

# L'accessibilité dans les domaines, des transports, de la voirie, des espaces publics et du cadre bâti

Bilan 2008

Février 2009



Ressources, territoires et habitats  
Énergie et climat  
Prévention des risques  
Développement durable  
Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**



Ministère de l'Écologie, de l'Énergie,  
du Développement durable et de l'Aménagement  
du territoire

# L'Accessibilité dans les domaines des transports, de la voirie, des espaces publics et du cadre bâti

Bilan 2008



Délégation ministérielle à l'accessibilité



# SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION : une année 2008 marquée par une actualité forte sur la politique du handicap	7
1 – CONFERENCE NATIONALE DU HANDICAP	13
2 – PRESENTATION DE LA DELEGATION MINISTERIELLE A L'ACCESSIBILITE	17
3 – CONTEXTE INTERNATIONAL ET EUROPEEN	21
3-1 – Convention de l'ONU relative aux droits des personnes handicapées	21
3-2 – Lutte contre les discriminations dans l'Union Européenne	22
3-3 – Sommet de l'égalité des chances	23
3-4 – Perceptions, expériences et attitudes sur la discrimination en Europe	24
3-5 – Conférence européenne et américaine sur l'accessibilité des transports publics	26
4 – CONTEXTE NATIONAL	31
4-1 – Rapport de mission au Premier Ministre par Jacques Domergue, député	31
4-2 – Rapport de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques par Bérangère Poletti, députée	36
4-3 – Rapport annuel de la HALDE	41
4-4 – Plan Handicap visuel 2008-2011	44
4-5 – Grenelle de l'environnement et accessibilité	47
5 – CONTEXTE REGLEMENTAIRE	51
5-1 – Élaboration des textes et rôle du CNCPH	51
5-2 – Bilan des avancées réglementaires	53

6 – RECHERCHE, ETUDES, OUTILS METHODOLOGIQUES ET NORMALISATION	65
6-1 – Recherche	65
6-2 – Études et outils méthodologiques	75
6-3 – Normalisation	81
7 – BILAN DE LA MISE EN OEUVRE DE LA LOI DU 11 FEVRIER 2005	89
7-1 – L'emploi des travailleurs handicapés au MEEDDAT : plan 2008- 2012	89
7-2 – L'accessibilité des services de transport public et de la voirie.	92
• <i>Fiche de cas INITIATIVES 1 : schéma directeur d'accessibilité des services de transport d'Ile-de-France</i>	95
• <i>Fiche de cas INITIATIVES 2 : schéma directeur d'accessibilité du réseau de transport de la Région Bretagne</i>	97
• <i>Fiche de cas INITIATIVES 3 : diagnostic accessibilité et sécurité routière de la commune de Luneray en Seine-Maritime</i>	99
• <i>Fiche de cas INITIATIVES 4 : plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements d'espaces publics de Riallé en Loire-Atlantique</i>	100
7-3 – L'accessibilité du cadre bâti	102
• <i>Fiche de cas INITIATIVES 5 : diagnostic immobilier de l'Ecole Centrale de Nantes</i>	106
• <i>Fiche de cas INITIATIVES 6 : recensement de l'offre de logements accessibles – Paris Habitat</i>	108
• <i>Fiche de cas INITIATIVES 7 : charte régionale pour le logement des personnes handicapées en Haute Normandie</i>	110
• <i>Fiche de cas INITIATIVES 8 : ADALOGIS, un dispositif pour faciliter l'accès au logement des personnes handicapées</i>	112
7-4 – Animation des réseaux et échanges d'expérience	114
• <i>Fiche de cas INITIATIVES 9 : un agenda 22 pour la Région Poitou-Charentes</i>	119
8 – PARTENARIATS	123
8-1 – Tourisme et Handicap	123
8-2 – Partenariats dans le domaine des transports : SNCF, RATP, ADP, AIR FRANCE	124
8-3 – Groupement des autorités responsables des services de transport (GART)	132
8-4 – Club accessibilité des grandes entreprises (CAGE)	133

9 – FORMATION, INFORMATION ET DEBATS	143
9-1 – Colloques, rencontres et débats	143
9-2 – Manifestations	146
9-3 – Publications 2008 de la DMA	151
Annexes	153
Annexe 1 : groupe d'appui technique «accessibilité»	154
Annexe 2 : organisation de la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité	163
Annexe 3 : questionnaire relatif à l'observatoire national de l'accessibilité	165
Glossaire	169

*Ce document a été réalisé par la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité avec le concours de :  
Anne-Marie Andrieux, Eric Alexandre, Eric Heyrman, Bernard Maire, Laure Trannoy*



# UNE ANNEE 2008 MARQUEE PAR UNE ACTUALITE FORTE SUR LA POLITIQUE DU HANDICAP

par Michèle Tilmont

Déléguée ministérielle à l'accessibilité

L'année 2008 a été une année riche d'une actualité forte sur la politique du handicap, le signal d'un changement profond mais encore récent, en France, sur une question de société portée en premier par des associations remarquables par leur mobilisation.

Ce bilan sur l'accessibilité dans les domaines des transports, de la voirie, des espaces publics et du cadre de vie établi par la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité pour 2008 en témoigne. De nombreux progrès ont vu le jour et aujourd'hui, on assiste à une prise de conscience partagée de l'impératif d'accessibilité des espaces de la ville.

L'année 2008 a été marquée tout d'abord par la tenue, le 10 juin dernier, d'un événement majeur, la première Conférence nationale du handicap. Temps fort d'échanges et de dialogue sur l'action publique en faveur des personnes handicapées, elle a permis au Président de la République, en ouverture, d'affirmer sa volonté « *...de faire du handicap un véritable enjeu de société et de mobiliser la société pour faire une place à l'ensemble de ses citoyens* ». Rendez-vous très attendu par tous les acteurs de la politique du handicap, la Conférence a été l'occasion de confirmer solennellement l'engagement du Gouvernement selon les trois priorités que sont l'éducation, l'emploi et l'accessibilité, avec pour mot d'ordre, une accélération des travaux de mise en accessibilité afin de devancer sinon respecter l'échéance de 2015 prévue par les textes;

Dans le cadre de la présidence française de l'Union Européenne, autre événement marquant au cours du second semestre de l'année 2008, a été organisé les 29 et 30 septembre à Paris, le deuxième Sommet de l'égalité, après celui de Berlin en 2007. Ce Sommet a donné une impulsion nouvelle à la lutte contre les discriminations et à la promotion de l'égalité des chances notamment pour les personnes handicapées. Il a permis de faire un point sur les politiques menées par chacun des pays participants avec l'implication des pouvoirs publics, des partenaires sociaux et institutionnels, et des représentants de la société civile.

L'année 2008, également, a connu différentes initiatives favorisant une confrontation d'idées et une concertation entre tous les acteurs impliqués dans cet engagement en faveur des personnes handicapées. Notamment, à l'occasion du Salon Autonomic, s'est tenue à Paris en juin, la troisième édition des Assises nationales de l'accessibilité organisée par la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité sur le thème : « *Vers une ville accessible à tous, bilan et perspectives trois ans après la loi* ».

En effet, avec la promulgation, le 11 février 2005, de la loi pour « *l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes*



*handicapées* », une nouvelle politique était adoptée pour la France reconnaissant l'accès des personnes handicapées à tous les droits fondamentaux des citoyens : l'éducation, l'emploi, la culture, la vie sociale. Cette loi a introduit une innovation majeure : une obligation d'accessibilité à l'environnement, à échéance de 10 ans. Parce qu'elle garantit aux personnes handicapées leur autonomie et leur participation à la vie de la cité, parce qu'elle contribue à vaincre leur isolement et doit les aider à se déplacer dans la ville, parce qu'elle favorise leur maintien à domicile, l'accessibilité est la condition indispensable d'une intégration sociale revendiquée.

Au seuil du 4ème anniversaire de sa promulgation, cette loi de société a fait naître des espoirs qui ne peuvent être déçus . Face à une obligation de réussite, il y a cependant urgence à agir. Deux mille cent quatre-vingt treize jours seulement, décomptés par l'association des paralysés de France au 1er janvier 2009, nous séparent de l'échéance de 2015.

### *L'ACCESSIBILITE, UNE AMBITION QUI SE CONCRETISE*

La France dispose d'une réglementation ambitieuse et exigeante en matière d'accessibilité aux transports, à la voirie et aux espaces publics, aux bâtiments et aux logements. Les nombreux textes d'application de la loi dans ce champ sont cependant complexes et s'ils fondent beaucoup d'espoirs, ils suscitent aussi parfois des inquiétudes au regard de leur mise en oeuvre. Les responsables de leur application : collectivités territoriales, maîtres d'ouvrages, propriétaires et gestionnaires, affirment leur volonté d'agir mais pour cela doivent surmonter certaines difficultés : difficultés par rapport à des délais courts qui risquent, dans l'urgence, de fabriquer une accessibilité répondant aux normes techniques a minima et peu à l'usage, par rapport à des investissements élevés comparés aux budgets disponibles, face à un manque de référentiels et de méthodologies de programmation des travaux à réaliser, et face également, à une absence de professionnels formés. Malgré ces contraintes leur engagement est réel. Des progrès significatifs ont été accomplis, pour partie grâce à l'action d'expertise et de conseil des services du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et du ministère du logement, au coeur de ces enjeux.

### *L'ACCESSIBILITE, UN BILAN DE PROGRES*

Ainsi, l'année 2008 a marqué une étape décisive vers une accessibilité généralisée dans la ville. Ce document dresse un bilan des avancées et du chemin qui reste à parcourir, quatre ans après le vote de la loi.

Il rend compte en premier de ce temps fort qu'a été la première Conférence nationale du handicap et de ses travaux préparatoires avec notamment, les principales propositions émanent du groupe d'appui thématique sur l'accessibilité.

Après une présentation du rôle et des missions de la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité, il donne un aperçu du contexte international et européen ainsi que du contexte national dans lesquels s'inscrivent les politiques publiques sur

la prise en compte du handicap et sur la lutte contre les discriminations. Pour la France, différents rapports d'information du gouvernement et des parlementaires ont été rédigés cette année portant sur les premiers effets de la loi de 2005, sur la mise en accessibilité des services de transports, et sur les apports de la science et de la technologie à la compensation du handicap. Il rappelle le contexte réglementaire d'application de la loi et présente les nouveaux textes publiés en 2008 ainsi que des éléments de la jurisprudence rendue cette année.

Ce bilan annuel, également, recense les avancées conceptuelles réalisées en matière de recherches et d'études, les différents outils méthodologiques proposés aux acteurs de l'accessibilité ainsi que les efforts accomplis dans le domaine de la normalisation.

Ce rapport présente ensuite, un bilan de la mise en oeuvre de la loi pour l'emploi de travailleurs handicapés au sein du ministère, et dans les domaines des transports, de la voirie, des espaces publics, et du cadre bâti. Il montre comment 2008 a été une année charnière, une année de passage d'une période essentiellement consacrée à l'élaboration par les services de l'Etat des textes d'application de la loi, à une phase nouvelle de concrétisation de ces règles dans l'action. Les différentes collectivités territoriales ou organismes publics : autorités organisatrices des services de transport, régions, départements, intercommunalités, communes, bailleurs sociaux ont affirmé des stratégies d'accessibilité. Partenariats, échanges d'expérience, rencontres et débats, avec la participation ou à l'initiative de la délégation, se sont multipliés comme autant de repères et de guides pour l'action. Aussi, ce bilan innove cette année par la présentation de plusieurs fiches de cas de bonnes pratiques qui signalent des pistes de progrès pour l'élaboration des diagnostics de mise en accessibilité des transports, de la voirie et des établissements recevant du public, ou pour une meilleure adéquation entre l'offre et la demande de logements adaptés et accessibles.

A l'heure des premières échéances de la loi en ce qui concerne les délais accordés pour l'établissement des schémas directeurs d'accessibilité des transports publics, pour l'élaboration d'ici fin 2009, des plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics et d'ici fin 2010 ou 2011, des diagnostics d'accessibilité des établissements recevant du public, il est nécessaire d'intensifier encore les efforts d'animation des réseaux d'acteurs, de sensibilisation, de communication, de concertation pour tenir les engagements et parvenir à une accessibilité généralisée d'ici 2015.

Un premier constat de progrès s'impose, cependant beaucoup d'efforts partagés entre tous restent encore à accomplir.

#### *L'ACCESSIBILITE UNE AMBITION QUI S'INSCRIT PLEINEMENT DANS LES OBJECTIFS DU DEVELOPPEMENT DURABLE*

Les défis qui nous attendent sont en effet considérables pour prendre en compte tous les handicaps, les handicaps de la vie et les handicap de l'âge, et répondre à l'ambition de la loi de 2005. Cette loi de société qui donne une égalité des chances à tous, y compris aux plus fragiles, sans compromettre celles des générations futures, s'inscrit pleinement dans les objectifs de

politiques publiques de développement durable au coeur de l'action du MEEDDAT. Le développement du lien social et de la solidarité au profit de toutes les composantes de notre société fait partie intégrale de la feuille de route tracée par le Grenelle de l'environnement. A ce titre, l'Etat doit se montrer exemplaire et en premier ce ministère qui en est l'initiateur et le porteur. Face au défi démographique du vieillissement de la population, face au défi environnemental de réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'Etat doit entreprendre et réussir dans les délais fixés, tout à la fois la rénovation thermique et la mise en accessibilité de son patrimoine immobilier. Un vaste chantier pour lequel une mobilisation de l'expertise et des compétences est à l'oeuvre et aussi une chance pour concevoir demain des villes plus accueillantes à tous.

#### *PERSPECTIVES 2009*

Quatre années après la promulgation de la loi, s'ouvre une phase nouvelle d'effectivité de la loi et de mise en oeuvre progressive de ses règles par les acteurs locaux. Aussi, les perspectives d'action de la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité pour 2009 portent sur différents objectifs, déclinés selon ses trois principales missions.

#### *En matière de veille, d'observation et d'évaluation :*

- capitaliser et diffuser largement des connaissances scientifiques et techniques avec une refonte du site internet de la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité;
- participer aux démarches de normalisation garantes de la qualité des solutions techniques et initier un groupe de travail sur les bandes de guidage avec l'apport technique du CETE de Lyon et du CERTU;
- développer et faire connaître de nouveaux outils méthodologiques, en priorité sur les diagnostics d'accessibilité, en lien avec le réseau scientifique et technique du MEEDDAT;
- créer et développer un observatoire national de l'accessibilité mesurant l'effectivité de la mise en oeuvre de la loi de 2005 à partir d'indicateurs d'activité des services déconcentrés du ministère et des collectivités territoriales.

#### *Dans le domaine de la coordination ministérielle et de l'animation des réseaux :*

- réaffirmer le caractère transversal et intégré des politiques publiques en faveur de l'accessibilité qui répond à l'ambition de la loi et au respect de la continuité de la chaîne de déplacement;
- inscrire l'accessibilité au coeur des politiques de développement durable et rechercher des synergies en faveur de villes plus accueillantes à tous;
- mettre en oeuvre un dispositif de recensement et de valorisation des pratiques innovantes des acteurs de l'accessibilité et tout particulièrement, celles des services de l'Etat;
- renforcer le rôle des correspondants « Accessibilité » des DDE ou des DDEA comme personnes pour les collectivités en matière de conseil et d'expertise.

*Dans le champ des partenariats et de la communication :*

- intensifier échanges d'expérience et débats entre partenaires et faire connaître les initiatives porteuses et les progrès accomplis;
- diffuser le plus largement possible les informations sur le contexte législatif, réglementaire et normatif de l'accessibilité et aider à la mise en place d'une large concertation à l'écoute des représentants des personnes handicapées.

Je souhaite que ce bilan 2008 puisse contribuer à cet échange d'informations indispensable entre les acteurs de l'accessibilité et répondre à l'ambition de la loi de 2005 : l'accessibilité pour tous – sans exclusion – aux espaces de la ville et des territoires.



# 1-CONFERENCE NATIONALE DU HANDICAP

L'année 2008 a été marquée par la tenue, le 10 juin dernier, de la première Conférence nationale du handicap. Temps fort d'échanges et de dialogue sur l'action en faveur des personnes handicapées, elle a été ouverte par le Président de la République, Nicolas Sarkozy. Le Chef de l'Etat a affirmé sa volonté de «*faire du handicap un véritable enjeu de société et mobiliser la société pour faire une place à l'ensemble de ses citoyens*». Il a indiqué que cet effort de solidarité avec les personnes handicapées reposait sur trois priorités que sont l'éducation, l'emploi et l'accessibilité.

