes. Il convient donc d'être cohérent.

Mme MASSON indique que l'association Tourisme et Handicap pousse au développement de critères internationaux. Le label a été repris par le Luxembourg et le Brésil, et l'Espagne l'étudie.

Les critères de délivrance sont disponibles sur le site de l'association.

M. ALEXANDRE ajoute qu'en ce qui concerne les transports, un règlement européen est en vigueur depuis deux ans.

Le président de l'association le Développement de la Société et de la Culture en Langue des Signes de Montargis signale que de nombreuses personnes sourdes rencontrent dans les établissements labellisés LSF des interlocuteurs qui ne connaissent pas la langue des signes. Il serait donc pertinent d'ajouter des critères sur ce point.

Pour ce qui est des musées, les interprètes devraient être plus nombreux.

Mme MOULIE en est consciente, et travaille en ce sens.

M. ALEXANDRE ajoute qu'un travail de sensibilisation est mené auprès des hôteliers et restaurateurs. Des moyens techniques sont également proposés.

M. CARENTAT (APF) signale qu'il existe des sanctions pour les établissements de 5^{ème} catégorie qui ne respecteraient pas leurs obligations.

L'accessibilité, une opportunité à la création

Participaient :

Michèle TILMONT, animatrice.

Nicolas MERILLE, APF.

Emmanuel ETIENNE, Centre des Monuments nationaux.

Eric BERGER, Fédération des Promoteurs Constructeurs.

Valéry LAURENT, FFB.

Patrick SAUVAGE, SYNAMOB.

Jean-Pierre SERIES, Aximètrie.

Table ronde

Mme TILMONT demande quelle est la position de l'APF sur les avancées réalisées à mi-parcours de l'échéance de 2015.

M. MERILLE explique que le législateur a prévu des dispositifs intermédiaires et outils programmatiques, tels que les PAV, les schémas, les diagnostics, ou les commissions communales et intercommunales. L'APF a réalisé une étude sur les instances de concertation, qui montre une difficulté à les mettre en place, même si une montée en charge est évidente. Pour autant, la culture des élus locaux en matière d'accessibilité se développe.

Pour ce qui est du diagnostic, la situation est marquée par une absence de formation, des compétences variables selon les diagnostiqueurs, et des écarts de prix et de prestation.

La concertation est faible en matière de schémas directeurs d'accessibilité, et le retard est important.

Enfin, les PAV sont encore peu nombreux.

Des progrès sont donc réalisés, mais pas assez rapidement, surtout s'ils sont comparés à ceux observés dans le versant écologique du développement durable depuis quelques années.

Mme TILMONT souhaite savoir ce qu'il en est en matière de production de logement.

M. BERGER indique que la loi de 2005 est applicable depuis 2007. Les retours sont donc encore assez limités. Un certain délai est nécessaire pour l'assimiler. Toutes les solutions techniques ne sont pas encore disponibles pour l'appliquer.

Pour les maîtres d'ouvrage, les principales préoccupations sont que le logement soit :

- accessible ;
- économe en énergie ;
- abordable par tous ;
- en nombre suffisant : il faut dépasser le seuil de 300 000 logements par an.

Des actions de formation d'envergure ont été initiées pour les maîtres d'ouvrage afin qu'ils appréhendent les règles nouvelles. Des guides sont également conçus pour diffuser les bonnes pratiques et solutions techniques. Les architectes doivent en outre changer de culture pour intégrer ces notions dès les premières phases de conception.

La qualité d'usage ne doit pas non plus souffrir des surcoûts engendrés par les nouvelles exigences. Ces derniers sont difficiles à évaluer, mais ils sont réels. A terme, ils sont appelés à disparaître du fait d'effets d'échelle.

Mme TILMONT demande si les moyens d'atteindre les objectifs existent.

M. BERGER précise que les coûts de construction sont suivis. Les prix de vente ont sensiblement augmenté ces dernières années. Les coûts techniques devraient pouvoir être maîtrisés. La réglementation technique doit évoluer pour cela.

Mme TILMONT souhaite savoir si les entrepreneurs de travaux sont sensibles à la question de l'accessibilité, et comment est organisée la formation.

M. LAURENT explique que les entreprises de bâtiments n'ont pas attendu la loi de 2005 pour avancer dans ce domaine et concrétiser l'accessibilité. C'est une valeur sociétale pour elles.

En termes de formation, un cahier des charges est disponible depuis 2002 afin de disposer de suffisamment de formateurs, en particulier dans le secteur du logement. Le bâtiment regroupe plus de 1 million de salariés, ce qui implique un effort de formation soutenu et constant.

Une première qualification d'entreprise pour l'adaptation des logements collectifs et existants a été mise au point. Les entreprises sont incitées à se qualifier.

Mme TILMONT demande quel est le lien entre les travaux d'économie d'énergie et d'accessibilité.

M. LAURENT confirme que la FFB réfléchit sur cette question. Les travaux de rénovation thermiques à venir seront également l'objet d'aménagement d'accessibilité afin de traiter les deux aspects dans le cadre d'économies d'échelle.

Pour rattraper le déficit actuel de logements, il faudrait en construire 500 000 par an.

Mme TILMONT souhaite connaître le point de vue des architectes.

M. ETIENNE rappelle que le Centre des Monuments Nationaux gère une centaine de bâtiments d'Etat. Il existe par ailleurs 43 000 monuments historiques, et tous les monuments d'intérêt patrimonial.

Les objectifs de conservation patrimoniale et de mise en accessibilité sont *a priori* contradictoires. Cependant l'ouverture du patrimoine et son accessibilité au plus grand nombre est une priorité. Pour concilier les objectifs, la meilleure solution est souvent d'investir préalablement dans la réflexion avant de lancer les travaux, notamment sur les circuits de visite. La solution est souvent la mise en place de petites solutions techniques échelonnées dans le temps.

Le CMN dispose d'un chargé de mission sur l'accessibilité afin que cette question soit toujours présente.

La formation des architectes est également un point important. L'accessibilité doit être incluse dans leur enseignement.

Mme TILMONT demande si l'APF mène des actions de sensibilisation des architectes.

M. MERILLE répond que l'association n'effectue pas de formation, mais délivre des conseils. L'insertion d'un module sur l'accessibilité dans la formation des architectes ne date que de 2009, ce qui signifie que les premiers diplômés formés arriveront sur le marché en 2015. Il manque d'enseignants compétents sur ce sujet.

Dans le domaine de la formation initiale, l'accessibilité est souvent perçue comme une contrainte par les architectes et maîtres d'œuvre. C'est donc un enjeu fondamental en matière de formation continue.

M. SAUVAGE explique que le SYNAMOB est une association professionnelle d'architectes et de maîtres d'œuvre. Les nouvelles réglementations sont généralement vécues comme des contraintes plutôt que des opportunités.

Il convient d'intégrer ces nouvelles règles aussi loin en amont de la conception que possible.

La nécessité de donner plus de place à des aménagements ou pièces techniques implique de mener une réflexion sur la modularité des espaces. La question de l'équipement est également importante. La couleur dans le bâtiment est aussi un sujet à creuser.

Les nouvelles règles sont des opportunités de renouveler la conception et la réflexion.

Mme TILMONT souhaite savoir quels investissements et aménagements doivent encore être menés.

M. SERIES indique qu'une évaluation financière de la mise en accessibilité des ERP gérés par les collectivités et l'Etat a été réalisée. En 2008, ce chiffre était estimé à 15 milliards d'euros d'ici 2015 pour les seuls collectivités locales. L'enquête de 2010 confirme ce ordre de grandeur. Pour ce qui est de l'Etat, l'évaluation s'élève à 5 milliards d'euros.

Entre 5 % et 15 % des travaux nécessaires sont déjà réalisés. Les données synthétiques sont lacunaires, d'où la marge d'imprécision.

M. LAURENT ne dispose pas de chiffres plus fins. Les travaux d'accessibilité seront sans doute inclus dans des chantiers plus larges, et ne seront par conséquent pas identifiés comme tels.

M. MERILLE relève qu'il existe manifestement une dynamique et une mobilisation dans ce domaine. En tout état de cause, il faut distinguer les questions du neuf et de l'existant.

Discussion

Une intervenante souligne l'importance de la signalétique visuelle pour les personnes sourdes.

M. SAUVAGE en convient. La véritable question est celle de la spécificité des besoins.

Un intervenant ajoute que la FFB a édité un catalogue des bonnes pratiques de mise en couleurs. Il demande si le chiffre de 5 à 15 % de travaux réalisés ne concerne que les bâtiments publics, et souhaite savoir quelle sera la proportion de diagnostics réalisés au 1^{er} janvier 2011.

M. SERIES précise que l'étude se base sur une base de données de 15 000 bâtiments diagnostiqués. Cet échantillon n'est peut-être pas représentatif de l'ensemble. Ces établissements sont pour l'essentiel gérés par des collectivités locales et l'Etat.

Pour ce qui est des diagnostics, les chiffres disponibles ne portent que sur les consultations effectuées depuis 2003. Au niveau des départements, 90 % d'entre eux ont déjà retenu des opérateurs pour mener des diagnostics. La proportion est similaire pour les communes de plus de 100 000 habitants. Pour les plus petites, il n'y a pas de données.

Tous les ERP de catégories 1 à 4 ne seront pas diagnostiqués d'ici janvier 2011.

Une voirie pour tous

Les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics

Participaient :

Marie-Madeleine LE MARC, Certu, animatrice.

Eric HEYRMAN, MEEDDM/DMA.

André ISLER, CETE de l'Est.

Marc COURBOT, Communauté Urbaine de Lille, AITF.

Christine LEROY, USIRF.

Table ronde

Mme LE MARC explique qu'elle est responsable de la voirie et de l'espace public au Certu, un service technique central du ministère de l'Ecologie qui dispose d'une compétence nationale.

M. HEYRMAN indique que selon l'enquête réalisée auprès des correspondants accessibilité au sein des nouvelles directions départementales des territoires et de la mer, qui est reconduite tous les ans et qui porte sur la mise en accessibilité du territoire, 2 % de PAV ont été adoptés au 31 décembre 2009, soit 660 PAV adoptés sur toute la France.

Par ailleurs, les journées territoriales de l'accessibilité, dont l'objectif est de dresser le constat de l'accessibilité du territoire départemental, notamment par la fourniture de données de la part des collectivités locales (schémas directeurs d'accessibilité des transports collectifs, diagnostic d'accessibilité de leur établissement, création des commissions communales et intercommunales pour l'accessibilité, et plans de mise en accessibilité de la voirie), ont montré que le taux de réalisation des PAV le plus bas était celui de la Nièvre, où il s'établit à 1,6 %, alors qu'il atteint son maximum dans l'Allier avec 7 %.

La dynamique des collectivités territoriales était également suivie dans le cadre de ces enquêtes. Il apparaît que la Nièvre compte 22 % de PAV en cours de réalisation, ce qui représente toujours la performance la plus basse, tandis que l'Isère se situe à 29 %, la Savoie à 58 %, et l'Allier à 80 %.

Les chiffres fournis depuis quelques mois sont donc toujours valables au vu de ces statistiques, avec un niveau de PAV adoptés de l'ordre de 2 % au niveau national.

Mme LE MARC souligne qu'il convient cependant de rester optimiste. L'effort doit être décliné au niveau des 36 000 communes françaises. Il existe sans doute des obstacles à surmonter.