Premier engagement du Chef de l'Etat : un plan de création de 50 000 places en établissements et services spécialisés, sur 5 ans, pour accueillir ceux dont le maintien à domicile est impossible et accompagner l'avancée en âge des adultes les plus lourdement handicapés. Ce plan représente un effort financier de 1,5 milliard d'euros à la charge de la Caisse nationale de solidarité pour l'autonomie.

Deuxième engagement : un pacte pour l'emploi des personnes handicapées avec les entreprises et l'administration. Des plans régionaux ou plans «métiers» seront conclus à titre expérimental avec les trois régions de l'Alsace, du Centre et du Nord-Pas-de-Calais.

Enfin, la réforme annoncée de revalorisation de l'allocation adulte handicapé, l'AAH, à hauteur de 25 % d'ici 2012, représentant 1,4 milliard d'euros, avec des possibilités nouvelles de cumuler l'allocation avec un revenu salarial et un ajustement chaque trimestre au vu des revenus des trois mois précédents.

Dernier chantier annoncé par le Président de la République, celui de l'accessibilité avec pour mot d'ordre l'accélération des travaux afin de devancer sinon respecter l'échéance de 2015, notamment dans les établissements recevant du public : l'accessibilité étant la condition indispensable à la reconnaissance de la pleine citoyenneté des personnes handicapées dans tous les domaines de la vie : l'école, le logement, l'emploi, la culture, la vie sociale et politique.

Le Chef de l'Etat s'est félicité de l'organisation à l'initiative du gouvernement de ce rendez vous triennal entre acteurs pour débattre des orientations et des moyens de la politique concernant les personnes handicapées, pour poursuivre la dynamique engagée et aller plus loin : la prochaine conférence devant se tenir en 2011.

En effet, la Conférence nationale du handicap a été instituée par la loi du 11 février 2005 dans une volonté affirmée de concertation et de participation des personnes handicapées aux décisions politiques qui les concernent. Ainsi l'article 3 de la loi prévoit la tenue tous les trois ans à compter du 1er janvier 2006, d'une Conférence nationale du handicap et précise qu'à l'issue des travaux de la conférence, le Gouvernement «...*dépose sur le bureau des assemblées parlementaires, après avoir recueilli l'avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées, un rapport sur la mise en oeuvre de la politique nationale en faveur des personnes handicapées, portant notamment sur les actions de prévention des déficiences, de mise en accessibilité,*

*d'insertion, de maintien et de promotion dans l'emploi, sur le respect du principe de non discrimination et sur l'évolution de leurs conditions de vie. Ce rapport peut donner lieu à un débat à l'Assemblée nationale et au Sénat ».*

Ce rendez-vous majeur pour la politique du handicap a été préparé en concertation avec les associations et l'ensemble des acteurs de la politique du handicap. Un comité de suivi de la mise en oeuvre de la loi de 2005 a été mis en place le 23 octobre 2007. Présidé par Valérie Létard, secrétaire d'Etat à la solidarité et co-animé par Patrick Gohet, délégué interministériel aux personnes handicapées et Bernard Cazeau, au nom de l'Assemblée des départements de France, il s'est appuyé sur les travaux de sept groupes thématiques qui ont permis d'aborder point par point, tout à la fois les avancées mais aussi les difficultés d'application et de proposer une amélioration des dispositifs sur :

- le fonctionnement des Maisons départementales des personnes handicapées,
- l'emploi et les ressources,
- les établissements et services spécialisés,
- la compensation,
- l'accessibilité et l'accès aux nouvelles technologies,
- l'éducation, la scolarité, la formation,
- le polyhandicap et les handicaps rares.

Les travaux du groupe d'appui thématique sur l'accessibilité ont permis d'avancer plusieurs orientations selon trois principes d'action (*cf. annexe 1*)

#### *1 – donner un nouvel élan à la politique d'accessibilité*

- renforcer la mobilisation des propriétaires et gestionnaires d'établissements recevant du public, en resserrant le calendrier des diagnostics;
- permettre à une dynamique locale de s'enclencher en renforçant la complémentarité des commissions communales et intercommunales;
- valoriser l'innovation et les bonnes pratiques en matière de mise en accessibilité en créant un pôle dédié à l'accessibilité au sein du réseau scientifique et technique du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire;
- accélérer la mise en place des plans d'accessibilité en mettant en place des outils méthodologiques et en renforçant la sensibilisation et la formation des professionnels du cadre bâti, des transports et de l'urbanisme;
- garantir la qualité des solutions d'accessibilité en incitant les entreprises, les maîtres d'oeuvre et les maîtres d'ouvrage à s'inscrire dans une démarche de normalisation.

2 – accompagner les entreprises dans la mise en accessibilité de leurs locaux professionnels, par la mobilisation des fonds de l' AGEFIPH et du FIPHFP.

3 – améliorer l'accès aux nouvelles technologies de communication,

tout particulièrement en assurant l'accessibilité du téléphone à travers la création de centres relais et en garantissant l'accessibilité des services publics en ligne.

La Conférence nationale du handicap, le 10 juin dernier, a dressé un constat encourageant. L'effort de solidarité envers les personnes handicapées a fortement progressé, un important travail de publication de textes a été mené, les nouveaux instruments se mettent en place. Cependant, elle a aussi permis de mettre au jour le chemin qui reste à parcourir et des difficultés auxquelles il est nécessaire de répondre. Donnant suite à la Conférence nationale du handicap, le rapport du Gouvernement au Parlement doit établir le bilan de l'application de la loi et présenter les orientations retenues par le Gouvernement pour les trois années à venir, d'ici la prochaine Conférence. Il a été activement préparé en cette fin d'année 2008, dans l'optique de pouvoir être déposé, après avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées, sur le bureau des deux assemblées avant la date du 4ème anniversaire de la promulgation de la loi du 11 février 2005. Ce rapport, qui pourra être débattu publiquement à l'Assemblée Nationale et au Sénat, sera l'occasion d'une nouvelle impulsion donnée à la politique nationale du handicap.





## 2 - PRESENTATION DE LA DELEGATION MINISTERIELLE A L'ACCESSIBILITE

L'accessibilité des logements, des bâtiments, des espaces publics et des transports représente une priorité du gouvernement ainsi que l'a affirmé le Président de la République, lors de la Conférence nationale du Handicap, le 10 juin dernier. En effet, l'accessibilité contribue à l'intégration des personnes handicapées dans la vie de la cité et concerne plus largement l'ensemble des personnes qui, à un moment de leur existence, éprouvent des difficultés à se déplacer. L'accessibilité participe ainsi du développement durable en améliorant la qualité de vie de tous les citoyens et en anticipant sur les conséquences sociales et économiques à venir du vieillissement de la population.

La loi du 11 février 2005 pour *l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées* représente une avancée considérable et impose, d'ici 2015, sous peine de sanctions, des obligations de mise en accessibilité généralisée qui s'appliquent à l'ensemble de notre environnement et s'étend à la totalité de la chaîne du déplacement. La mise en place d'une accessibilité pour tous sans exclusion, aux locaux d'habitation, aux installations ouvertes au public, aux établissements recevant du public, aux lieux de travail ainsi qu'aux services de transport collectif et à la voirie, rend impératif l'implication forte des services de l'Etat.

Afin de donner un nouvel élan au chantier de l'accessibilité selon les orientations retenues à l'issue de la Conférence nationale du handicap, la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité a pour vocation d'assurer la coordination des actions menées dans l'ensemble des domaines de compétences, à la fois du ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire et du ministère du Logement, dans un objectif de cohérence des politiques publiques face aux situations de handicap.

### **Vocation de la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité**

Rattachée au Conseil général de l'environnement et du développement durable, la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité assure le suivi de l'application de la loi de 2005 et pour cela, assure un rôle d'incitation et de coordination transversale entre administrations et organismes publics, dans le domaine des transports et du cadre bâti, à la fois dans les transports terrestres, maritimes et aériens aussi bien que pour la voirie et les espaces publics, les bâtiments ou équipements recevant du public, l'hébergement et les logements.

Cette coordination par la DMA s'exerce au niveau central, dans l'élaboration et la mise en cohérence des textes relatifs à l'accessibilité par les différentes directions d'administration centrale du MEEDDAT. Elle s'exerce, également, aux niveaux déconcentrés des services extérieurs du ministère, en matière de conseil et d'assistance technique, avec son réseau scientifique et technique et avec les correspondants «accessibilité» des directions départementales de l'équipement (et de l'agriculture).

La délégation participe aux travaux sur l'accessibilité menés en interministériel ainsi qu'aux niveaux européen et international, notamment dans le domaine de la normalisation. Elle assure également des fonctions de veille, d'observation, d'évaluation, et représente une plate-forme nationale de débats et d'échanges d'expérience pour une valorisation des meilleures pratiques des intervenants dans ces champs. A l'écoute de l'ensemble des associations représentatives des différentes formes de handicap, au plus près des professionnels, des maîtres d'ouvrage et des donneurs d'ordre, la délégation a aussi pour mission de contribuer à la sensibilisation, à l'information et à la formation des acteurs de l'accessibilité.

### **Missions**

La Délégation Ministérielle à l'Accessibilité exerce trois missions principales :

#### *Veille, observation, évaluation*

Dans le contexte international et européen, la délégation assure une veille sur les directives et réglementations en matière de droit des personnes en situation de handicap et en matière d'accessibilité.

Au plan national, elle participe aux travaux menés par la Délégation interministérielle aux personnes handicapées et participe aux réunions et aux débats du Conseil national consultatif des personnes handicapées.

La délégation suit également, dans les domaines scientifique et technique, les travaux de recherche et d'études et contribue aux travaux de normalisation.

Elle procède à une évaluation de la mise en oeuvre de la loi du 11 février 2005 dans les domaines des transports, de la voirie et des espaces publics, du cadre bâti et de la construction.

A partir de l'analyse de l'efficacité des politiques publiques dans ces champs de compétences, la délégation élabore un bilan annuel et avance des propositions d'action de progrès pour une accessibilité généralisée.

#### *Coordination ministérielle et animation des réseaux*

La délégation a pour mission d'assurer la coordination ministérielle pour le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire en lien avec le ministère du logement et l'ensemble des administrations concernées. Elle suit l'application des textes relatifs à l'accessibilité dans le domaine des transports, de la voirie et des espaces publics, des établissements recevant du public, du logement et des nouvelles technologies et coordonne les actions engagées par les administrations centrales pour en assurer la transversalité et la cohérence.

La délégation représente, au plan national, une plate-forme de concertation, de débats entre acteurs, pour développer les échanges d'expériences et la valorisation des bonnes pratiques, notamment avec le réseau des Centres d'études techniques de l'Équipement pour l'apport de méthodologies innovantes. Elle anime le réseau des correspondants « accessibilité » des DDE(A) et participe à différents groupes de travail en partenariat avec de nombreux acteurs de l'accessibilité et en premier, les associations de personnes handicapées.

### *Partenariats et formation-information*

La délégation noue de nombreux partenariats avec des associations, des entreprises publiques et privées et anime notamment, le club de l'accessibilité des grandes entreprises.

Elle accompagne les actions de formation initiées par les administrations, organismes et associations et initie de nombreuses actions de communication vers le grand public et les publics spécialisés pour «*changer le regard que la société porte sur les personnes handicapées* ».



### 3- CONTEXTE INTERNATIONAL ET EUROPEEN

#### 3- 1 – CONVENTION DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES relative aux droits des personnes handicapées

Le 3 avril 2008, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies a salué l'entrée en vigueur de la Convention relative aux droits des personnes handicapées et de son protocole facultatif, grâce à la 20<sup>ème</sup> ratification, qui en a fait un instrument juridique obligatoire à partir du 3 mai 2008. Il a félicité les États qui ont déjà ratifié la Convention, un an et demi seulement après son adoption par les États membres, le 13 décembre 2006. Elle a été signée par la France dès le 30 mars 2007, son protocole, le 23 septembre 2008. Le processus de ratification est en cours.

On estime que près de 60 millions de personnes sont handicapées dans le monde, dont 80 % vivent dans les pays en développement.

*«C'est un moment historique dans la quête de la réalisation des droits universels pour tous», a dit le Secrétaire général. La Convention devrait être «... un puissant instrument pour éradiquer les obstacles de la discrimination, de la ségrégation, de la marginalisation économique et du manque d'opportunités à la participation aux processus de décisions économiques, sociaux et politiques des personnes handicapées ».*

La Convention a pour objet de promouvoir, protéger et assurer la pleine et égale jouissance de tous les droits de l'homme et de toutes les libertés fondamentales par les personnes handicapées et de promouvoir le respect de leur dignité intrinsèque.

L'article 1er définit les personnes handicapées *« ...comme des personnes qui présentent des incapacités physiques, mentales, intellectuelles ou sensorielles durables dont l'interaction avec diverses barrières peut faire obstacle à leur pleine et effective participation à la société sur la base de l'égalité avec les autres.»*

L'article 9 sur l'accessibilité indique que *«...afin de permettre aux personnes handicapées de vivre de façon indépendante et de participer pleinement à tous les aspects de la vie, les Etats Parties prennent les mesures appropriées pour leur assurer, sur la base de l'égalité avec les autres, l'accès à l'environnement physique, aux transports, à l'information et à la communication, y compris aux services de technologies de l'information et de la communication, et aux autres équipements et services ouverts ou fournis au public, tant dans les zones urbaines que rurales. Ces mesures, parmi lesquelles figurent l'identification et l'élimination des obstacles et barrières à l'accessibilité, s'appliquent, entre autres :*

- (a) aux bâtiments, à la voirie, aux transports et autres équipements intérieurs ou extérieurs, y compris les écoles, les logements, les installations médicales et les lieux de travail;*
- (b) aux services d'information et de communication et autres services, y compris les services électroniques et les services d'urgence. »*

### 3-2 – LUTTE CONTRE LES DISCRIMINATIONS DANS L'UNION EUROPEENNE

L'Union Européenne dispose d'une législation anti-discrimination parmi les plus élaborées à travers le monde. La lutte contre les discriminations est un enjeu majeur d'actualité dans la plupart des pays membres de l'Union Européenne. Souvent au coeur du débat politique, social, national, elle exprime une aspiration profonde en faveur du respect et du renforcement de la protection juridique des personnes victimes de discrimination. L'introduction dans le traité (Amsterdam 1997) d'un article 13 relatif à la lutte contre les discriminations et prohibant tous les motifs de discrimination a représenté au niveau communautaire une étape fondamentale dans le combat contre toutes les formes de discrimination. Il a fourni une base juridique à la Communauté Européenne pour prendre «*les mesures nécessaires en vue de combattre toute discrimination fondée sur le sexe, la race ou l'origine ethnique, la religion ou les convictions, le handicap, l'âge*». Cet article est à la base de trois directives de lutte contre les discriminations : les deux premières adoptées en 2000 sont fondées, l'une sur la race ou l'origine ethnique et porte sur toutes les matières (2000/43), l'autre (2000/78), adoptée en novembre 2000, sous la précédente Présidence française est relative aux discriminations dans le seul domaine de l'emploi et du travail. Cette dernière directive porte sur les motifs de discrimination que sont la religion ou les convictions, le handicap, l'âge et l'orientation sexuelle. Enfin, la directive de 2004/113, abordant pour la première fois le champ non professionnel, a mis en place un cadre visant à lutter contre la discrimination entre hommes et femmes dans l'accès et la fourniture de biens et services.

La proposition de directive du Conseil de l'Union Européenne du 2 juillet 2008, relative à la mise en oeuvre du principe de l'égalité de traitement entre les personnes sans discrimination de religion ou de convictions, de handicap, d'âge ou d'orientation sexuelle, adoptée le 2 juillet 2008 complète ce socle législatif de lutte contre les discriminations. Elle élargit le champ de protection jusqu'alors limitée au champ professionnel aux domaines suivants : la protection sociale y compris la sécurité sociale et les soins de santé; les avantages sociaux; l'éducation; l'accès aux biens et services y compris le logement et les transports, pour les quatre motifs couverts par cette directive : les convictions ou la religion, l'âge, l'orientation sexuelle et le handicap. L'approche transversale qu'elle promeut rejoint la position du Parlement européen dont l'avis rendu en mai 2008 prône une initiative législative large couvrant tous les motifs de discrimination. En revanche, les associations en charge des questions de handicap auraient souhaité l'adoption d'une directive centrée sur le handicap avec des dispositions plus ambitieuses. Elles dénoncent en particulier l'absence de conformité de la proposition avec la convention de l'ONU sur les droits des personnes handicapées ainsi que l'impossibilité de ce texte à appréhender concrètement les situations de handicap.