M. ISLER précise que sa mission est d'accompagner les DDT dans la mise en place des PAV, en particulier au niveau des petites communes. Il est par ailleurs maire d'une telle commune en Moselle, dans laquelle il a mis en place un PAV.

La méthode suivie compte trois phases : un diagnostic territoire, un diagnostic terrain, et un plan d'actions pour la mise en accessibilité de la voirie. L'objectif était de réaliser ce plan en régie. La démarche a été amorcée en janvier 2009. Après adoption du principe par le conseil municipal, une première réunion publique a été organisée. Elle a débouché sur la création d'un groupe de diagnostiqueurs. Le diagnostic a été réalisé en juillet, ce qui a permis de valider le PAV lors du conseil municipal de décembre. Une seconde réunion publique a été convoquée.

La commune abrite plusieurs personnes handicapées, qui ont participé au groupe de travail, ainsi qu'un technicien de la Ville de Metz.

La commune compte 180 habitants, et appartient à une communauté de communes de 17 000 habitants. Les ERP comprennent la mairie, l'église, une salle polyvalente, une salle de cinéma, un cimetière, et une aire de jeu. La voirie représente 1 200 mètres, ainsi qu'une RD de 300 mètres.

Toutes les rues sont équipées de trottoirs. Le village présente un dénivelé de 25 mètres.

La première difficulté a été de trouver un plan exploitable de la commune, dans la mesure où le plan cadastral ne présente pas la voirie. Toutes les caractéristiques de la voirie ont été recensées, et l'accessibilité de chaque espace a été évaluée, pour tous les types de handicaps. Ainsi les zones d'ombre de nuit ont été relevées.

Pour l'estimation et la conception du PAV, l'ensemble des actions nécessaires afin de mettre les zones en accessibilité a été recensé. Certains travaux ont été intégrés dans des projets ou chantiers en cours. Il est apparu que plus de la moitié des aménagements à prévoir était déjà intégrée dans des projets à venir. Cette accessibilité n'a donc rien coûté de plus.

Le travail réalisé représenterait un coût d'environ 5 000 euros auprès d'un bureau d'études. Les travaux hors projets existant sont estimés à 40 000 euros.

M. COURBOT précise qu'il appartient également à l'Association des Ingénieurs Territoriaux de France, un réseau technique de partage d'expérience, au sein duquel il co-anime le groupe de travail voirie.

Le PAV doit être déconnecté des notions de compétences. C'est une première difficulté majeure. L'EPCI relève de la commune. A Lille, il a été décidé qu'il portait le PAV. La logique de déplacement doit primer sur les questions de compétences.

Il est apparu que le PAV devait comprendre plusieurs volets :

- stratégique : mesures d'accompagnement pour sensibiliser à la question de l'accessibilité ;
- opérationnel : programmation des travaux.

Les commissions communales et intercommunales ont créé des lieux de concertation, très importants dans le cadre d'un PAV. A Lille, il a été décidé de mener cette concertation au niveau intercommunal. Des groupes de travail ont été mis en place par ailleurs.

Un volet essentiel du PAV est la formation et la communication autour de l'accessibilité. Il s'agit donc de former les ingénieurs et techniciens des bureaux d'études et de travaux. Cette démarche commence à se généraliser, et les opérationnels sont de plus en plus conscients de cette question. Par ailleurs, les agents de la voirie sont régulièrement formés sur ce sujet.

La quantification des actions à mener permet de déterminer les orientations stratégiques et l'ordre des aménagements, en concertation avec les associations. La hiérarchisation des actions a également conduit à un échelonnement des phases de diagnostic et de travaux, afin de commencer ces derniers rapidement et de mener le chantier de façon glissante sur plusieurs années.

Le diagnostic technique représente l'essentiel du travail. Au vu du nombre des éléments à prendre en compte, un outil informatique a été développé pour faciliter le diagnostic et intégrer les points relevés. Cela permet de déterminer des niveaux d'accessibilité et de cadrer le futur travail du bureau d'études.

La concertation facilite la hiérarchisation des actions à mener.

Mme LEROY explique que l'USIRF regroupe l'ensemble des entreprises routières, qui effectuent depuis longtemps de l'aménagement urbain. Cette association professionnelle est bien implantée sur le territoire national, et représente l'ensemble des techniques.

L'USIRF a créé en 2010 l'association HAN-ROUTE, dont l'objectif est de recruter et de maintenir dans l'emploi des personnes handicapées dans les entreprises routières.

Il existe une tradition de partenariat entre les entreprises routières et les administrations, à travers un comité technique, qui est devenu cette année l'Institut des Routes, des Rues, et des Infrastructures pour la Mobilité. Il s'est largement ouvert à l'ingénierie, privée et publique, et aux nouveaux modes de transport. Les entreprises en sont partie prenante.

Les PAV entraînent des travaux. Les entreprises souhaitent depuis longtemps être prêtes au moment de leur lancement, ce qui implique de sensibiliser et former les équipes. Des contacts ont donc été pris avec le Certu pour travailler sur des fiches et catalogues pratiques. Cela a débouché sur la constitution d'un groupe de travail, qui regroupe également l'ADSDD, les conseils généraux, l'AITF, et le CETE de Lyon.

L'USIRF a participé en 2008 et 2009, aux côtés de la Délégation Interministérielle à l'Accessibilité et de l'AITF, à l'organisation de deux colloques sur les PAV et leurs suites. Le travail en commun initié à cette occasion doit se poursuivre, par exemple sur le guide d'aménagement des traversées d'agglomération.

Mme LE MARC précise que cet ouvrage a été diffusé.