La proposition de directive s'inscrit dans le cadre « du paquet agenda social »

de la Commission européenne dans lequel le volet de lutte contre les discriminations occupe une place importante et répond aux engagements pris par le Conseil en 2007, année européenne de l'égalité des chances pour tous. Le ministre français du travail, a souligné à l'occasion de la réunion des ministres du travail et des affaires sociales, à Chantilly les 11 et 12 juillet 2008, la détermination de la Présidence française d'oeuvrer contre la discrimination selon des approches diversifiées et de faire avancer la négociation de la proposition de directive. Comme pour l'ensemble des directives fondées sur l'article 13, l'adoption de la proposition requiert un vote à l'unanimité du Conseil de l'Union Européenne et la simple consultation du Parlement européen.

La proposition s'inspire avec précision des définitions, concepts, et d'une manière générale, de l'environnement juridique mis en place par les directives précédentes (mécanisme de la charge de la preuve, modalités de l'action en justice, organismes de promotion de l'égalité, protection contre les rétorsions...). Seuls les articles 2 à 4 sont liés à l'objet spécifique de la proposition. Ils définissent son champ d'application, et la mise en oeuvre du principe d'égalité aux personnes handicapées avec la mise en place «d'actions positives» s'appuyant sur les notions d'accessibilité et d'aménagements raisonnables ou de mesures appropriées. Ainsi, l'article 4 de la proposition de directive, qui concerne plus particulièrement les domaines de compétence du MEEDDAT, précise qu'un accès effectif des personnes handicapées aux biens et services doit être prévu de manière anticipative, notamment par des modifications ou ajustements appropriés, au moment de la création du service. Lorsque les mesures d'anticipation n'ont pas été prévues, des «aménagements raisonnables» doivent être réalisés à moins que cette obligation ne représente une «charge disproportionnée». Cette dernière doit être appréciée dans chaque situation concrète. Il est en particulier tenu compte de la taille et des ressources de l'organisation, de sa nature, du coût estimé, du cycle de vie des biens et services et des avantages potentiels d'une meilleure accessibilité pour les personnes handicapées. Il est précisé notamment que la charge n'est pas disproportionnée lorsqu'elle est compensée de façon suffisante par des mesures s'inscrivant dans le cadre de la politique d'égalité de traitement menée par l'Etat membre concerné.

Il convient de souligner que, pour la France, la question de l'accessibilité des personnes handicapées est déjà prise en compte par des dispositions communautaires et nationales en ce qui concerne le domaine des transports et par des mesures nationales en ce qui concerne le domaine de la construction, avec le texte de référence que constitue la loi du 11 février 2005.

### **3-3 – SOMMET DE L'EGALITE DES CHANCES**

Cependant, appeler à l'égalité des droits et adopter des lois pour les promouvoir et les protéger n'est pas suffisant pour assurer une égalité des chances. Aussi 2007 a été déclarée « Année européenne de l'égalité des chances pour tous ». L'objectif visé était d'informer les citoyens de l'Europe de leurs droits, de célébrer la diversité et de promouvoir l'égalité des chances de



chacun. Avec plus de 430 actions nationales dans plus de 30 pays participants, des progrès significatifs ont été accomplis.

Suite au premier Sommet de l'Égalité organisé à Berlin en 2007, le deuxième Sommet de l'Égalité s'est tenu à Paris, les 29 et 30 septembre 2008, à l'initiative de la Commission Européenne et de la Présidence française de l'Union. Ce sommet a permis notamment de faire le point sur les engagements pris par les pays ayant participé à l'année européenne de l'égalité des chances, en particulier dans la résolution du Conseil adoptée en novembre 2007. Avec l'implication de tous les acteurs : pouvoirs publics, acteurs locaux, partenaires sociaux et institutionnels, représentants de la société civile, il a donné une impulsion nouvelle à la lutte contre les discriminations et à la promotion de l'égalité. Ce sont ainsi plus de 300 délégués reflétant la diversité des acteurs qui ont pu participer aux débats et aux échanges.

Trois différentes sessions ont permis d'aborder plusieurs thématiques :

- *Égalité et discrimination en Europe* : quel diagnostic pour quelle action ? A travers la question de l'accès à l'éducation, à l'emploi, aux biens et aux services, l'objectif de cette session était de dresser un constat de la situation en matière d'égalité des chances en Europe sur le plan juridique mais aussi dans les faits;
- *Acteurs de la diversité* : s'unir pour promouvoir l'égalité et lutter contre les discriminations. Cette session était structurée selon trois ateliers parallèles consacrés au rôle des acteurs locaux, au rôle des organismes de lutte contre les discriminations et au rôle des faiseurs d'opinion dans le changement des mentalités;
- *Outils de la diversité* : se donner les moyens de l'égalité des chances. Ont été abordées successivement, les approches et méthodes permettant de révéler les inégalités; la législation européenne comme outil de prévention et moyen de réparation; l'action au-delà de la législation.

Ce grand débat sur les bienfaits de la diversité, tant pour les individus qu'au niveau des États membres a créé une perspective à plus long terme dont la prochaine étape sera le sommet suivant organisé sous la Présidence suédoise, en 2009.

### **3-4 – PERCEPTIONS, EXPERIENCES, ATTITUDES SUR LA DISCRIMINATION EN EUROPE (<http://ec.europa.eu/public-opinion-en.htm>)**

En anticipation de cette année, la direction générale de l'emploi, des affaires sociales et de l'égalité des chances de l'Union Européenne avait commandé, à l'été 2006, un sondage EUROBAROMETER sur la discrimination dans l'Union Européenne. Une nouvelle enquête menée en 2008 a permis un suivi montrant comment les opinions ont évolué depuis deux ans selon les six critères de discriminations prohibées : selon le genre, l'origine ethnique, la religion ou les croyances, l'âge, le handicap et l'orientation sexuelle. Les résultats du sondage 2008 montrent que la discrimination sur la base de l'origine ethnique est

considérée comme la forme de discrimination la plus répandue de l'Union Européenne (62 % des répondants), devant la discrimination fondée sur l'orientation sexuelle (51 %) et celle basée sur le handicap (45 %).

### **Évolution des opinions sur la discrimination basée sur le handicap**

La comparaison entre les résultats de cette étude et ceux de l'enquête réalisée en 2006, montre que le pourcentage des répondants qui estiment que la discrimination est répandue, diminue. Si, dans la plupart des cas, cette évolution est légère, une modification plus substantielle de l'opinion se manifeste pour ce qui est de la discrimination sur la base du handicap : seulement 45 % des répondants estiment à présent qu'elle est répandue contre 52 % en 2006.

En France, toutes les formes de discrimination sont vues comme largement répandues par une grande majorité des enquêtés, notamment en ce qui concerne la discrimination basée sur l'origine ethnique (76 % des répondants). Comparées aux réponses données par l'ensemble des enquêtes au niveau de l'Union Européenne, les répondants français ont plus tendance à percevoir toutes les formes de discrimination comme largement répandues.

<b>Perception de la discrimination comme répandue en %</b>	<b>UE 2006</b>	<b>UE 2008</b>	<b>France 2008</b>
origine ethnique	64	62	76
orientation sexuelle	50	51	62
handicap	52	45	61
âge	46	42	46
religions ou convictions	45	42	57
sexe	39	36	46

### **Disparités entre pays**

Si environ la moitié des européens perçoivent la discrimination basée sur le handicap comme largement répandue, on observe, cependant, sur cette opinion, des écarts très forts entre pays, par rapport à la moyenne européenne.

Les résultats par pays présentent d'importantes disparités. Plus de la moitié des répondants français (61 %), italiens (56 %) et portugais (55 %) disent que la discrimination fondée sur le handicap est répandue dans leur pays ; à l'autre bout de l'échelle, 21 % des répondants maltais et 25 % des irlandais pensent la même chose.

<b>Résultat par pays : perception de la discrimination basée sur le handicap comme répandue</b>			
	2006	2008	2008/2006
France	66	61	(- 5 points )
Italie	68	56	(- 12)
Portugal	60	55	(-5)
<b>Union Européenne</b>	<b>53</b>	<b>45</b>	
Irlande	35	25	(- 10)
Malte	34	21	(- 13)

Ce sondage montre également une évolution notable des opinions dans le temps puisque plus des deux tiers des répondants (67 %) déclarent que la discrimination basée sur le handicap est moins largement répandue que 5 ans auparavant .

### **L'égalité des chances au travail**

Lorsque l'on demande quels critères sont des facteurs de désavantage qu'une entreprise doit choisir entre deux candidats avec des qualifications et des compétences équivalentes, le handicap est cité par 41 % des sondés. Ainsi par rapport à 2006, le pourcentage des répondants ayant le sentiment que le handicap constitue un désavantage a chuté de huit points, soit une diminution de 49 % à 41 %.

### **La lutte contre la discrimination**

On constate qu'au niveau de l'Union Européenne, l'opinion est divisée à parts égales en ce qui concerne le fait que les efforts déployés dans les pays des répondants sont suffisants ou non pour combattre toutes les formes de discrimination : 47 % des répondants estiment que c'est le cas (France : 38 %) alors que 48 % des répondants expriment l'opinion contraire.

En conclusion, il faut retenir que partout en Europe, les discriminations sont considérées comme étant en baisse. Même si ce n'est pas dans des proportions très importantes, on peut noter une inflexion positive. C'est la discrimination basée sur le handicap qui est perçue comme ayant le plus favorablement évolué puisque le sentiment qu'elle est répandue a diminué de 7 points depuis 2006. Cependant, la France se classe en tête de l'ensemble des pays européens pour considérer que la discrimination basée sur le handicap est répandue avec un écart par rapport à la moyenne européenne de 16 points.

## **3-5 – CONFERENCE EUROPEENNE ET AMERICAINE sur l'accessibilité des transports publics**

Le Département fédéral des transports des Etats-Unis d'Amérique a organisé la première Conférence sur l'accessibilité des transports publics aux Etats-Unis et en Europe en partenariat avec le ministère des transports des Pays-Bas et la Commission Européenne.

Organisée à Amsterdam, les 30 juin et 1er juillet 2008, cette Conférence avait pour objectif de faire un point sur les différentes réglementations nationales relatives à l'accessibilité dans les transports publics des différents pays participants : France, Irlande, Norvège, Pays-Bas, Suède, Royaume-Uni et les Etats-Unis. La France était représentée par la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité pour le compte de la direction des affaires économiques et internationales au MEEDDAT. Chaque intervenant a présenté les dispositifs législatifs et réglementaires, les avancées et les bonnes pratiques, notamment en matière de nouvelles technologies, ainsi que les perspectives pour une accessibilité généralisée des systèmes de transports et également du cadre de vie des citoyens, dans chacun des pays.

La première des interventions, lors de la matinée du 30 juin, a porté sur le projet européen de recherche *EuroAccess*, présenté par Ann Frye, consultante britannique (cf. *chapitre 61*). Ce projet de recherche porte sur une analyse comparative des législations en vigueur dans les 27 pays de l'UE. Le vieillissement de la population en Europe est un fait inédit pour lequel il n'y a pas eu d'équivalent par le passé ce qui rend difficile les projections. L'assimilation des personnes âgées aux personnes en situation de handicap et la prise en compte dans chaque législation nationale de nouvelles réglementations sur l'accessibilité, sur l'insertion et l'égalité des droits et des chances des personnes handicapées, ouvrent de nouvelles perspectives pour une grande partie de la population européenne et imposent des obligations parfois contraignantes pour les entreprises et les collectivités locales.

Les Pays-Bas et la France ont, l'un après l'autre, présenté les nouvelles réglementations relatives à l'accessibilité. Les problématiques de ces deux pays proches culturellement sont cependant différentes du fait de la grande disparité entre leurs territoires d'une part et leurs densités de population d'autre part.

En ce qui concerne la réglementation, les Pays-Bas se sont dotés d'une loi anti-discrimination qui préconise :

- la suppression de toutes les barrières,
- l'accès facilité à l'ensemble des infrastructures de transport, au cadre bâti,
- la concertation avec les collectivités, les usagers, les associations de personnes handicapées selon le «Polder Model» qui signifie que la législation suit le consensus et pas l'inverse. La recherche d'un consensus citoyen est un préalable à toute formalisation de règles,
- des échéances programmées à 2010, 2015, 2018 et 2030 pour une complète accessibilité des transports publics.

Pour la France, Michèle TILMONT, déléguée ministérielle à l'Accessibilité, a présenté la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour *l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées* et ses textes d'application. L'accent a été mis sur l'ambition de la loi française qui ne s'applique pas seulement aux nouvelles infrastructures mais aussi à l'ensemble

de l'existant, particulièrement pour le cadre bâti. Cependant, les principales difficultés rencontrées portent sur :

- la réussite de la concertation avec l'ensemble des associations de personnes handicapées,
- la sensibilisation, la formation et l'information des élus, des collectivités locales sur leurs nouvelles obligations,
- la mobilisation des fonds nécessaires pour mettre en place l'accessibilité généralisée.

Michèle Tilmont a présenté les grandes lignes des schémas directeurs d'accessibilité dans les transports, la mise en accessibilité des gares SNCF grandes lignes et des parvis, les réseaux bus et le choix pour la ville de Paris de privilégier le réseau aérien de transports en commun (bus, tramway) pour l'accessibilité, le métro ne pouvant pas être rendu accessible du fait de l'impossibilité technique avérée. Elle a fait état des propositions du Grenelle de l'environnement concernant le couplage entre rénovation thermique et mise en accessibilité des bâtiments

L'après-midi du 30 juin 2008, les représentants de l'Irlande, de la Norvège, de la Suède et du Royaume-Uni ont tour à tour présenté leurs réglementations respectives. Les présentations de ces pays sont toutes assez semblables les unes des autres, l'approche du handicap et de l'insertion des personnes handicapées et âgées dans la société étant abordée sous le même angle. La loi française est a priori la plus ambitieuse, ayant comme objectif de concerner l'ensemble de la citoyenneté de la personnes dans le neuf comme dans l'ancien. Les différences portent sur la taille des pays et sur le fait, pour les pays scandinaves, qu'une grande partie de leurs territoires est inhabitée et que leur densité de population au km<sup>2</sup> est extrêmement faible.

En Norvège, un premier plan d'action 2004-2008 a été consacré au design universel, à la détermination des facteurs environnementaux pour chaque handicap, à la priorité mise sur les transports publics, le cadre bâti et les nouvelles techniques de l'information et de la communication (NTIC). Un second plan consacré uniquement aux transports, pour la période 2006-2015, préconise une accessibilité généralisée pour 2015. Appelé BRA, il concerne les infrastructures, le matériel roulant neuf et existant, les moyens à mettre en oeuvre pour atteindre l'objectif. Enfin, une loi anti-discrimination a été prise en juin 2008 (Planning Building Act).

En Suède, la loi préconise une accessibilité totale dans les transports publics d'ici 2010. Compte tenu des travaux déjà réalisés et de la planification en cours, cette échéance ne pourra pas être tenue.

Le Royaume-Uni incorpore les personnes ne parlant pas la langue anglaise dans sa politique d'accessibilité du fait du nombre important de personnes étrangères sur son territoire. Les deux textes fondamentaux relatif à l'accessibilité ont été pris en 1995 et 2005. A ce jour, 50 % des bus nationaux

sont accessibles et 100 % à Londres. 21 000 taxis du Grand Londres sont accessibles, et 50 % des taxis d'Angleterre et du Pays de Galles le sont également (34 000 véhicules accessibles).

Suite à ces présentations, Inmaculada Placencia Porrero, Directrice générale pour l'emploi, les affaires sociales et l'égalité des chances à la Commission Européenne a présenté les grandes orientations de la politique communautaire. Un programme 2003-2010 a été mis en place pour l'égalité des droits. La commission compte publier des directives sur l'accessibilité pour tenter d'harmoniser les réglementations nationales et inciter les pays qui n'ont pas encore pris de réglementation à le faire. Les principaux champs d'actions concernés sont :

- l'accessibilité des sites Web,
- l'accessibilité des transports (gares, quais, services, matériels roulants, ferrés, terrestres, guidés, aériens, maritimes, etc.). Tout doit être accessible. Les compagnies ferroviaires doivent mettre en place des moyens de substitution si l'accessibilité n'est pas réalisée.
- le design universel.