Mme LEROY ajoute qu'un travail a également été mené sur l'accessibilité. Un sous-groupe a en outre été créé sur la glissance des surfaces piétonnes. Cette question est en effet souvent ignorée, et il existe peu de méthodes de mesure de cette caractéristique. Des méthodes sont donc en cours d'élaboration. Le groupe souhaite par ailleurs émettre des recommandations pratiques.

Discussion

Un intervenant demande si un représentant du ministère des Transports, du Tourisme et de la Mer est présent, dans la mesure où ce dernier a déterminé des normes qui devaient être appliquées en matière de voirie en 2010. Or il semble que cela soit loin d'être effectif. Ainsi, Lille ne comptait dernièrement que deux feux tricolores parlant.

M. COURBOT indique que la Communauté Urbaine de Lille comprend 75 % de feux sonores à détection de télécommande, soit 750 équipements.

Un intervenant signale qu'en Espagne ou en Islande, les feux diffusent des sons sans qu'il y ait besoin d'une télécommande.

Mme LE MARC rappelle qu'un atelier à venir sera consacré à la question de la normalisation.

Un intervenant rappelle que trois options techniques étaient envisageables en France. L'équipement de la ville de Nantes est exemplaire.

Mme LE MARC indique que de nombreuses expériences sont en cours.

M. HEYRMAN explique que les obligations fixées en 2007 ne portent que sur les travaux réalisés sur la voirie. Le délai de trois ans concerne l'adoption du PAV. Il n'y a pas de date butoir pour la mise en accessibilité de la voirie, notamment pour ce qui est des feux sonores.

Un intervenant représentant une association de Colombes souligne la question de l'accessibilité des trottoirs au niveau des bateaux dans les zones pavillonnaires. C'est un sujet peu abordé.

Mme LE MARC remarque que cela souligne l'intérêt des PAV et des diagnostics de l'espace public.

Mme BOUCHONNY (GIHP national) demande ce qu'il en est des routes départementales et de l'articulation des normes qui les concernent avec le PAV. Elle souhaite également savoir ce qui est prévu pour les travaux de réfection en cours au niveau des bâtiments de France, notamment en ce qui concerne les aménagements pour les déficients visuels.

Enfin, elle signale que même dans les communes qui mettent en place des PAV et conduisent des chantiers, il manque souvent un travail de réflexion sur la circulation dans l'agglomération. A titre d'exemple, la question des poubelles ou des terrasses de café est rarement examinée.

M. ISLER explique qu'il n'y a en général pas de normes de largeur de route au niveau des conseils généraux. Les aménagements des traversées de chaussée sont de la responsabilité des maires. Le conseil général n'est pas en charge de ces parcelles. La réfection des trottoirs relève de la commune.

Pour ce qui est de l'encombrement, le PAV est par excellence le lieu de la concertation. Cette dernière peut permettre de sensibiliser les commerçants qui utilisent les trottoirs. Le code de la rue va également dans ce sens.

M. HEYRMAN confirme que les architectes des bâtiments de France tendent à privilégier l'esthétisme sur l'efficacité. Pour autant, il existe aujourd'hui des aménagements qui permettent de concilier ces deux optiques.

Le code de la rue : recherche et expérimentation sur l'accessibilité des voies

Participaient :

Marie-Madeleine LE MARC, Certu, animatrice.

Samuel MARTIN, Certu.

Thierry JAMMES, CNPSAA.

René BRUNEAU, Unisda.

Table ronde

M. MARTIN indique que la démarche code de la rue est issue d'une expérience belge. L'idée était de remettre à plat le code de la route, daté à bien des égards et axé sur l'usager automobile, dans le cadre d'une concertation. L'objectif est de placer la protection des plus vulnérables comme principe premier du code de la route.

Ce travail a été lancé en 2006 en France. Il s'agissait d'étudier les améliorations possibles du code de la route pour aboutir à un partage plus équilibré et sécurisé de l'usage de l'espace public entre toutes les catégories d'usagers.

Le dispositif comprend trois éléments : un comité technique qui débat et émet des propositions au comité de pilotage, qui les valide avant qu'elles soient instruites par le comité interministériel, qui décide des modifications effectives du code la route.

Le comité technique est animé par le Certu. Il mobilise le réseau scientifique et technique du MEEDDM, et regroupe des acteurs institutionnels et associatifs. Il a répertorié et priorisé 86 propositions d'évolution.

L'idée est également de procéder à des visites techniques pour apprécier la prise en compte des différents besoins sur le terrain, qui favorisent le dialogue entre usagers, techniciens, et élus.

Le comité de pilotage est piloté par la DSCR. Il associe également des représentants associatifs. Il fixe les orientations des travaux et valide les propositions du comité technique.

Les premiers résultats de ce travail ont été des évolutions du code de la route, comme l'adoption du principe de prudence, l'introduction de la zone de rencontre, et la réalisation des doubles sens cyclables. Des chantiers sont en cours sur les usages du trottoir ou le stationnement

Le code de la rue a également permis d'identifier des questions techniques. Ce processus a des répercussions positives sur le terrain, puisque de nombreuses collectivités se sont approprié la notion de code de la rue. Des codes de la rue locaux ont ainsi été adoptés.

M. JAMMES confirme que son association participe à la démarche du code de la rue. Il est nécessaire de changer les règles dans ce domaine. Cependant il apparaît que peu des changements validés concernent les déficients visuels. A titre d'exemple, les nouvelles signalisations ne leur sont pas accessibles, et ils ne sont pas toujours en mesure de repérer les zones de rencontre. Cela peut être considéré comme une forme de discrimination au déplacement. Les nouvelles règles doivent être accessibles à tous. Les déficients visuels ne sont pas en mesure de savoir quand ils entrent ou sortent d'une zone de rencontre.

Il convient de mener la logique des textes et de la démarche code de la rue jusqu'à son terme.

M. BRUNEAU partage ce point de vue. La disparition de la notion de trottoir présente des avantages en matière d'aménagements, mais les personnes souffrant de déficiences sensorielles risquent toujours de faire de mauvaises rencontres dans les zones de ce type.

Initialement chaque type d'utilisateur devait bénéficier de voies propres. Désormais, la rue appartient à tous. Les voitures sont tenues de rouler au pas, ce qui est une bonne chose. Cependant il n'en va pas de même pour les vélos, qui peuvent circuler rapidement. Les sourds ne peuvent pas percevoir les sonnettes des cyclistes, ce qui peut aboutir à des accidents. Cela se produit malheureusement souvent, notamment dans l'agglomération parisienne.

Le code de la rue est donc une bonne chose, mais représente une inquiétude pour les déficients sensoriels. Il doit donc être accompagné de recommandations. Les voitures ne sont pas prioritaires, mais les vélos non plus. Les cyclistes doivent être particulièrement vigilants dans les zones de rencontre.

M. MARTIN souligne qu'un important travail a été nécessaire pour aboutir au consensus qui a permis l'adoption du décret de juillet 2008. Outre la zone de rencontre, ce dernier a introduit dans le code de la route la notion de prudence du plus fort par rapport au plus faible. L'objectif est donc bien de protéger les usagers les plus vulnérables.

En ce qui concerne le double sens cyclables dans les zones de circulation apaisée, cette demande a été appuyée par les associations de cyclistes mais aussi de piétons.

L'introduction de la zone de rencontre à priorité piétonne permet de donner une réalité tangible à une réalité de fait, et soulève la question de l'organisation de la cohabitation de tous les usagers. C'est un sujet complexe.

Le code de la route évolue, et la réglementation sur l'accessibilité s'applique.

Les études ont permis de faire connaître les besoins exprimés par les associations, notamment celles qui mettent en avant les difficultés rencontrées par les déficients sensoriels. L'introduction de la zone de rencontre a en outre été l'occasion de capitaliser sur les retours d'expériences menées à l'étranger.

Un premier ensemble de recommandations a été émis en même temps que le décret :

- conserver des espaces continus dédiés aux piétons dans les zones de rencontre ;
- rendre détectable la transition entre cet espace et la bande de roulement partagée ;
- suggérer des traversées avec des éléments de guidage ;
- signaler l'entrée dans les zones de rencontres.

Les réflexions se poursuivent sur ces thèmes. Le Certu accompagne les communes qui mettent en place des zones de rencontre, et continue à mener des études. Il s'appuie pour cela sur le réseau des CETE, les associations locales d'usagers, ainsi que les services techniques des villes et un site Internet ouvert à tous.

Les premiers retours sur les aménagements classés en zone de rencontre montrent que toutes les recommandations n'ont pas été intégrées, dans la mesure où les décisions d'aménagement ont souvent été prises avant l'adoption du décret. Il existe un réel souci de prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite. Les collectivités déplorent un déficit de méthode pour évaluer localement la pertinence des aménagements et choix effectués sur le terrain, ainsi que pour déterminer les solutions les plus adaptés aux problèmes.

Le Certu a commandé des études pour dresser l'état des connaissances, notamment sur les dispositifs séparateurs détectables par les déficients visuels. Il ressort qu'il est nécessaire d'implanter de tels équipements dans les zones de rencontre. En outre, aucun dispositif séparateur n'est parfaitement adapté aux besoins de tous.

Une autre étude a été menée sur les bandes de guidage au sol.

Les expérimentations étrangères sont également suivies avec attention.

Des points à approfondir ont été déterminés sur la base des demandes des usagers et associations.

Discussion

Mme BOUCHONNY (GIHP) souligne qu'il s'agit d'un enjeu de sécurité publique. Au vu des dépenses annoncées pour la mise en sécurité des zones de rencontre, elle souhaite savoir pourquoi il n'est pas demandé aux cyclistes de descendre de leurs vélos et de marcher dans ces secteurs.

Par ailleurs, il apparaît que les réclamations des cyclistes sont beaucoup mieux entendues que celles des personnes handicapées.

M. MARTIN répond qu'il existait déjà des aménagements reposant sur le principe d'une cohabitation entre catégories d'usagers avant la mise en place des zones de rencontre. Cependant à l'occasion de cette dernière le comportement que doivent adopter les automobilistes et les cyclistes a été spécifié.

Le Certu confirme que la place des vélos est sur la chaussée, et non sur les trottoirs, sauf séparations détectables et claires sur lesquelles les réflexions se poursuivent.

Une intervenante remarque que les rollers et skate-boards peuvent également représenter un danger significatif dans les zones de rencontre.

Mme LE MARC indique que le roller n'a pas de statut juridique à ce jour. C'est un objet de travail.

M. MARTIN ajoute que cela renvoie plus à une question de culture du partage de la rue qu'à des aménagements et règles spécifiques. Cependant les actions de sensibilisation et d'éducation prennent du temps.

Une intervenante confirme qu'il existe un temps d'appropriation des aménagements par les usagers déficients sensoriels. Par ailleurs, la plupart des usagers de rollers accidentés se blessent seuls.

Un intervenant demande si les piétons sont prioritaires dans toutes les situations.

M. MARTIN confirme qu'ils sont prioritaires en aire piétonne et zone de rencontre, mais pas en zone 30.

Un intervenant signale que des piétons traversent souvent alors que le feu les concernant est rouge, alors que cela est passible d'une amende.

Mme LE MARC indique que tous les usagers doivent s'impliquer dans cette démarche. Il faut une méthode pour que chacun trouve sa place dans l'espace public.

Normalisation : un complément à la réglementation

Participaient :

Viviane APIED, coordinatrice des normes au ministère du développement durable, animatrice.

Eric ALEXANDRE, MEEDDM/DMA.