Pour les Etats-Unis, la délégation américaine a décrit la réglementation fédérale sur :

- l'approche de l'accessibilité dans les transports ferrés et les bus grandes lignes (accessibilité des services, des points d'arrêt), les États-Unis étant dotés d'un réseau de bus grande ligne très développé par rapport à l'Europe ;
- le rôle des agences fédérales en conseil sur le meilleur équipement (ratio coût/bénéfice par rapport au niveau de service attendu sur la ligne : matériel basique ou matériel haut de gamme), sur l'assistance au diagnostic et au contrôle pour une prise en compte de tous les handicaps ;
- l'accessibilité de la voirie (feux de signalisation vocaux et équipés de systèmes à vibration), bandes de guidage, bandes podotactiles, carrefours à traversées simples par la configuration de villes américaines avec des rues parallèles et perpendiculaires, cartels en Braille...

La matinée du 1er juillet 2008 a été consacrée à la présentation des avancées de chacun des pays dans le domaine des nouvelles technologies et des systèmes de transport intelligents. Dans l'ensemble, l'approche est assez identique d'un pays à l'autre et seule la France s'est démarquée par un niveau élevé d'innovation que la Commission Européenne souhaiterait voir développée plus avant dans l'ensemble de l'Union, notamment sur la géolocalisation et l'information en temps réel quel que soit le type de handicap.

Éric Alexandre, pour la France, a présenté les différents programmes de recherche et innovation que le ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire conduit et ceux

auxquels il participe, ainsi que des programmes développés par les entreprises françaises en charge du transport et les partenariats public-privé mis en place :

- le PREDIT,
- le PREDIM,
- les programmes d'assistance et d'accompagnement de la RATP, de la SNCF, d'Air France, d'Aéroport de Paris,
- la Gare Laboratoire et le projet de Train Laboratoire de la SNCF,
- la géolocalisation,
- les avatars de la SNCF et de France Telecom-Orange Group (*cf. chapitre 83*),
- les groupes de travail sur la normalisation voirie, transport, signalétique, information.

En conclusion, il ressort que les actions menées en France par le MEEDDAT, les collectivités locales, les autorités organisatrices des transports et les entreprises de transports peuvent soutenir la comparaison avec celles des autres pays. Les échéances sont courtes. La plupart de nos partenaires savent d'ores et déjà qu'ils ne pourront pas respecter les délais qu'ils se sont fixés pour une accessibilité généralisée dans les transports publics. L'une des principales difficultés résulte des coûts et du financement de l'accessibilité. Les difficultés techniques viennent en second plan.

L'après-midi du 1er juillet a été consacrée à des échanges entre les différents participants de cette conférence sur ce qui semble le plus opportun de développer au niveau supranational, sur le partage des expériences et bonnes pratiques et les nouvelles orientations à prendre en commun.

La représentante de l'Union Européenne souhaite que les membres présents à ce séminaire soient le premier maillon d'une harmonisation au sein de l' Union par une communication régulière de l'ensemble des membres sur les évolutions réglementaires, technologiques, sur les succès de nouvelles expériences pour partager les bonnes pratiques et être plus efficaces.

Les délégués des pays européens et des Etats-Unis se sont montrés d'accord pour prolonger ces échanges par l'organisation en 2008 et 2009 d'une coopération technique sur les thématiques suivantes :

- développement d'un forum d'échanges sur les bonnes pratiques,
- développement de modules de formation pour les professionnels et les usagers,
- offre d'assistance technique par les experts des différents pays sur des sujets spécifiques,
- échange d'experts en accessibilité,
- élargissement du groupe aux pays d'Europe de l'Est,
- création de standards communs.

## 4 - CONTEXTE NATIONAL

### 4-1 – RAPPORT DE MISSION AU PREMIER MINISTRE par Jacques DOMERGUE

La loi du 11 février 2005 pour *l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées* prescrit désormais la mise en accessibilité des services de transport collectifs d'ici le 12 février 2015. Les transports publics urbains concentrent les principaux enjeux de cette démarche. Plus de deux ans après le vote de cette loi, le moment était venu de faire un premier bilan de sa mise en oeuvre. C'est pourquoi le Premier ministre a décidé en octobre 2007 de confier à Jacques Domergue, député de l'Hérault, une mission auprès du secrétaire d'Etat chargé des transports, concernant l'accessibilité des transports publics dans ses différentes dimensions.

Le rapport Domergue porte sur différents thèmes. En ce qui concerne la mise en accessibilité des services de transport, il traite de deux points majeurs :

- les mesures complémentaires à envisager à partir de l'analyse des difficultés rencontrées dans l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité qui devaient être adoptées avant le 12 février 2008,
- les modalités techniques de la mise en accessibilité et notamment dans les cas de dérogations prévus par la loi, en termes par exemple, d'assistance humaine, de réalisation de travaux ou de services de substitution. Ces modalités doivent permettre d'offrir une réponse la mieux adaptée aux besoins de déplacement des personnes handicapées ou à mobilité réduite, ainsi qu'aux ressources pouvant être mobilisées.

Après un rappel des principales dispositions de la loi et notamment son article 45 dont les modalités d'application étaient prévues par décret, ce rapport rappelle que l'élaboration de ce décret n'a jamais été engagé consécutivement à une décision du Secrétariat Général du Gouvernement en 2005 qui a considéré les dispositions de la loi comme étant d'application immédiate. Une directive d'application a toutefois été élaborée pour expliciter les principales dispositions de loi relatives à l'accessibilité des services de transport public. Cette directive a été transmise aux préfets par lettre-circulaire signée par le directeur du cabinet du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer en date du 13 avril 2006. Le rapport note que si la directive permet une interprétation des dispositions de l'article 45, elle n'a pas cependant force de règlement.

Plusieurs textes réglementaires ont été pris en application de l'article 45 de la loi du 11 février 2005. Le décret n° 2006-138 du 9 février 2006 traite de l'accessibilité des matériels roulants (décret prévu au II de l'article 45). Des arrêtés relatifs aux différentes catégories de matériel viennent le compléter : le texte concernant les autobus et autocars a été publié en date du 3 mai 2007 et celui relatif aux transports guidés a été signé le 18 janvier 2008.

Les dispositions relatives à l'accessibilité des gares et des installations ouvertes au public font l'objet de textes spécifiques relevant de la réglementation des établissements recevant du public (ERP) et celles qui concernent les emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif sur voirie (soit la majorité des arrêts d'autobus ou d'autocars) sont définies par la réglementation relative à l'accessibilité de la voirie.



#### 4-1- 1 – CONSTATS

Si la mise en accessibilité de la chaîne des déplacements est un principe affirmé par la loi, les textes réglementaires pris pour sa mise en oeuvre traitent plus spécifiquement de «chaînon» isolés (les gares, le matériel roulant, la voirie...). Ainsi, même si la coordination entre les services chargés de l'élaboration de ces différents textes a permis de leur assurer la plus grande cohérence, le rapport constate qu'il n'existe pas un texte réglementaire unique traitant globalement de l'application des dispositions relatives aux services de transport. Des besoins d'explicitation des dispositions de la loi ou de compléments à ces dispositions portent sur différents points dont les principaux sont :

- la coordination des schémas directeurs de mise en accessibilité des services de transport et des plans de mise en accessibilité de la voirie en l'absence d'une autorité responsable de l'intégralité de la chaîne des déplacements,
- la procédure de dépôt de plainte,
- la définition de l'impossibilité technique avérée,
- la formulation d'un avis global, par exemple celui de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité (CCDSA), portant sur les différentes dérogations et sur les mesures de substitution proposées pour la mise en accessibilité de l'ensemble du service de transport public,
- la définition des services de substitution et des services de transport adaptés.

Selon ce rapport, l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité des services de transport s'est, dans un premier temps, ressentie des difficultés précédentes pour rencontrer d'autres types de problème en passant à un stade plus opérationnel :

#### **Une méconnaissance des différents types de handicap**

Alors que l'attention s'était jusqu'alors portée plutôt sur les handicaps moteurs, et plus particulièrement sur l'accessibilité des usagers en fauteuil roulant, l'élargissement du champ des handicaps voulu par le législateur semble avoir pris au dépourvu un certain nombre d'acteurs qui ne disposent pas des connaissances nécessaires pour apprécier les besoins à prendre en compte et pour définir les solutions à mettre en place, alors même que les associations de personnes handicapées qui pourraient apporter leur concours ne sont pas toujours structurées au niveau local

#### **Des besoins de formation, de méthodologie , de normalisation**

Dans une première étape, il apparaît nécessaire d'approfondir la connaissance des différents types de handicaps, d'apprendre à construire les réponses aux besoins des personnes handicapées en les associant aux réflexions préalables et à la mise au point des solutions. A côté de la nécessité de disposer d'éléments de méthode, non seulement pour apprendre à répondre au mieux aux besoins, mais aussi pour construire des partenariats locaux de qualité pour

l'élaboration des schémas d'accessibilité, il existe aussi une forte demande pour le développement d'actions de normalisation, y compris pour les fauteuils roulants.

### **Des développements technologiques à poursuivre**

Le rapport montre que des progrès importants ont été réalisés dans la conception des matériels roulants (autobus et tramways notamment) et dans la mise au point des systèmes d'information. Toutefois, des améliorations techniques sont à rechercher sur certains équipements de matériel roulant, et notamment les autocars, pour maintenir une qualité de service satisfaisante. Ainsi, un équipement comme une plate-forme élévatrice nécessite l'intervention de personnel non seulement pour la manoeuvre, mais aussi pour l'arrimage du fauteuil roulant et pour la fixation de la ceinture de sécurité; les expérimentations menées montrent que la durée de telles interventions utilisant les équipements actuels (de l'ordre de 5 minutes par manoeuvre) sont préjudiciables à la régularité du service.

Les systèmes d'information aux voyageurs sont d'une grande utilité pour les personnes handicapées dans la mesure où ils contribuent à leur sécurité et à diminuer leur stress. Ils permettent aussi de mieux connaître l'environnement et de mieux anticiper les difficultés des cheminements. Des développements technologiques concernant ces systèmes sont donc attendus s'appuyant notamment sur les progrès de la téléphonie mobile, pour délivrer les informations nécessaires à la personne en fonction de son handicap.

### **Des services et des mesures de substitution à définir**

Les dispositions de la loi relatives aux services de substitution ne sont pas suffisamment développées.

L'article 45 introduit, selon ce rapport, une équivoque sémantique lorsqu'il prescrit la mise en place par l'autorité organisatrice de moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite en cas d'impossibilité technique avérée et qu'il précise ensuite que le coût du transport de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant et à mettre en place.

Des explications sont demandées avec d'autant plus d'insistance que, en application des dispositions toujours en vigueur du décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 prises en application de la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées du 30 juin 1975, un certain nombre d'autorités organisatrices, c'est le cas notamment de la plupart des Départements, ont mis en place des services «spécialement» adaptés, qui sont réservés aux seules personnes handicapées.

Il est à noter par ailleurs que l'article 45 de la loi traite des moyens de transport adaptés et des transports de substitution, mais n'aborde pas le sujet des «mesures de substitution». Ces dernières font l'objet des prescriptions de l'article 41 relatives aux établissements recevant du public (ERP). La directive du 13 avril 2006 propose de concevoir ces mesures de substitution comme des mesures de nature humaine, organisationnelle ou technique telles que prévues dans les cas de dérogation pour une impossibilité technique avérée en matière d'accessibilité aux ERP remplissant une mission de service public.

## **Des difficultés pour assurer la représentation de certaines associations au niveau local**

Si certaines associations ont déclaré ne pas éprouver de difficulté pour assurer leur représentation locale dans les travaux en cours pour l'élaboration des schémas directeurs, d'autres ressentent certaines contraintes, du fait d'un nombre insuffisant de représentants, mais aussi du manque de qualification technique.

Enfin, ce rapport indique que la loi du 11 février 2005 est une loi ambitieuse, avec un objectif de résultat : la mise en accessibilité des services de transport dans un délai de dix ans à compter de sa publication, mais elle n'a pas prévu la mobilisation de ressources spécifiques, alors même que le financement des transports publics connaît quelque difficulté. En effet, le coût des transports publics (investissement et exploitation) supporté par les autorités organisatrices de transport, mais aussi par les entreprises au titre du versement de transport, est en constante augmentation depuis plusieurs années et rend nécessaire l'accroissement des contributions financières des collectivités locales.

### **4-1-2 – PROPOSITIONS**

#### **Assurer une mobilisation des acteurs jusqu'en 2015**

Si comme le prescrit la loi, les nouvelles lignes de transport public seront «naturellement» accessibles (c'est déjà le cas notamment des nouvelles lignes de tramways et de métro) à leur mise en service, la mise en accessibilité des services existants dans le délai de dix ans doit s'accompagner, pour être effective, d'une forte mobilisation des acteurs locaux.

A partir de la connaissance de l'état d'avancement de l'élaboration des schémas directeurs, le rapport indique que l'on doit s'attendre à ce qu'un nombre important d'entre eux ne soient pas approuvés à la date prévue par la loi soit en février 2008 (cf. chapitre 82 : enquête du GART)

Les propositions avancées par le rapport Domergue, se fondent donc sur une mobilisation de tous les acteurs, et notamment sur celles des nouvelles équipes municipales constituées en mars 2008 et qui auront en charge de piloter la mise en accessibilité des services de transports urbains pratiquement jusqu'à son terme, soit février 2015. Élaborées à partir de l'analyse des points de vue exprimés par les différents acteurs et des difficultés rencontrées dans l'élaboration des schémas directeurs, les propositions pour permettre la mise en accessibilité des services de transport public à l'échéance 2015 ont pour objet de répondre aux principaux enjeux suivants :

#### **Expliciter et préciser certaines dispositions pour faciliter les démarches des collectivités**

L'absence de texte réglementaire donnant une interprétation claire de l'ensemble des dispositions de la loi et plus spécialement celles de l'article 45 , ne doit pas faire obstacle à la mise en place de mesures et d'actions locales à la condition qu'elles respectent une certaine cohérence nationale pour :

- Préciser le rôle des commissions consultatives départementales de sécurité et d'accessibilité (CCDSA) concernant les services de transport

Il semble particulièrement nécessaire que soit précisé le rôle des CCDSA concernant l'ensemble des dispositions prévues pour l'accessibilité d'un service – ou d'un réseau - de transport public. Le service de transport public est un tout. Son accessibilité ne peut s'apprécier uniquement à partir des examens de ses différents éléments, gares, matériels roulants ou points d'arrêt. Il s'agit plus globalement d'apprécier l'accessibilité du service, d'une part en fonction des aménagements proposés – et dès lors qu'un arrêt est dit accessible, il doit répondre à l'ensemble des prescriptions techniques correspondantes – et d'autre part en fonction des mesures et/ou des moyens d'accompagnement ou de substitution retenus dans le schéma directeur.

#### Définir les mesures et services de substitution

Des précisions sont à apporter dans la définition des mesures et des services de substitution, et notamment sur la place de ces derniers par rapport aux services adaptés.

La directive du 13 avril 2006 propose de définir le service de substitution comme un service de transport public accessible, ouvert à tous, assurant dans des conditions analogues, c'est à dire au même coût pour l'utilisateur, la desserte d'une ligne de transport non accessible. Par contre, le service adapté est réservé au transport des seules personnes handicapées. Mais l'ouverture de ce type de service à d'autres clientèles doit aussi être envisagée. Enfin, le transport à la demande, qui est un service public de transport, apparaît comme une piste susceptible de répondre aux besoins spécifiques des personnes handicapées.

Le champ des mesures de substitution est, quant à lui, à définir plus précisément. Il concerne notamment les services rendus par des moyens humains, en matière d'information, qui reste un besoin fondamental à satisfaire et plus particulièrement dans les lieux d'échanges complexes, en matière d'aide à la montée ou à la descente des voitures, en matière de service rendu à bord des véhicules. A cet égard, le rôle des personnels des sociétés exploitant les réseaux de transport est essentiel et un soin particulier doit être apporté à leur information sur le handicap en particulier et sur leur formation en général, qu'elle soit initiale ou permanente.

Mettre en place les commissions communales et intercommunales pour l'accessibilité des personnes handicapées. La mise en place des commissions communales ou intercommunales est un préalable à l'élaboration des schémas directeurs et doit être achevée le plus rapidement possible.

#### **Développer une expertise citoyenne sur l'accessibilité**

L'objectif de cette action est de faire que l'accessibilité soit systématiquement une dimension des différents projets concernant la chaîne des déplacements. Un effort national de formation est à organiser à destination des élus, des techniciens, des agents des services de l'Etat, des représentants des associations, des membres des commissions communales et intercommunales, des membres des CCDSA pour développer une «expertise citoyenne» et partagée sur le sujet.

C'est dire que l'accessibilité ne doit plus être une affaire de spécialistes, mais l'affaire de tous.

### **Mettre en place un suivi national des schémas directeurs.**

La mise en oeuvre des schémas directeurs s'effectuera d'ici à l'échéance de février 2015. Elle doit être accompagnée d'une mobilisation des acteurs qui se poursuivra après leur approbation.

En effet, les schémas ne seront pas figés et ils seront amenés à évoluer. D'une part, des difficultés ou des interrogations peuvent surgir et nécessiter des réponses qui peuvent prendre la forme d'expertises, dont il conviendra ensuite de diffuser les enseignements, ou de mesures à prendre au niveau national. D'autre part, il ne faut pas exclure que des progrès technologiques débouchent sur de nouvelles solutions destinées à se substituer à des mesures retenues dans différents schémas. Il est donc particulièrement important d'assurer un suivi national de la mise en oeuvre des schémas jusqu'à février 2015.

La mise en place d'un suivi national des schémas directeurs peut constituer un outil pour assurer la mobilisation des acteurs. Il est particulièrement important d'assurer la diffusion des enseignements et des résultats des réflexions ou travaux précédents pour venir en soutien aux démarches locales. Aussi, ce rapport propose l'élaboration d'un programme d'actions qui, dans le cadre du suivi national comporterait notamment :

- la production de documents méthodologiques,
- la normalisation d'un certain nombre d'équipements (fauteuil roulant par exemple) ou d'aménagement,
- la formation à l'accueil des différents handicaps des agents des entreprises de transport en contact avec le public ou responsables de la qualité du service rendu à l'utilisateur,
- l'organisation de journées nationales ou régionales d'échanges d'expérience,
- le soutien au développement de nouvelles technologies et le suivi des actions de recherche/développement.

Au-delà des actions proposées qui relèvent du court terme, le rapport indique en conclusion que des «*pistes de progrès*» sont à explorer pour :

- parvenir à l'acceptation sociale de la prise en compte du handicap;
- intégrer la politique du handicap comme un des éléments des démarches d'écologie et de développement durable;
- concevoir des services de transports qui peuvent être utilisés par tous, sans nécessité d'adaptation.

#### **4-2 – RAPPORT DE L'OFFICE PARLEMENTAIRE D'EVALUATION DES CHOIX SCIENTIFIQUES ET TECHNOLOGIQUES sur les apports de la science et de la technologie à la compensation du handicap par Bérangère POLETTI – juillet 2008. (rapports AN n°1010, Sénat n°462).**

Ce rapport essaie d'analyser les questions posées et les perspectives offertes par le développement des nouvelles aides au handicap, sans chercher à en

dresser un inventaire exhaustif mais en s'efforçant d'évaluer l'impact des nouvelles technologies destinées aux personnes handicapées sur la vie dans la cité. En effet, les problématiques liées aux aides techniques au handicap ne concernent pas les seules personnes handicapées mais, par bien des aspects, la société toute entière. Les recherches sur les moyens techniques d'aider les personnes handicapées ne sont pas dénuées d'intérêt pour les valides. L'expérience montre que les produits conçus peuvent améliorer la vie de tous et que des politiques telles que, par exemple, l'accessibilité dans les transports publics, ne sont pas appréciées des seules personnes atteintes d'un handicap.

A travers les problématiques technologiques développées dans ce rapport, on peut mesurer combien la lutte contre le handicap constitue également un moteur de développement économique et technologique pour notre pays. Cependant les évolutions scientifiques exigeront rapidement l'intervention de décisions politiques pour financer et rendre accessible aux personnes handicapées les technologies qui vont transformer profondément leur qualité de vie.

#### 4-2-1 – UN BESOIN D'AIDES TECHNIQUES MASSIF ET CROISSANT AVEC LE VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION

Les aides techniques sont généralement définies comme les moyens destinés à permettre à la personne de retrouver une autonomie pour lui permettre de se maintenir dans son cadre de vie, ou de compenser une partie des conséquences de son handicap.

La norme ISO 9999 définit les aides techniques comme «...*tout produit, instrument, équipement ou système technique utilisé par une personne atteinte d'un handicap ou d'un désavantage social, fabriqué spécialement ou existant sur le marché, destiné à prévenir, compenser, soulager ou neutraliser la déficience, l'incapacité ou le handicap*».

Pour certains types de handicap, par exemple les handicaps moteurs, les aides techniques sont primordiales ; pour d'autres, comme les handicaps mentaux, les besoins d'aides techniques semblent moins importants alors que les besoins en aides humaines paraissent prioritaires. Ce constat devra être considérablement nuancé dans les années à venir. Des technologies aujourd'hui courantes, comme le téléphone portable, ont considérablement modifié la vie des handicapés mentaux (en particulier ceux qui sont atteints par la maladie d'Alzheimer). Quelques chiffres permettent de saisir l'ampleur des besoins d'aides au handicap : 5 millions de personnes (7,9 % de la population française) devrait porter des prothèses auditives, 1,8 million de personnes utilisent un fauteuil roulant à leur domicile. Près de 5,7 millions de personnes utilisent à leur domicile une aide technique (y compris du mobilier adapté)

Les tableaux qui suivent illustrent l'étendue des besoins ;

#### **Importance de la population concernée par les aides techniques (source CNSA)**

- 1 500 000 de personnes malvoyantes
- 60 000 personnes aveugles

- 3 500 000 personnes malentendantes
- 450 000 atteintes de déficience auditive sévère ou profonde
- 1 000 000 personnes souffrant d'un handicap mental
- 850 000 personnes souffrant d'un handicap moteur isolé (maladie d'Alzheimer)
- 1 400 000 personnes atteintes d'un handicap moteur associé à d'autres déficiences.

Le rapport Charzat estime à 600 000 les personnes atteintes d'un handicap psychique. Il ressort de l'enquête HID (handicaps- incapacités- dépendances) que :

- 5,4 millions de personnes déclarent utiliser des aides techniques
- dont 400 000 personnes en institution, et 5 millions de personnes à domicile
- 1,2 million de personnes déclarent être appareillées au moyen d'un prothèse.

#### 4-2-2 – DES PROGRES TECHNIQUES MAJEURS A TRES BREVE ECHEANCE

Ce rapport dresse un état des recherches réalisées dans le domaine de la compensation du handicap et montre que la domotique et la robotique sont appelées à connaître un développement important. Dans le domaine de la robotique, des progrès accomplis en matière d'interface entre l'homme et la machine, ont ainsi conduit l'agence de recherche de l'armée américaine à engager un programme de 100 millions de dollars pour mettre au point, dans les deux ans, des bras artificiels commandés directement par le cerveau.

Des recherches prometteuses visent par ailleurs à mettre au point des exosquelettes, fixés sur les membres et actionnant ces derniers. Utilisés principalement en rééducation, ils pourraient constituer une voie d'avenir intéressante pour compenser certaines formes de paralysie. L'électro-stimulation suscite également beaucoup d'espairs. Des projets ambitieux sont en cours et les avancées considérables. Des équipes françaises travaillent au rétablissement progressif de la marche chez les personnes atteintes de paraplégie par la stimulation électrique qui, d'ores et déjà, contribue à l'efficacité des traitements dispensés aux patients atteints de la maladie de Parkinson.

Avec le vieillissement de la population, les technologies importantes pour le confort et la sécurité des personnes handicapées et également pour les valides, regroupées sous le terme de domotique, sont appelées à se développer en matière de téléphone, d'audio, de vidéo, d'informatique et de confort domestique. La généralisation de la domotique va considérablement faciliter la vie des personnes atteintes de déficiences notamment pour les personnes atteintes d'un handicap mental. Ils permettent aux personnes qui connaissent les premiers stades de la dépendance, par exemple des personnes souffrant de la maladie d'Alzheimer, de bénéficier de dispositifs simples tel des écrans vidéo leur rappelant les tâches qu'elles doivent accomplir.

Les plus grands progrès réalisés concernent les deux principaux handicaps sensoriels : la surdité et la cécité. Il est, dès à présent, possible de compenser la surdité profonde et de nouveaux procédés permettent d'envisager de redonner la vue à certains aveugles. En effet, il est aujourd'hui raisonnable d'estimer qu'à un horizon d'une dizaine d'années, une partie significative des personnes ayant perdu la vue retrouvera une certaine autonomie, grâce à des prothèses fixées sur la rétine. Les résultats spectaculaires des implants cochléaires dans la lutte contre la surdité profonde donnent à penser que la plupart des enfants qui naissent sourds aujourd'hui pourront entendre. L'efficacité de ces dispositifs est liée à un dépistage précoce de la surdité. Les prothèses acoustiques, grâce à l'amélioration des techniques numériques, connaissent par ailleurs des progrès remarquables.

#### 4-2-3 – LE RECOURS AUX AIDES TECHNIQUES POUR UNE ACCESSIBILITE GENERALISEE AUX TRANSPORTS PUBLICS ET AU CADRE BATI

Le rapport POLETTI insiste sur le fait que la réalisation des obligations législatives imposera un recours accru aux aides techniques. Les obligations qui pèsent sur les réseaux de transports en commun sont lourdes et imposeront à terme le recours à des concepts innovants, en particulier en milieu rural où un grand nombre de personnes âgées ont du mal à se déplacer.

L'usage d'un véhicule individuel adapté offre des possibilités nouvelles. Des véhicules électriques intelligents et à commandes vocales ne transportant qu'une personne, suffisamment étroits pour entrer dans un lieu public, comme par exemple un supermarché, sont à l'étude notamment au Japon où un projet à dix ans, financé par l'État et cinq entreprises, porte également sur la mise au point de chariots entièrement automatisés pour apporter les repas à domicile.

Ce rapport propose qu'un programme public de recherche sur le thème de la mise au point de véhicules pouvant être conduits à distance ou programmés pour effectuer un parcours, soit lancé. Ce type de véhicules n'intéresserait pas seulement les personnes handicapées mais également une large partie des automobilistes qui voient dans la voiture un objet utilitaire. Il pourrait, en outre, apporter une contribution décisive à la réduction du nombre d'accidents de la route.

En matière de déplacements urbains, le marquage au sol, qui n'est pas assez répandu, aide les personnes atteintes d'un handicap visuel à se déplacer. Les marques sont actuellement passives. Mais des prototypes de fauteuils ou de déambulateurs « intelligents » pouvant réagir à des signaux intégrés dans le marquage ont été réalisés. Cela peut être utile à l'extérieur mais, également à l'intérieur d'un bâtiment de type maison de retraite pour aider des personnes désorientées et leur permettre une autonomie plus grande.

Par ailleurs, en matière d'accès aux bâtiments publics, des solutions innovantes ont été mises au point. A l'Hôtel-de-Ville de Bordeaux, a été installé un procédé qui est un boîtier permettant de disposer, de façon discrète, des informations nécessaires au guidage. Il permet, en appuyant sur une touche, d'activer



l'émission radio d'une borne (balise) situé dans un bâtiment et de diffuser sur son haut-parleur (ou à son oreillette) un message transmis sous forme numérique, sans occasionner de gêne pour l'entourage. Il permet à une personne déficiente visuelle, de disposer d'informations de tout type (guidage, heures d'ouverture, événement), d'identifier un bâtiment, d'en repérer l'entrée et de disposer des informations le concernant (services disponibles par exemple), ainsi que de se guider à l'intérieur de celui-ci.

Une des pistes de recherche les plus prometteuses est celle liée à l'utilisation du GPS. Les progrès de la géolocalisation vont considérablement aider les malvoyants dans leurs déplacements avec des modèles de cannes étudiés par le CEA, couplées avec un GPS permettant une localisation fixe dans l'espace. D'autres pistes sont également intéressantes comme la conception par le CNRS d'une canne blanche électronique équipée d'un système de sons pour qu'un non-voyant en mouvement puisse différencier les obstacles et évaluer leur distance pour mieux les appréhender.

#### 4-2-4 – LES OBSTACLES MAJEURS A LA DIFFUSION RAPIDE DU PROGRES TECHNIQUE

En premier lieu, il existe des freins culturels, qu'il ne faut pas sous-estimer, au développement des recherches et à la diffusion des innovations. Par ailleurs, l'approbation et l'apprentissage par les personnes handicapées des aides techniques mises à leur disposition exigent souvent un accompagnement qui est rarement pris en compte par les politiques sociales. En outre, Mme Bérengère Poletti, souligne dans son rapport les faiblesses de la recherche française qui se révèle dans le domaine de la compensation du handicap comme dans d'autres domaines, solide au niveau de la recherche fondamentale, mais peu performante lorsqu'il s'agit de passer au stade de la recherche appliquée, en particulier faute de PME suffisamment importantes, puisque le marché des aides techniques au handicap est souvent un marché de niches qui implique, pour être compétitif, de disposer d'une capacité exportatrice.

Le marché des aides techniques au handicap, qui représente 19 milliards d'euros, soit 12 % de la consommation des biens médicaux et plus de 60 000 produits différents, présente plusieurs imperfections. A la faiblesse du nombre de constructeurs en France, s'ajoute l'étroitesse du marché, qui interdit la mise en oeuvre d'une réelle concurrence. Prenant des exemples précis, Mme Bérengère Poletti, députée, rapporteure, a souligné que, dans plusieurs secteurs importants du marché des aides techniques au handicap, les marges bénéficiaires constatées sont très élevées alors qu'une partie du financement de ces produits repose sur la solidarité nationale. Le système de remboursement des produits, qui est déterminant pour les industriels, est complexe et disparate. Certaines aides sont correctement prises en charge par l'assurance maladie, tels les fauteuils roulants manuels, d'autres ne sont pas du tout remboursées, tels les dispositifs de lecture assistée par ordinateur, ou de manière insignifiante, comme les prothèses auditives. L'articulation entre l'assurance maladie et le prestation de compensation du handicap est également une source de complications.

En conclusion, ce rapport insiste sur la nécessité de mener des actions vigoureuses pour améliorer l'information, développer la normalisation des matériels, et favoriser la location, afin de remédier aux déficiences du marché. Après avoir observé que les aides techniques constituaient certainement une manière de transformer le regard porté sur le handicap et estimé que le principal défi à relever était de permettre au plus grand nombre d'accéder aux innovations, Mme Bérange Poletti présente plusieurs recommandations, notamment pour engager une réflexion sur la dimension éthique des aides techniques au handicap.

#### **4-3 – RAPPORT ANNUEL DE LA HALDE**

La Haute autorité de lutte contre les discriminations et pour l'égalité (HALDE) est une autorité administrative indépendante créée par la loi n° 2004-1486 du 30 décembre 2004.

Elle est compétente pour connaître de toutes les discriminations, directes ou indirectes, prohibées par la loi ou par un engagement international auquel la France est partie. Les discriminations prohibées par la loi portent notamment sur l'origine, le sexe, la situation de famille, la grossesse, l'apparence physique, le patronyme, l'état de santé, le handicap, les caractéristiques génétiques, les moeurs, l'orientation sexuelle, l'âge, les opinions politiques, les convictions religieuses, les activités syndicales, l'appartenance ou la non appartenance, vraie ou supposée, à une ethnie, une nation, une « race ». La HALDE mène des actions de communication et d'information propres à assurer la promotion de l'égalité. Elle favorise la mise en oeuvre de programmes de formation.

La HALDE remet chaque année au Président de la République, au Parlement et au Premier ministre un rapport dans lequel elle rend compte de l'exécution de ses missions.

#### **Une progression sensible des réclamations en matière de santé et / ou de handicap**

Son rapport annuel 2007 fait apparaître que cette année, 6 222 réclamations ont été enregistrées, ce qui représente une augmentation de 53 % par rapport à 2006. La répartition des réclamations selon les critères et les domaines de discriminations révèle les évolutions suivantes :

- l'origine demeure le critère le plus souvent invoqué; toutefois le critère santé-handicap connaît une progression remarquable de 18,6 % à 21,6 %. On peut émettre l'hypothèse que la forte mobilisation et la structuration du tissu associatif dans ce secteur ne sont pas étrangères à cette évolution ;
- l'emploi représente désormais plus de 50 % des réclamations enregistrées; la progression constatée concerne plus particulièrement la rubrique «carrière» dans l'emploi privé qui passe de 18 % des réclamations enregistrées en 2006 à 24 % en 2007.