Marie-Solange BUREAU, Afnor.

Philippe MAGNA-BOSCO, Afnor.

Fabrice FAUROUX, Afnor.

Maryvonne DEJEAMMES, Certu.

Laurent COLIN, SNCF.

Gérard LEFRANC, Thalès.

François-René GERMAIN, France Telecom.

Christian MINAUDIER, Grand Lyon.

Pascal HAUTEUX, Bradycorp.

Table ronde

Mme APIED souligne l'importance de cette problématique. Elle est responsable de la question de la normalisation au sein du MEEDDM. Ce dernier dispose d'une importante expertise technique, ce qui en fait un contributeur important dans ce domaine.

Dans le domaine de l'accessibilité, il existe un pilotage transversal de la part de nombreux secteurs ministériels et de la délégation interministérielle.

Le MEEDDM bénéficie en outre des experts de son réseau scientifique et technique.

La question de l'accessibilité constitue un exemple de gestion complémentaire entre une réglementation exigeante et une normalisation qui utilise toute la palette des interventions possibles, depuis les normes obligatoires jusqu'à la capitalisation des bonnes pratiques, afin de mettre en place une normalisation mieux adaptée aux besoins.

I. Les enjeux de la normalisation

M. ALEXANDRE explique qu'une loi pour l'égalité des droits et des chances a été publiée le 11 février 2005. Le MEEDDM a contribué à la rédaction de nombreux textes d'application de cette loi en matière d'urbanisme, d'accès à la voirie, ou encore d'accès aux pratiques éducatives, culturelles, sportives ou de loisir.

La France dispose aujourd'hui d'un arsenal législatif complet pour parvenir à une accessibilité généralisée d'ici 2015. Cependant la loi n'a pas vocation à régler tous les détails. Les élus locaux ont donc parfois besoin de compléments d'informations pour atteindre cet objectif. La normalisation est une réponse, qui repose sur la concertation.

Mme BUREAU ajoute que les normes obligatoires sont peu nombreuses, environ 1 % de l'ensemble. La plupart du temps, la norme est d'application volontaire, et propose des solutions techniques pour la mise en œuvre de la réglementation. Ces solutions sont élaborées de façon consensuelle entre les acteurs (pouvoirs publics, industriels et fournisseurs, et représentants associatifs). En outre, ces normes possèdent souvent une dimension internationale.

Mme APIED souligne que le diagnostic accessibilité pour les établissements accueillant du public est une activité nouvelle, qui est encadrée par un agrément délivré au diagnostiqueur.

M. ALEXANDRE confirme que ce travail a été confié à une commission qui rassemble des représentants des parties concernées : maîtres d'ouvrage, associations de personnes handicapées, administrations, industriels, cabinets de conseil. Son objectif est de formuler des propositions pour aller au-delà des exigences de la réglementation. Elle représente la France au niveau européen.

La commission a publié un guide pratique à destination des maîtres d'ouvrage pour établir un diagnostic : choix du diagnostiqueur, détermination des travaux à mener, priorisation. L'objectif est d'aider les petites structures qui ne disposent pas d'un cabinet spécialisé.

Mme BUREAU signale que l'Afnor publie souvent de tels recueils de bonnes pratiques et de recommandations. afin de déterminer des solutions adaptées aux situations particulières.

M. ALEXANDRE ajoute que la commission travaille sur un guide consacré aux principes généraux pour proposer une harmonisation de l'accessibilité des équipements. Il devrait être disponible d'ici la fin de l'année.

II. Les pôles d'échange

Mme APIED indique qu'un guide doit être publié dans ce domaine. L'idée est de rassembler les maîtres d'ouvrage pour proposer des parcours d'accessibilité cohérents.

M. COLIN explique que les gares comprennent de nombreux éléments (parvis, quais), ce qui implique de rencontrer d'autres intervenants et maîtres d'ouvrage dans le cadre de leur réalisation, notamment les collectivités et RFF. Chacun réalise ses propres travaux d'accessibilité, conformément aux normes, cependant la chaîne de l'accessibilité n'est souvent pas prise en considération. L'objet de ce guide est donc de souligner l'intérêt d'une entente entre les acteurs afin de réaliser la continuité de l'accessibilité. A ce jour, personne n'est en charge de la gouvernance de cette chaîne.

Il convient notamment que les lignes directrices soient maintenues dans la durée, à l'occasion de chantiers ultérieurs.

Le guide fournira donc des éléments de gestion des interfaces entre acteurs. Il doit être remis à l'Afnor en juillet en vue d'une publication à l'automne.

III. Les BEV (Bornes d'Eveil de Vigilance)

Mme APIED signale qu'il existe dans ce domaine une norme obligatoire, qui est en cours de révision.

M. MINAUDIER confirme que cette norme révisée est en élaboration depuis plusieurs années. La norme initiale a 20 ans, or de nombreux éléments ont évolué depuis sa conception. Il est nécessaire de procurer un déplacement plus autonome pour les personnes déficientes sensorielles, dans les conditions actuelles. Cette norme est reprise dans l'arrête du 15 janvier 2007.

Les BEV sont les équipements qui doivent être les plus normalisées, dans la mesure où il s'agit de reconnaître le danger pour les déficients sensoriels en déplacement. Les conditions doivent donc être standards et uniformes sur tout le territoire.

Tous les acteurs concernés ont été impliqués dans ce travail. Les instructeurs de locomotion ont été associés.

La borne fournit une alerte de danger, et constitue également une borne franchissable. Le domaine d'application a été revu et étendu aux escaliers du domaine public. La largeur a aussi été modifiée, et la glissance a fait l'objet d'un travail, de même que le contraste visuel qui est désormais un élément obligatoire.

Mme DEJEAMMES signale que la norme a été publiée le 9 juin 2010, et sera publiée le 9 juillet 2010.

Mme APIED demande quelles sont les futures pistes de travaux.

M. MINAUDIER confirme que la commission travaille sur tous les aménagements de voirie spécifiques. La question du guidage fait l'objet de nombreuses demandes. Il en va de même pour le contraste tactile. Ces points pourront donc être abordés à l'occasion des futurs travaux.

IV. Les organismes handiaccueillants

Mme APIED rappelle qu'il existe une règle globale, qui prescrit 6 % de personnes handicapées dans les organisations. La norme va plus loin, et s'efforce d'aménager l'accueil des personnes handicapées sous toutes ses formes.

M. LEFRANC précise qu'il est président de la commission de normalisation. Une norme sera publiée en août sur « les organismes handiaccueillants, exigences et recommandations pour la prise en compte des handicaps dans les organismes ». La question est donc celles des critères qui permettent à un organisme de se dire handiaccueillant. Il s'agit de les guider à cette fin, en se posant les questions pertinentes sur l'inclusion des personnes handicapées. L'idée est également de pérenniser les bonnes pratiques.

Des exigences minimales sont définies, et la norme rappelle que l'objectif final est l'emploi des personnes handicapées.

Ce travail s'est déroulé sur 16 mois, en rassemblant tous les acteurs concernés, en vue d'obtenir un consensus.

Les processus d'une politique handicaccueillante ont été regroupés en trois catégories :

- process ressources humaines ;
- process achats ;
- autres process : accueil, communication, finance, informatique, marketing, sécurité, stratégie.

La norme présente des recommandations en plus des exigences. Elle a déjà fait l'objet d'une enquête publique.

Des guides d'applications sectorielles seront sans doute conçus par la suite, ainsi qu'un label handicaccueillant. Il conviendra aussi de porter la norme au niveau européen.

Mme APIED demande si les travaux actuels s'effectuent surtout au niveau national, ou si des réflexions sont également en cours à l'échelon européen.

Mme BUREAU répond qu'à ce jour il s'agit surtout de travaux français. Cependant des réflexions sont menées au plan international en ce qui concerne le bâti (chantier ISO). Des travaux sont également en cours dans le domaine des TIC. La France peut proposer l'ouverture d'un chantier de normalisation sur les organismes handicaccueillants.

V. Les pictogrammes de l'accessibilité

Mme APIED indique qu'il convient de concilier l'harmonisation des panneaux avec le cadre bâti et le confort des utilisateurs.

M. FAUROUX précise que la commission qu'il anime a constaté que les symboles graphiques relevant de l'accessibilité étaient nombreux mais disséminés dans différents textes et normes. Il n'existait pas de document synthétique. En outre, tous les signaux n'étaient pas cohérents et conformes aux normes ISO.

La commission s'est donc efforcée de regrouper ces symboles dans un document publié en mars 2010, le code FDX 08-040 Partie 3. C'est un fascicule d'information, et non une norme qui définit des exigences. La commission a suivi plusieurs règles dans ses travaux :

- si le signal est normalisé au niveau international (ISO), il est prioritairement repris dans le guide ;
- si le symbole est normalisé au plan européen ou français, il est prioritaire ;
- si le signal n'est normalisé nulle part, la commission a repris les symboles pertinents, en les mettant si besoin en conformité avec les règles de conception éditées par l'ISO.

Le document présente d'une part les symboles, et d'autre part les signaux visuels.

VI. Les NTIC

M. GERMAIN indique que les entreprises doivent de plus en plus intégrer l'accessibilité dans leurs préoccupations. En effet, c'est une vraie question avec le vieillissement de la population européenne, qu'il s'agisse des clients ou des salariés. Or c'est un domaine complexe, et elles ne savent pas bien comment s'y prendre.

Par ailleurs, ce domaine est de plus en plus réglementé, tant au niveau national qu'euro péen. Il convient donc d'aider les entreprises.

C'est à cette fin que le Livre Blanc de l'accessibilité été conçu, afin de vulgariser ces questions et de guider les entreprises dans la réalisation de l'accessibilité interne et externe. L'Afnor permettra de diffuser ce guide auprès de 36 000 interlocuteurs, et de collecter les retours.

Il convient d'aborder les personnes handicapées en suivant une approche de marché, en les considérant comme des clients, et non de responsabilités sociale. Les personnes handicapées et âgées représentent 10 % du marché européen.

L'intérêt des entreprises est que les normes soient déclinées au niveau international, afin de réaliser des économies d'échelle.

M. MAGNA-BOSCO précise qu'il est secrétaire de la commission de normalisation accessibilité numérique de l'Afnor. Depuis de nombreuses années, l'Afnor est chargée du secrétariat du groupe international de normalisation sur l'accessibilité des NTIC. Ce groupe compte 30 pays membres.

Il travaille sur les interfaces utilisateurs, ainsi que l'accessibilité des NTIC et au travers de ces dernières : normes sur les interfaces entre les systèmes d'exploitation et les technologies d'assistance, référentiels sur les fonctions d'accessibilité ou les profils d'utilisateurs, icônes et interfaces utilisateurs, commandes vocales.

Au plan français, des documents sont en cours d'élaboration pour proposer de nouveaux chantiers internationaux et européens. La commission envisage de travailler sur les formats de documents accessibles, l'accessibilité des informations produits, et les logiciels professionnels. L'objectif est de mener ce travail avec les partenaires internationaux.

Discussion

M. THOREZ (Pôle Ressources National Sport et Handicap) se félicite de la réalisation de la norme sur la signalétique et les pictogrammes. Il demande si ces derniers sont libres de droits, et si la question des droits d'auteur a été soulevée.

M. FAUROUX répond que l'objectif est que les symboles graphiques soient aussi utilisés que possible. Ils sont libres de droit sous réserve d'achat du document normatif.