La HALDE se montre particulièrement vigilante pour faire respecter les droits des personnes handicapées. En matière de discrimination fondée sur l'état de santé et /ou le handicap, la HALDE a adressé des recommandations aux pouvoirs publics ainsi qu'au secteur privé. Ainsi, elle a notamment adressé des recommandations au ministère de l' Education Nationale, de l' Enseignement Supérieur et de la Recherche pour prendre des dispositions permettant aux étudiants handicapés de bénéficier du dispositif « régime spécial d'études » et aux candidats aux concours, d'aménagements particuliers pour se présenter aux épreuves. La HALDE, également, est intervenue auprès d'un syndicat mixte des transports en commun d'un département pour revendiquer, telle que prévue par la loi, la gratuité des transports scolaires pour les enfants handicapés. En direction du secteur privé, elle a recommandé au secteur bancaire une facilitation de l'accès des personnes handicapées aux services. Elle a recommandé, en conséquence, aux établissements bancaires de mettre en place des dispositifs appropriés permettant aux personnes non voyantes un accès facilité et sécurisé à la gestion de leurs comptes. Elle a préconisé, notamment, l'élaboration de contrats d'ouverture de comptes en braille, la mise en place de systèmes électroniques interactifs et à reconnaissance vocale, ainsi que la mise en service d'automates bancaires équipés de tablette braille et de systèmes guidage audio par synthèse vocale, permettant de réaliser toutes les opérations de compte. Le secteur des assurances a également fait l'objet de recommandations de la HALDE pour mettre en place des dispositions prohibant le fait de refuser ou de subordonner l'accès à l'assurance à une personne en raison de son handicap.

### **Le logement, une priorité en 2007**

Le logement a été un domaine prioritaire d'action et de réflexion de la HALDE durant l'année 2007. Le gouvernement a confié à la HALDE en lien avec le Conseil National de l'Habitat l'organisation d'une conférence de consensus sur la question de la diversité sociale dans l'habitat qui s'est tenue en juin 2007. (*cf. dossier « conférence de consensus sur la diversité sociale dans l'habitat » – [www.halde.fr](http://www.halde.fr)*)

Reprenant à son compte les recommandations de la conférence de consensus, ainsi que les propositions qui se sont faites jour au cours des réunions organisées dans le cadre de l'année européenne de l'égalité des chances, la HALDE suggère que soient adoptées des mesures pour lutter contre les discriminations et restaurer l'égalité des chances dans l'accès au logement. Ces recommandations ont été portées à l'attention du Gouvernement, à l'occasion des recommandations du jury de la conférence de consensus ou des propositions de l'année européenne.

La situation inégalitaire vécue par certains groupes de la population en raison de leur origine réelle ou supposée, mais aussi en raison du handicap, de la situation de famille ou du mode de vie, dans l'accès au parc social, a fait l'objet de mises en garde répétées de la Miilos (Mission interministérielle d'inspection du logement social). Les délais anormalement longs dans le traitement de leurs demandes de logement, les réclamations dont a connaissance la Haute autorité ou encore la concentration de ces populations dans certains segments du parc social témoignent des pratiques discriminatoires s'exerçant à leur encontre.

Dans un contexte de rareté croissante de logements à loyers accessibles disponibles (notamment dans les centres urbains), ces inégalités de traitement, fondées notamment sur l'origine, se cumulent avec celles relevant de situations économiques et familiales précaires.

Il est difficile pourtant d'identifier avec précision la source des traitements défavorables. Bien que réglementées, les procédures d'attribution des logements sociaux font intervenir une pluralité d'acteurs (collectivités locales, préfectures, bailleurs sociaux) qui suivent chacun des critères de priorité et d'admission spécifiques. Si aucun des acteurs des dispositifs d'attribution ne soutient des intentions directement discriminatoires, aucun non plus n'est comptable de la situation des personnes discriminées.

Les saisines de la HALDE relatives au refus d'attribution d'un logement social concernent 2,8 % des réclamations enregistrées, 61 % de ces réclamations mettent en avant le critère de l'origine, et **21 % celui du handicap**.

La première difficulté dans l'analyse de cette procédure d'attribution tient au fait que, si le code de la construction et de l'habitation définit des publics prioritaires, aucun dispositif ne définit selon quelles modalités ces critères de priorité doivent être mis en oeuvre dans les deux phases de sélection des candidats et les pratiques sont extrêmement variables d'un bailleur à l'autre. La première phase est celle de la sélection des dossiers, parmi tous ceux déposés. Elle est opérée par le bailleur social lui-même ou par un réservataire (préfectures, mairies, organismes privés ayant financé la construction) en vue de leur présentation à la commission d'attribution sur un logement précis. Dans un deuxième temps, la commission va sélectionner et classer les demandes retenues dans la première étape, par ordre de priorité.

Cette absence de critères de priorité et le surcroît de demandes contribuent à une relative opacité du mécanisme d'attribution. Ce contexte favorise les appréciations subjectives et conduit à certaines pratiques difficilement contrôlables et notamment discriminatoires, ainsi que la Haute autorité comme d'autres institutions ont eu l'occasion de le relever. La signature d'une convention, le 13 mars 2007 entre la HALDE et l' Union Sociale pour l'Habitat devrait permettre d'améliorer les pratiques en matière de promotion de l'égalité et de prévention des discriminations.

### **Accès au logement social et handicap**

La Haute autorité a eu l'occasion de statuer à plusieurs reprises sur des refus d'attribution de logement social opposés à des personnes handicapées. Malgré les exigences du code de la construction et de l'habitation, des organismes gérant un parc locatif social n'identifient pas toujours le handicap comme un critère prioritaire pour l'attribution d'un logement et n'ont pas recensé les logements aménagés en vue d'être occupés par des personnes handicapées. Cependant le décret d'application de l'article 70 de la loi n°2006-872 du 13 juillet 2006 (ENL), a permis de mentionner explicitement à l'article R.441-3 parmi les personnes prioritaires, les personnes handicapées ou ayant à leur charge une personne en situation de handicap.

La HALDE relève que le recensement par les organismes gérant des logements sociaux des logements adaptés devant être attribués en priorité aux personnes handicapées conformément à l'article R.441-4 du Code de la Construction et de l'Habitation n'est pas toujours réalisé. Cependant, un certain nombre d'initiatives ont été identifiées telles que le recensement sur internet des logements adaptés aux personnes handicapées dans le département de la Haute-Vienne, ou encore, une charte des bailleurs sociaux et privés réalisée par la Côte-d'Or, comprenant trois types d'engagements : «absence de discrimination à tous les niveaux de l'instruction des dossiers en vue de l'attribution des logements, communication sur l'engagement des bailleurs et examen attentif des situations les plus délicates dans l'optique d'une meilleure égalité des chances pour l'accès au logement».

Ce sera une des missions des commissions communales ou inter-communales pour l'accessibilité aux personnes handicapées que d'organiser un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées, qu'il s'agisse du logement social ou du logement privé.

#### **4-4 – PLAN HANDICAP VISUEL 2008-2011 « pour une intégration pleine et entière des personnes aveugles et malvoyantes à la vie de la cité»**

Aujourd'hui, la France compte 1,7 million de déficients visuels (enquête HID de l'INSEE, de 1999, publiée en octobre 2000) : cela signifie que près de 3 français sur 100 sont confrontés à des problèmes de vision. Parmi eux, on compte 207 000 malvoyants profonds et aveugles. En outre, 30 % des déficients visuels souffrent d'un polyhandicap ou d'un trouble associé. La prévalence est très fortement liée à l'âge : près de 20 % des personnes âgées de 85 à 89 ans connaissent une déficience visuelle grave. Elles seraient 38 % à partir de 90 ans. Ainsi, la moitié des déficients visuels sont des personnes âgées de plus de 60 ans. Si la population atteinte de cécité totale est en régression grâce aux effets bénéfiques des progrès thérapeutiques, on dénombre en revanche une augmentation des handicaps visuels associés, plus complexes à prendre en charge.

Trois ans après le vote de la loi du 11 février 2005 *pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées*, on constate que la loi a permis de véritables avancées pour l'ensemble des personnes handicapées en termes d'accessibilité, de compensation, de scolarisation et de reconnaissance de leurs droits fondamentaux. Néanmoins, son application exige des adaptations et des ajustements pour tenir compte de la spécificité des besoins de certains handicaps : soit – comme dans le cas de l'autisme – parce qu'ils constituent des handicaps émergents qui exigent la mise en oeuvre d'un plan de rattrapage spécifique, soit parce qu'ils demandent le développement de solutions concrètes de mise en oeuvre qui ne parviennent pas à trouver leur place dans une politique plus générale du handicap.

C'est l'existence d'une telle spécificité en matière de handicap visuel qui a conduit Xavier Bertrand, ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité, et Valérie Létard, secrétaire d'Etat chargée de la solidarité, à missionner, le 12 août 2007, Gilbert Montagné pour qu'il fasse des propositions

pour une meilleure inclusion des personnes atteintes de déficience visuelle grave ou de cécité dans la vie sociale.

Ce plan «*Pour une intégration pleine et entière des personnes aveugles et malvoyantes dans la cité*», traduit en actes les propositions qu'il a faites. A la veille du bicentenaire de la naissance de Louis Braille, l'ambition de ce plan est de permettre aux personnes déficientes visuelles, en pleine conformité avec les principes fixés par la loi du 11 février 2005, d'exercer l'ensemble des droits reconnus à tous les citoyens :

- le droit de vivre dignement avec le handicap,
- le droit de vivre de façon autonome,
- le droit de vivre pleinement sa citoyenneté.

Le plan «Handicap visuel» a été annoncé le 2 juin dernier. D'un coût global de 18 millions d'euros, il a pour ambition d'améliorer la dignité, l'autonomie et l'intégration sociale des aveugles et malvoyants. Ces trois axes prioritaires se décomposent selon différents objectifs faisant l'objet au total, de 22 mesures. Ainsi l'axe 2 : «*Vivre de façon autonome*» se décline selon deux objectifs :

- se mouvoir en toute sécurité dans la cité,
- être autonome dans sa vie quotidienne.

Plus particulièrement, les mesures annoncées afin de permettre aux personnes atteintes de déficientes visuelles de vivre de façon autonome en développant l'accessibilité des lieux publics et l'accompagnement, et pour lesquelles le MEEDDAT et le ministère du logement et de la ville sont pilotes portent sur trois mesures:

#### **MESURE 12 : Renforcer la formation tout au long de la vie des professionnels de la conception du cadre bâti, de l'urbanisme et des matériels à l'accessibilité «tous handicaps»**

##### **Contexte**

Les formations des architectes, ingénieurs des travaux publics, entrepreneurs, maîtres d'oeuvre et maîtres d'ouvrage, prennent en compte l'accessibilité à tous les handicaps depuis la loi du 11 février 2005. Toutefois, certaines de ces professions certes sensibilisées au handicap, s'attachent plus à aborder la question des personnes à mobilité réduite plutôt que le sujet du handicap visuel. Il en résulte parfois un oubli dans les mesures mises en oeuvre sur la question de l'accessibilité des personnes atteintes de déficience visuelle grave ou de cécité. Il peut également arriver que des équipements et des aménagements urbains pensés pour les personnes handicapées moteurs soient plus dangereux encore pour les personnes handicapées visuelles (perte de repère dans l'espace).

##### **Objectif**

Renforcer tout au long de la vie professionnelle la formation aux spécificités de l'accessibilité du cadre bâti, urbain, des transports pour les personnes déficientes visuelles.

## Mesures

- Introduire dans toutes les formations tout au long de la vie des professionnels de la construction, un module portant sur l'accessibilité de tous les handicaps à la cité;
- Développer et diffuser des outils d'information dans les métiers de la construction et du transport (plaquettes, guides, manuels de bonnes pratiques ....);
- Former les urbanistes en exercice à l'adaptation des zones urbaines et du cadre bâti.

### MESURE 13 : Améliorer la qualité de l'accessibilité pour les personnes déficientes visuelles

#### Contexte

Aujourd'hui une personne atteinte d'une déficience visuelle qui se déplace seule risque encore beaucoup d'accidents graves malgré les normes et la réglementation existante du fait de travaux mal protégés ou qui obligent la personne à circuler sur la chaussée.

#### Objectif

Développer les bonnes pratiques afin de faciliter les déplacements des personnes déficientes visuelles.

## Mesures

- Finaliser la normalisation des équipements urbains spécifiques au handicap visuel (feux tricolores sonores, bandes d'éveil de vigilance, bandes de guidage) ;
- Promouvoir pour l'avenir l'utilisation d'équipements urbains normalisés ;
- Tenir compte de la sécurité des personnes aveugles et malvoyantes pour la mise en place de zones de rencontre dans le cadre du code de la rue;
- Mettre en cohérence l'accessibilité des transports en commun et des zones urbaines avec les repères des personnes aveugles ou malvoyantes.

### MESURE 14 : Mieux prendre en compte la mise en sécurité de l'espace urbain et des transports pour les personnes déficientes visuelles

#### contexte

La loi du 11 février 2005 pour *l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées* fixe au 1<sup>er</sup> janvier 2015 l'obligation de mise en accessibilité des services de transports collectifs. Fondées sur le principe de « *l'accès à tout pour tous* », les dispositions relatives à l'accessibilité concernent tous les types de handicaps qu'ils soient physiques, sensoriels, psychiques ou mentaux, et les personnes déficientes visuelles sont particulièrement concernées par les nouvelles obligations fixées par la loi. Les autorités compétentes pour l'organisation du transport public doivent élaborer un schéma directeur d'accessibilité des services dont ils sont

responsables afin de programmer la mise en accessibilité des services de transport et définir les modalités de l'accessibilité des différents types de transport. Par ailleurs, un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est établi dans chaque commune à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale. Mais l'amélioration de l'accessibilité ne saurait aller sans la recherche concomitante de sécurité en matière de transports en commun ou d'urbanisme.

### **Objectif**

Mieux prendre en compte la mise en sécurité des équipements et installations pour que les personnes déficientes visuelles puissent accéder quotidiennement aux espaces urbains et aux transports en commun indispensables à leurs déplacements en toute sécurité.

### **Mesures**

Sensibiliser les autorités responsables sur la mise en sécurité des services de transport collectifs en vue de la prise en compte des équipements de sécurité dans les schémas d'accessibilité, notamment les bandes d'éveil de vigilance. Améliorer la sécurité des chantiers publics et privés en informant les collectivités et les entreprises de BTP des mesures nécessaires à la sécurisation des zones de travaux (plaquette) et en renforçant la réglementation de la protection des travaux (pose de barrières métalliques et interdiction des simples rubans de protection);

- Renforcer et généraliser l'accueil en gare déjà existant;
- Améliorer l'information sur les gares entièrement sécurisées;
- Inciter de façon transitoire les contrôleurs, les conducteurs de train et les conducteurs de bus à l'annonce dans les trains de l'indication du côté de descente.

## **4-5 – GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT ET ACCESSIBILITE**

Accessibilité et développement durable présentent une convergence d'objectifs en terme de préservation des ressources naturelles et des patrimoines bâtis, en terme d'efficacité économique, et en termes d'équité sociale, de solidarité, de citoyenneté et de lutte contre les discriminations.

Favoriser l'accessibilité des transports, de la voirie, des espaces publics, des logements et des bâtiments publics, c'est permettre aux personnes en situation de handicap de participer à la vie sociale et culturelle et à des activités économiques. C'est développer une qualité d'usage de la ville pour tous. C'est également anticiper sur les défis démographiques à venir de notre société vieillissante.

Améliorer l'accessibilité des transports urbains, c'est contribuer à une meilleure rentabilité des services, à une réduction des consommations d'énergie fossile et à une réduction des émissions de gaz à effet de serre, tout autant que faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite.

Accroître l'offre de logements adaptés, c'est permettre le maintien à domicile des personnes handicapées et des personnes âgées.

Ainsi l'accessibilité s'inscrit pleinement dans les objectifs d'un développement



durable, dans le cadre, notamment, de l'élaboration par les collectivités locales d'un Agenda 21. En tant que stratégie pour le futur, l'accessibilité a fait l'objet de propositions récentes lors du Grenelle de l'Environnement.

#### 4-5-1 – PROJET DE LOI DE PROGRAMME RELATIF A LA MISE EN OEUVRE DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT adopté par l'Assemblée nationale en première lecture le 21 octobre 2008

La lutte contre le changement climatique est placée au premier rang des priorités du projet de loi. Dans cette perspective, est confirmé l'engagement pris par la France de diviser par quatre ses émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050. Les mesures nationales de lutte contre le changement climatique porteront en priorité sur la baisse de consommation d'énergie des bâtiments et la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports et de l'énergie.

Le secteur du bâtiment qui consomme plus de 40 % de l'énergie finale et contribue pour près d'un quart aux émissions nationales de gaz à effet de serre, représente le principal gisement d'économies d'énergie exploitable immédiatement. L'article 3 du Chapitre 1er sur la réduction des consommations d'énergie indique qu'un plan de rénovation énergétique et thermique des constructions permettra *«le développement et la diffusion de nouvelles technologies dans la construction neuve et la mise en oeuvre d'un programme de rénovation accélérée du parc existant, en prenant systématiquement en compte l'objectif d'accessibilité aux personnes présentant un handicap»* prévu par la législation en vigueur.

#### 4-5-2– L'ETAT EXEMPLAIRE : PERFORMANCE ENERGETIQUE ET ACCESSIBILITE AUX HANDICAPES DES BATIMENTS PUBLICS

La nécessité d'un Etat exemplaire dans la construction, la réhabilitation et la gestion des bâtiments de son patrimoine immobilier a été clairement affirmée. Ainsi, le projet de loi d'orientation qui a validé les principes fondateurs du Grenelle avait été présenté en avril 2008 et parmi les six titres de ce projet, celui consacré à l'Etat exemplaire avançait des propositions sur les bâtiments durables en ce qui concerne la rénovation thermique et la mise en accessibilité aux personnes handicapées du patrimoine public. En matière d'accessibilité, le constat a montré que la loi du 11 février 2005 est encore peu mise en oeuvre alors que la réglementation instaure l'obligation de mettre en conformité tous les établissements recevant du public d'ici 2015. La mise en oeuvre du plan d'action de rénovation des bâtiments appartenant à l'Etat ou à ses établissements publics, soit respectivement 50 et 70 millions de mètres carrés devra débuter par des phases obligatoires de diagnostic et de programmation des actions. Dès 2008, des expérimentations doivent être lancées. A partir d'un bilan détaillé de l'existant, une campagne massive d'audits énergétiques et de diagnostics d'accessibilité aux handicapés, d'ici à 2010, devrait permettre à chaque ministère ou établissement public de l'Etat de déterminer les priorités d'intervention, les montages juridiques les plus adaptés et de s'engager sur un programme pluriannuel de travaux. L'objectif est que tous les travaux importants de rénovation thermique soient engagés d'ici à 2012 avec le traitement de leurs surfaces les moins économes en énergie accompagnés par

des travaux de mise en accessibilité d'ici 2015. Le MEEDDAT dispose pour cela, au sein de ses services déconcentrés, d'un réseau de compétences présent sur le territoire qui devra être mobilisé et être mis à disposition des maîtres d'ouvrage publics.

#### 4-5-3 – L'EXPERIMENTATION SUR LE PATRIMOINE IMMOBILIER PUBLIC DANS LE DEPARTEMENT DU RHONE

Une première expérimentation sur les bâtiments publics a été lancée, dès février 2008, dans le Rhône sous l'égide du préfet. Il s'agit de produire des éléments d'aide à la décision pour l'élaboration d'une stratégie immobilière de l'Etat dans le département. Cette première phase de pré-diagnostic devra conjuguer un volet thermique et énergie avec un volet accessibilité.

L'expérimentation sur un parc immobilier très varié avec 27 sites ou bâtiments, soit 290 000m<sup>2</sup> de Surface Hors Oeuvre Nette (SHON), a pour objectif de :

- confirmer ou adapter les objectifs du Grenelle à la réalité du parc immobilier;
- élaborer une méthodologie et la diffuser;
- élaborer une politique interministérielle de gestion du patrimoine sur la base d'une connaissance réelle du parc immobilier.

Le pilotage de l'expérimentation est assuré par les services du MEEDDAT et le rôle de service – ressources de la DDE du Rhône s'appuie sur le réseau scientifique et technique du ministère (CERTU et CETE de Lyon) pour la production de cahiers des charges avec une première consultation pour un diagnostic «énergie et gros entretien» et une deuxième consultation pour un diagnostic «accessibilité» dont le rendu est prévu en juin prochain, et pour le suivi technique et la coordination des études ainsi que la mise à disposition d'une méthodologie formalisée.



## 5- CONTEXTE REGLEMENTAIRE

### 5-1 – ELABORATION DES TEXTES ET RÔLE DU CONSEIL NATIONAL CONSULTATIF DES PERSONNES HANDICAPEES

Lieu de concertation privilégié entre les pouvoirs publics et la société civile, le Conseil national consultatif des personnes handicapées (CNCPH) a pour vocation de fédérer l'ensemble des acteurs qui contribuent à la mise en oeuvre de la loi de 2005. Sous la présidence de Jean-Marie Schléret, le Conseil a poursuivi tout au long de l'année 2008 son activité d'examen et d'émission d'avis sur les différents projets de textes d'application de la loi du 11 février 2005. Interlocuteur majeur des décideurs publics, le CNCPH est aidé par une mobilisation de ses diverses compétences, à commencer par les représentants des associations, au sein de cinq commissions spécialisées :

- éducation et scolarité
- emploi, formation professionnelle
- compensation-ressources
- accessibilité
- organisation institutionnelle

Le rôle de concertation du CNCPH est important et permet, le plus souvent, d'accroître l'ambition et d'améliorer la qualité des projets de texte soumis tout en garantissant leur applicabilité. Il permet de prendre en compte la pluralité des points de vue de l'ensemble des acteurs concernés par le handicap siégeant au Conseil (Représentants des élus au plan national et local, représentants des associations de personnes handicapées et des organismes syndicaux de travailleurs et d'employeurs). Cependant, le CNCPH n'entend pas limiter son action à l'examen des textes mais prendre toute sa part dans la dynamisation de la politique du handicap. Il souhaite se faire l'interprète auprès des pouvoirs publics des attentes encore insatisfaites des personnes en situation de handicap.

Le nombre de réunions tenues, à un rythme mensuel, témoigne de l'activité du CNCPH (réunions des 23 janvier, 13 février, 12 mars, 15 avril, 21 mai, 9 juillet, 3 et 16 septembre, 15 octobre, 3 et 16 décembre 2008)

Par ailleurs, le CNCPH s'est tout particulièrement investi, cette année, dans le Comité de suivi de la réforme de la politique du handicap et dans la préparation de la première Conférence nationale du handicap qui s'est tenue le 10 juin 2008 (*cf. chapitre 1*)

Dans le domaine de l'accessibilité, les principaux projets de textes ayant fait l'objet d'une présentation portent sur :

- le projet de décret relatif au raccourcissement des délais de diagnostics d'accessibilité des établissements recevant du public de 1<sup>ère</sup> à 4<sup>ème</sup> catégories, proposé par le ministère de la santé et le ministère de l'écologie (direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages); en effet, l'accessibilité du cadre bâti constituant un des enjeux majeurs de la nouvelle politique du handicap, il est apparu opportun de procéder à

un échelonnement des délais de réalisation des diagnostics. La réalisation anticipée de certains de ces diagnostics avant 2011, permettra de favoriser l'engagement progressif des opérations de travaux, avant la date butoir de 2015;

- le projet modificatif du code de la construction et de l'habitation relatif à la réglementation de sécurité contre les risques d'incendie pour la prise en compte de l'évacuation des personnes en situation de handicap, présenté par le ministère de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales. Ce texte retient le principe de la création d'espaces d'attentes sécurisés pour une évacuation différée des personnes handicapées;
- le projet d'arrêté relatif aux conditions d'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans les systèmes et sous-systèmes relevant du réseau ferré national n'appartenant pas aux réseaux ferroviaires transeuropéens conventionnel et à grande vitesse, proposé par le ministère de l'écologie (direction générale des infrastructures, des transports et de la mer) et sur lequel le débat a montré un désaccord concernant la procédure de demande de dérogations.

Plus largement, le CNCPH a pris part au débat sur les commissions communales ou intercommunales pour l'accessibilité des personnes handicapées et a rappelé l'obligation de leur création en application de l'article 46 de la loi.

Cet article indique que *« Dans les communes de 5 000 habitants et plus, il est créé une commission communale composée notamment des représentants de la commune, d'association d'usagers et d'associations représentant les personnes handicapées »*. Cette commission dresse le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports, et fait toutes propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant. L'article 46 précise que *« Lorsque la compétence en matière de transport ou d'aménagement du territoire est exercée au sein d'un EPCI, la commission pour l'accessibilité des personnes handicapées doit être créée auprès de ce groupement... »*.

A ce sujet et en lien avec le renouvellement des conseils généraux et des conseils municipaux de mars 2008, l'Association des maires des grandes villes de France (AMGVF) a lancé une enquête auprès de ses membres, trois ans après la loi de 2005. Cette enquête avait deux objectifs : d'une part, *évaluer l'application de l'article 46 dans les grandes villes et métropoles* puisque la loi – d'application immédiate – n'impose pas de délai de création de ces commissions, et d'autre part, *savoir si, dans la pratique, l'existence d'une commission intercommunale pour l'accessibilité dispensait ou non les communes membres de l'EPCI d'adopter une commission communale d'accessibilité*. Les résultats montrent une accélération notable des installations des commissions depuis 2005 avec un réel « pic » sur la fin de l'année 2007 (64% des collectivités ayant répondu à l'enquête avaient des commissions en place, fin 2007). Ils mettent en évidence que l'existence d'une commission communale n'est pas mise en question par la mise en place d'une commission intercommunale et que *« ... aucune commission n'est inutile, car l'accessibilité*

*a besoin d'être traitée, selon les cas, au niveau compétent... »*

Suite à la parution de la circulaire interministérielle du 14 décembre 2007 précisant que «*lorsqu'une commission intercommunale est créée, celle-ci exerce pour l'ensemble des communes les compétences des commissions communales*», l' Association des maires de France (AMF) s'est également inquiétée de cette situation et a souhaité préparer un amendement à la loi afin de prévoir explicitement la coexistence entre les deux types de commissions.

Le CNCPH a rappelé que les commissions communales pour l'accessibilité doivent être mises en place au plus tôt pour jouer pleinement leurs rôles d'instance de concertation au plan local. Pour cela, le Gouvernement dans son projet de rapport au Parlement, propose de modifier les dispositions législatives relatives aux commissions locales en renforçant la complémentarité entre commissions communales et intercommunales dans le respect des compétences de chaque échelon territorial.

## **5-2 – BILAN DES AVANCEES REGLEMENTAIRES**

### **5-2-1 – TRANSPORTS**

En application de l'article 45 de la loi, les principaux textes réglementaires concernant le transport ont été publiés dès 2006 et 2007 :

- Le décret n° 2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs impose que le matériel roulant, renouvelé ou acquis, soit accessible pour permettre la montée, la descente, l'installation à bord et offrir aux usagers des dispositifs d'information sonore et visuelle;
- La directive ministérielle, en date du 13 avril 2006, précise les modalités d'application concernant l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité et les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements d'espaces publics;
- L'arrêté en date du 3 mai 2007 fixe les dispositions applicables aux autobus et autocars et une circulaire aux préfets, du 3 mai également, précise les règles concernant les transports scolaires;
- L'arrêté du 3 août 2007 relatif aux transports en commun de personnes, reprend les dispositions applicables en matière de transports de personnes handicapées en fauteuils roulants (accompagnateurs, signalisation, maintien des personnes, attestation) ainsi que les règles d'exploitation des véhicules accessibles aux personnes à mobilité réduite. Ces règles portent sur les informations sonores et visuelles ainsi que les valideurs de titres de transport et les contrastes visuels;
- L'arrêté du 6 septembre 2007, modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987, ajoute au règlement relatif à la sécurité des navires, une division traitant de l'accessibilité.

**Pour l'année 2008, différents nouveaux textes ont été publiés :**

*Transports urbains*

- L'arrêté du 18 janvier 2008 relatif à la mise en accessibilité des

véhicules de transport public guidé urbain aux personnes handicapées et à mobilité réduite a été publié (Journal Officiel du 2 février 2008) en application du décret n°2006-138 du 9 février 2006 qui spécifie le niveau d'accessibilité attendu du matériel roulant nouvellement acheté.

- L'arrêté du 18 janvier 2008, consacré aux véhicules de transport guidé urbain (métros, tramways, bus guidés, etc.) précise les prescriptions techniques imposées. Celles-ci portent notamment sur les lacunes entre le quai et le véhicule, les aides à l'embarquement, les portes, les contrastes de couleur, les valideurs de titre de transport, et sur l'information aux voyageurs (indication des lignes et destination, annonces sonores et visuelles des arrêts, plans de lignes, etc.).

### *Transports ferroviaires*

L'arrêté du 30 juillet 2008 relatif à la publication et à la mise en oeuvre des spécifications techniques d'interopérabilité concernant les personnes à mobilité réduite, la sécurité des tunnels ferroviaires, le contrôle commande et la signalisation dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse et les sous-systèmes «énergie», «exploitation», «infrastructure», «matériel roulant» dans le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse a été publié au Journal Officiel de la République Française le 14 août 2008.

Il rappelle que la spécification technique d'interopérabilité « Personnes à mobilité réduite » (STI PMR) est applicable sur le réseau ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse.

Il précise en outre que l'exonération d'appliquer la STI PMR lors d'un réaménagement ou d'un renouvellement d'un matériel roulant existant n'est accordée que pour les matériels roulants à vocation touristique ou historique.

### *Transport aérien*

En application du règlement européen n°1107/2006 du parlement Européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens, la France a publié le décret n°2008-1445 du 22 décembre 2008 relatif aux sanctions applicables aux manquements aux obligations en matière de transport aérien des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite.

Le ministre en charge de l'aviation peut, après consultation de la commission administrative de l'aviation civile, prononcer une sanction administrative envers les exploitants d'aéroport qui ne rempliraient pas leurs obligations prévues par le règlement européen n°1107/2006. Cette sanction, proportionnée à la nature et à la gravité du manquement à ces obligations, ne peut excéder un montant de 7 500 euros par manquement, 15 000 euros en cas de récidive dans un délai d'un an.

La possibilité de sanctionner des compagnies aériennes et des entreprises habilitées des titres de transport aérien a également été ouverte par le décret n°2008-1445.

Reste à publier les textes concernant respectivement :

- l'accessibilité des véhicules de moins de neuf places,
- l'application de la STI PMR au réseau ferroviaire français non classé dans le réseau ferroviaire transeuropéen,
- la liste des gares maritimes concernées par l'obligation d'élaborer un schéma directeur d'accessibilité.

#### 5-2-2 – VOIRIE ET ESPACES PUBLICS

- Le décret du 21 décembre 2006 précise les modalités d'élaboration et de mise en oeuvre du plan communal de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics institué par les dispositions de l'article 45 de la loi.
- Le décret du 21 décembre 2006 et l'arrêté du 15 janvier 2007 relatifs aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics indiquent les caractéristiques obligatoires auxquelles doivent satisfaire les aménagements dans les domaines des cheminements, du stationnement, des feux de signalisation, des postes d'appel d'urgence et des emplacements d'arrêt des véhicules de transport collectif.

#### **En 2008, les nouveaux textes concernent :**

- *Les zones de rencontre*  
L'une des premières initiatives de la démarche «Code de la rue» fut de créer des aménagements routiers visant à apaiser la circulation routière. Au-delà des aires piétonnes et des zones 30 qui existaient auparavant dans la réglementation française, la catégorie de «zones de rencontre» fut créée par le décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière.  
La zone des rencontre est ainsi définie comme une «section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers».  
Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. Cette signalisation a été précisée par l'arrêté du 7 novembre 2008 relatif à la création d'un panneau de signalisation routière pour les zones de rencontre et à la modification de la signalisation de l'aire piétonne.
- *Les places de stationnement réservées aux personnes handicapées*  
L'arrêté du 11 février relatif à l'approbation de modifications de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière et l'arrêté du 11 février 2008 modifiant l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ont quelque peu modifié la signalisation verticale et horizontale des places de stationnement réservées aux personnes handicapées.



Concernant la signalisation verticale, le panneau M6h (avec la mention «Interdit sauf GIG-GIC») doit être complété par le panneau B6d (signifiant de manière générale que le stationnement – et l'arrêt – sont interdits ou réglementés). La réglementation n'autorise plus l'usage du panneau B6a1 signifiant stationnement interdit ou réglementé.

La signalisation horizontale a également été modifiée : un pictogramme représentant un fauteuil roulant, doit être peint, en blanc, sur les limites ou – nouveauté juridique – le long d'un emplacement de stationnement, pour rappeler que cet emplacement est réservé au stationnement des véhicules utilisés par des personnes handicapées à mobilité réduite.

### 5-2-3 – CADRE BÂTI

Le décret n°2006-555 du 17 mai 2006 porte sur l'accessibilité des établissements recevant du public (ERP), des installations ouvertes au public (IOP) et des bâtiments d'habitation et modifie le code de la construction et de l'habitation. Ce décret met en oeuvre le principe d'accessibilité généralisé introduit par la loi et définit les performances à atteindre.