M. LEROY souhaite savoir si les normes sur la signalétique et les BEV sont gratuite ou payantes.

M. FAUROUX indique que les normes non obligatoires sont payantes.

M. LEROY considère que l'intérêt public de ces documents aurait justifié la gratuité.

Mme BUREAU rappelle que seules les normes d'application obligatoires de règlements sont libres et gratuites. L'Afnor n'est pas financée par les fonds publics.

En revanche, la norme sur les BEV est citée dans une réglementation. Elle sera donc gratuite.

M. DE LA BIGNE (Pôle Emploi) souhaite des précisions sur le fait que les questions d'accessibilité et d'intégration des personnes handicapées ne soient plus le seul problème de la mission handicap.

M. LEFRANC explique que la norme sur les établissements handiaccueillants est née d'un accord entre 10 entreprises. De nombreuses demandes ont été émises, après la conclusion de cet accord, pour étendre ce travail aux organismes handiaccueillants et l'élargir à tous leurs process.

Une intervenante demande si le travail sur les pictogrammes a exploré ceux imposés par des règlements, notamment la directive européenne sur la construction des bus et cars.

M. FAUROUX répond que non.

M. TAPIN (Communauté de communes de Parthenay) souhaite savoir ce qu'il en est de la normalisation de bandes de guidage concernant la traversée des passages piétons, en particulier les désaxés.

M. MINAUDIER répond que la normalisation des bandes de guidage fera l'objet d'un futur travail.

M. ALEXANDRE ajoute que les associations de personnes malvoyantes n'étaient pas favorables à l'intégration des bandes de guidage dans le travail sur les BEV. Elles ont depuis demandé un guidage partiel. Un rapport a été commandé au CETE de Lyon sur ce sujet, accessible sur le site Internet de la délégation interministérielle. Il existe un besoin de normer le produit. Une commission de normalisation est donc en cours de constitution. Elle devrait commencer son travail en septembre 2010. Le guidage est un nouvel objet de réflexion.

M. TAPIN demande ce qu'il en est de la normalisation du guidage sonore de traversées piétonnes voiries et tramways.

Une intervenante rappelle que la normalisation des feux sonores répéteurs de feux piétons a été réalisée en 2002. Un travail a été mené pour l'introduction d'un nouveau visuel pour les voies tramway.

La sonorisation des signaux piétons est en phase d'instruction auprès de la direction de la Sécurité et de la circulation routière.

Un intervenant demande s'il est prévu au niveau de France Télécom ou d'autres opérateurs de mettre en avant dans la communication commerciale les produits et services pour les personnes handicapées.

M. GERMAIN répond que les 200 boutiques de France Télécom en France sont totalement accessibles, avec des équipements et produits adaptés et des vendeurs formés. L'entreprise propose en outre un serveur web et un numéro vert dédiés.

Par ailleurs, la Fédération française des Télécoms travaille sur les centres relais. Une liste des terminaux accessibles est également disponible.

France Télécom s'efforce d'intégrer l'accessibilité dans tous ses processus.

Une intervenante souhaite savoir comment s'est réalisé le travail dans la commission.

M. GERMAIN explique que le travail s'est appuyé sur les réseaux de l'Afnor au niveau des entreprises et de ses contributeurs.

L'idée était que ce soit les associations d'handicapés qui indiquent leurs besoins et souhaits à la commission.

Une intervenante souligne que la visio-interprétation est un outil remarquable. Cependant il importe qu'elle soit de bonne qualité, avec des interprètes diplômés. La question est de savoir comment est garantie et contrôlée cette qualité.

M. GERMAIN répond qu'il travaille également avec le Comité interministériel sur le handicap. Ce dernier a demandé aux opérateurs de déterminer un cahier des charges des interfaces techniques afin de mettre en place des centres relais expérimentaux qu'ils financeront. Après réalisation de ce cahier, un appel d'offres a été lancé.

Par ailleurs, un arrêté a été publié désignant le CHU de Grenoble pour mettre en place le centre relais d'appels d'urgence, avec ici aussi un cahier des charges de la Fédération Française des Télécoms. Les normes utilisées sont les mêmes qu'au niveau européen, et les traducteurs sont diplômés. Il est d'ailleurs nécessaire d'en former davantage.

Un intervenant signale que des terminaux mobiles accessibles aux non-voyants sont disponibles, mais qu'il est plus difficile de trouver des équipements fixes satisfaisants. Il demande si des partenariats sont envisageables.

M. GERMAIN répond que l'accès mémoire direct ou les fonctions dixit proposent de nombreuses fonctionnalités pour les personnes malvoyantes. Des chaînages d'appels d'automatiques existent également. Une liste des équipements dédiés est disponible sur le site de France Télécom.

Conclusion

Jean-Paul LE DIVENAH
Directeur du cabinet de Mme LETARD

M. LE DIVENAH remercie la Délégation interministérielle à l'accessibilité pour son travail dans l'organisation de ces assises. Ces dernières ont suscité une grande attention.

Les nouveaux outils de la gouvernance, notamment l'Observatoire de l'accessibilité, ont pu être présentés. En matière de transport, la mobilité est un enjeu fort. 19 % des personnes souffrant d'une gêne restent chez elle plus de 7 jours contre seulement 1 % des individus ne souffrant d'aucune gêne.

La question centrale du cadre bâti est celle de l'interdisciplinarité. Il importe en effet de pouvoir réaliser l'ensemble du diagnostic lorsque cela est possible, or cela passe par l'interdisciplinarité.

Il faut également mettre la personne handicapée au centre du dispositif.

Ces assises ont permis à tous les acteurs de faire le point sur la situation.

M. LE DIVENAH souhaite par ailleurs que les centres relais puissent développer rapidement, et remercie tous les intervenants pour leur contribution.