Les mesures mises en place s'appliquent pour les permis de construire déposés à compter du 1er janvier 2007 ou, lorsque une demande de permis de construire n'est pas nécessaire, aux travaux entrepris à compter du 1er janvier 2007.

#### **Logement**

*Pour le logement neuf :*

- L'arrêté du 30 novembre 2007 modifiant l'arrêté du 1er août 2006 fixe les dispositions concernant l'accessibilité des bâtiments d'habitation collectifs neufs et des maisons individuelles lors de leur construction. Ces règles s'appliquent aux maisons individuelles construites pour être louées ou vendues. Sont concernées par les obligations d'accessibilité, le logement, les bâtiments et leurs abords (cheminements extérieurs, stationnement, accès des bâtiments, parties communes, locaux ou équipements collectifs, celliers, caves) .

*Pour le logement existant :*

- L'arrêté du 26 février 2007 fixe les dispositions concernant les bâtiments d'habitation collectifs lorsqu'ils font l'objet de travaux et des bâtiments existants où sont créés des logements par changement de destination. Les exigences sont déterminées en fonction de la nature des travaux et du rapport entre le coût des travaux et la valeur du bâtiment.

#### **Le projet de loi de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion de juillet 2008**

Il faut signaler par ailleurs, l'article 13 du projet de loi de mobilisation pour le logement qui modifie le code de l'urbanisme pour pouvoir déroger à des règles du plan local d'urbanisme en cas de travaux liés à l'accessibilité des personnes handicapées.

Le texte adopté en première lecture par l'Assemblée nationale, le 10 février 2009, prévoit que « *L'autorité compétente pour délivrer le permis de construire*

*peut, dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat, accorder des dérogations à une ou plusieurs règles du plan local d'urbanisme ou du document d'urbanisme en tenant lieu pour autoriser des travaux nécessaires à l'accessibilité des personnes handicapées à un logement existant. »*

### **Etablissements recevant du public et installations ouvertes au public**

*Pour les ERP et IOP neufs :*

- L'arrêté du 30 novembre 2007 modifiant l'arrêté du 1er août 2006 fixe les dispositions relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public lors de leur construction ou de leur création. Les obligations portent sur les parties extérieures et intérieures, les circulations, une partie des places de stationnement, les ascenseurs, les locaux et leurs équipements. Ne sont pas concernés par ces obligations au moment de leur création les établissements de 5<sup>ème</sup> catégorie créés par changement de destination pour accueillir des professions libérales.

Enfin, des règles particulières applicables aux établissements pénitentiaires, à certains établissements militaires, aux centres de rétention administrative et locaux de garde à vue, aux chapiteaux, tentes et structures gonflables ou non, aux hôtels-restaurants d'altitude et refuges de montagne, aux établissements flottants, seront également fixées par arrêtés.

*Pour les ERP et IOP existants (y compris les établissements de 5<sup>ème</sup> catégorie créés par changement de destination pour accueillir les professions libérales) :*

- L'arrêté du 21 mars 2007 fixe les dispositions relatives à l'accessibilité pour les personnes handicapées des établissements existants recevant du public et des installations existantes ouvertes au public.

*Pour les établissements classés dans les quatre premières catégories :*

Avant le 1<sup>er</sup> janvier 2011, ils doivent faire l'objet d'un diagnostic de leur condition d'accessibilité pour évaluer le coût prévisible des travaux à effectuer. Comme signalé plus haut, cette date pourrait être prochainement avancée au 1er janvier 2010 pour tous les ERP appartenant à l'Etat et les autres ERP de 1<sup>ère</sup> et de 2<sup>ème</sup> catégories.

Avant le 1<sup>er</sup> janvier 2015, ils doivent être rendus accessibles aux personnes handicapées. Une application anticipée est fixée au 31 décembre 2010 pour les préfectures et établissements d'enseignement supérieur avec obligation pour les préfectures de délivrer l'ensemble des services dans une partie accessible avant le 31 décembre 2007.

*Pour les établissements classés en 5<sup>ème</sup> catégorie :* l'ensemble des prestations doit pouvoir être fourni dans une partie du bâtiment accessible aux personnes handicapées avant le 1er janvier 2015.

. L'arrêté du 3 décembre 2007 (publication J.O. du 21 février 2008) modifiant l'arrêté du 22 mars 2007 fixe les dispositions prises pour l'application des articles R.111-19-21 et R.111-19-24 du code de la construction et de l'habitation, relatives à l'attestation constatant que les travaux sur certains bâtiments respectent les règles d'accessibilité aux personnes handicapées.

#### 5-2-4 – AUTRES TEXTES 2008

##### **Obligation de formation à l'accessibilité**

L'article 41 de la loi du 11 février 2005 a imposé aux professionnels une formation à l'accessibilité aux personnes handicapées. Le décret n°2007-436 du 25 mars 2007 a précisé les domaines concernés par cette obligation qui s'imposait à toutes les formations débutant à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009 (architecture, bâtiment, génie civil, transports-manutention, arts plastiques, etc.). Ce même décret enjoignait les différents ministères à lister l'ensemble des diplômes, options, spécialités de diplômes concernés et relevant de leur compétence.

En 2007, deux ministères avaient procédé à ce recensement :

- le ministère de l'agriculture (arrêté du 13 juillet 2007 relatif aux diplômes délivrés par le ministère chargé de l'agriculture relevant de l'obligation de formation à l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées),
- le ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables (arrêté du 5 novembre 2007 relatif aux diplômes délivrés par le ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables relevant de l'obligation de formation à l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées).

En 2008, quatre ministères ont publié la liste des diplômes concernés par l'obligation de formation des professionnels :

- Le ministère en charge du commerce et de l'artisanat (arrêté du 21 décembre 2007 pris en application de l'article R.335-50 du code de l'éducation) : de nombreux titres délivrés d'une part par l'assemblée des chambres françaises de commerce et d'industrie et les chambres de commerce et d'industrie et d'autre part par l'assemblée permanente des chambres de métiers sont ainsi listés.
- Le ministère de la défense (arrêté du 24 janvier 2008 fixant la liste des diplômes et titres professionnels comportant une formation obligatoire à l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées).
- Le ministère de la culture (arrêté du 26 mai 2008 fixant la liste des diplômes, titres et certifications concernés par l'obligation de formation à l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées) : notamment le diplôme d'Etat d'architecte, le diplôme d'études en architecture, l'habilitation de l'architecte diplômé d'Etat à l'exercice de la maîtrise d'oeuvre en son nom propre et le diplôme de spécialisation et d'approfondissement en architecture.
- Le ministère de l'éducation nationale (arrêté du 30 juin 2008 relatif aux diplômes professionnels relevant de l'obligation de formation à l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées délivrés par le ministre chargé de l'éducation) : l'annexe de cet arrêté publiée dans le bulletin officiel de l'éducation nationale n°33 du 4 septembre 2008 a présenté la liste des spécialités de diplômes professionnels concernés. Elle a en outre présenté leur référentiel de formation respectif. Il a ainsi

été décidé de distinguer les agents chargés de la réalisation d'ouvrages de bâtiment et d'équipement à partir de plans préétablis de ceux qui produiront ces études et documents.

L'arrêté du 22 janvier 2009 fixant les **références communes à la formation à l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées** pris en application des articles R.335-48 à R.335-50 du code de l'éducation et du décret n°2007-436 du 25 mars 2007 relatif à la formation à l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées vient d'être publié.

Il précise les objectifs et le contenu des formations dispensées aux professionnels du cadre bâti en application de l'article 41 de la loi du 11 février 2005 et du décret n°2007-436. Ces formations doivent s'articuler autour de thèmes centraux tels le concept de handicap, la politique du handicap, les notions d'accessibilité et de qualité d'usage, la réglementation applicable au cadre bâti, aux transports, à la voirie et aux les espaces publics, à la communication en ligne, à la citoyenneté, etc., les acteurs et les procédures impliqués dans le processus de mise en accessibilité de la cité – tous ces thèmes étant déclinés en fonction du domaine et du niveau de diplôme.

#### **Accès à la culture**

Le décret n°2008-1391 du 19 décembre 2008 relatif à la **mise en oeuvre de l'exception au droit d'auteur, aux droits voisins et au droit des producteurs de bases de données en faveur de personnes atteintes d'un handicap** a modifié le code de la propriété intellectuelle.

Afin de faciliter l'accès à la culture des personnes handicapées qui ont un taux d'incapacité de plus de 80 %, plusieurs exceptions ont ainsi été introduites dans ce code. Des organismes peuvent désormais demander que leur soient transmis les fichiers numériques qui ont servi à l'édition d'oeuvres imprimées, afin de les rendre accessibles aux personnes handicapées. Le décret n°2008-1391 précise les conditions de fonctionnement et d'activité que doivent remplir ces organismes pour être autorisés à obtenir ces fichiers numériques.

#### **Appels d'urgence**

Le décret n°2008-346 du 14 avril 2008 relatif à **la réception et à l'orientation des appels d'urgence des personnes déficientes auditives** prévoit la création d'un centre national de relais chargé de la réception et de l'orientation des demandes des personnes déficientes auditives, permettant à ces personnes d'accéder – en permanence – aux numéros d'appel d'urgence des services publics chargés de la sauvegarde de la vie humaine, des interventions de police, de la lutte contre l'incendie et de l'urgence sociale.

Ce centre national de relais assure l'interface avec les centres d'appel d'urgence de ces services publics locaux. Il doit disposer de tout moyen utile à la traduction simultanée d'une information écrite, sonore ou visuelle concernant la personne déficiente auditive.

#### **Évaluation des besoins de compensation des personnes handicapées**

Le décret n°2008-110 du 6 février 2008 relatif au **guide d'évaluation des**

**besoins de compensation des personnes handicapées** et modifiant le code de l'action sociale et des familles a précisé que l'équipe pluridisciplinaire chargée de l'évaluation des besoins de compensation de la personne handicapée devait s'appuyer sur un guide d'évaluation prenant en compte l'ensemble de la situation notamment matérielle, familiale, sanitaire, scolaire, professionnelle et psychologique de la personne handicapée.

Ce guide d'évaluation a été publié en annexe de l'arrêté du 6 février 2008 relatif aux références et nomenclatures applicables au guide d'évaluation des besoins de compensation des personnes handicapées prévu à l'article R. 146-28 du code de l'action sociale et des familles.

Il est à signaler que parmi les différents volets examinés par l'équipe pluridisciplinaire figurent le logement (notamment caractéristiques et aménagements du logement), le cadre de vie (accès à divers équipements et services publics) et les transports (possibilité de se déplacer en transport en commun, en transport scolaires, en véhicule individuel ou familiale, nécessité d'aménager ce véhicule, contraintes liées à l'assurance, etc.).

### **Financement de la mise en accessibilité des entreprises de services, d'artisanat et de commerce**

Le fonds d'intervention pour les services, l'artisanat et le commerce (FISAC) a pour objectif de favoriser la création, le maintien, la modernisation, l'adaptation ou la transmission des entreprises du commerce, de l'artisanat et des services afin de préserver ou développer un tissu d'entreprises de proximité. Des aides financières (subventions, provisions, avances remboursables, prêts) peuvent être données à des entreprises lors de la réalisation d'opérations collectives, d'opérations individuelles, d'études et d'actions collectives spécifiques.

**Le décret n°2008-1475 et l'arrêté du 30 décembre 2008** rappellent que les dépenses destinées à favoriser l'accessibilité des entreprises commerciales, artisanales et de services aux personnes handicapées et à mobilité réduite peuvent bénéficier de subventions d'un taux maximal de 40 %. Les petits commerces réalisant un chiffre d'affaire inférieur à 800 000 euros par an et situés sur des communes de moins de 3 000 habitants peuvent ainsi demander directement des subventions pour des investissements d'accessibilité. Dans le cas d'opérations collectives, les entreprises qui réalisent des travaux d'accessibilité recevoir directement une aide individuelle, ce qui constitue une procédure dérogatoire de la pratique générale.

Dernier point, le décret n°2008-1475 précise que les études préalables aux aménagements nécessaires pour un meilleur accès des commerces aux personnes à mobilité réduite peuvent bénéficier d'aides du FISAC.

### **Lutte contre les discriminations**

La notion de discrimination indirecte a été introduite dans le droit français lors de la transposition des directives européennes n°2000/43/CE du Conseil du 29 juin 2000, n°2000/78/CE du Conseil du 27 novembre 2000, n°2002/73/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 septembre 2002, n°2004/113/CE du Conseil du 13 décembre 2004 et n°2006/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 respectives à l'égalité de traitement entre les

personnes sans distinction de race ou d'origine ethnique, à l'égalité de traitement en matière d'emploi et de travail, et à l'égalité de traitement entre hommes et femmes dans l'accès des biens ou services et en matière d'emploi et de travail.

La loi n°2008-496 du 27 mai 2008 (*publication au J.O. du 28 mai 2008*) portant diverses dispositions d'**adaptation au droit communautaire dans le domaine de la lutte contre les discriminations** précise, entre autres, une notion introduite dans le droit interne depuis quelques années sans être explicitée, celle de la discrimination indirecte.

L'article 1er de la loi donne une définition de la discrimination directe et indirecte :

*« Constitue une discrimination directe la situation dans laquelle, sur le fondement de son appartenance ou de sa non-appartenance, vraie ou supposée, à une ethnie ou une race, sa religion, ses convictions, son âge, son handicap, son orientation sexuelle ou son sexe, une personne est traitée de manière moins favorable qu'une autre ne l'est, ne l'a été ou ne l'aura été dans une situation comparable.*

*Constitue une discrimination indirecte une disposition, un critère ou une pratique neutre en apparence, mais susceptible d'entraîner, pour l'un des motifs mentionnés au premier alinéa, un désavantage particulier pour des personnes par rapport à d'autres personnes, à moins que cette disposition, ce critère ou cette pratique ne soit objectivement justifié par un but légitime et que les moyens pour réaliser ce but ne soient nécessaires et appropriés. »*

Toute personne qui estimerait victime d'une discrimination directe ou indirecte peut présenter les faits devant la juridiction compétente. La loi n°2008-496 prévoit un renversement de l'administration de la preuve : la juridiction compétente doit en effet supposer que ces faits sont véridiques. C'est à la partie défenderesse de prouver les faits ou mesures en cause ont eu lieu par des éléments étrangers à toute discrimination. Ce renversement de l'administration de la preuve n'est toutefois pas valable dans les procédures pénales.

Le décret n°2008-799 du 20 août 2008 relatif à **l'exercice par des associations d'action en justice** en application de la loi n°2008-496 du 27 mai 2008 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de la lutte contre les discriminations, ouvre désormais la possibilité aux associations d'exercer les voies de recours – que ces recours relèvent de la juridiction civile ou administrative. Ces associations doivent être déclarées depuis au moins cinq ans et qui doivent avoir pour mission – selon leurs statuts – de lutter contre les discriminations. La personnes victime d'une discrimination pourra néanmoins intervenir à tout moment dans la procédure lancée par l'association ou y mettre fin. Une association de personnes handicapées pourrait ainsi exercer un recours devant un tribunal civil au nom d'une personne handicapée qui aurait subi une discrimination à l'emploi ou au travail.

#### 5-2-5 – ELEMENTS DE JURISPRUDENCE

##### **Du niveau d'accessibilité des transports collectifs en 2015**

Le tribunal administratif de Grenoble a rejeté le 12 novembre 2008 une requête

en annulation du schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs du Pays Voironnais (TA Grenoble n°0803248). Le plaignant reprochait à ce schéma directeur d'accessibilité de ne pas respecter la législation en vigueur en ne prévoyant pas la mise en accessibilité de tous ses arrêts de bus d'ici 2015. Or le tribunal administratif de Grenoble a jugé que cet élément n'avait aucune conséquence sur la légalité du schéma directeur d'accessibilité des services de transport du Pays Voironnais. Plus précisément, il a considéré que si l'article 45 de la loi du 11 février 2005 précise que le schéma directeur d'accessibilité doit fixer la programmation de la mise en accessibilité des services de transport, dans le respect de l'échéance de 2015, et doit définir les modalités de l'accessibilité des différents types, il ne comporte aucune obligation de mettre en accessibilité l'intégralité des points d'arrêts des services de transport collectif.

Nous signalons au lecteur que ce jugement pourrait ne pas être définitif – le plaignant pouvant faire appel auprès de la cour administrative d'appel de Lyon.

### **Obligation des communes de faire respecter la commodité de passage**

Par l'intermédiaire du **jugement du 20 mars 2008** (n°0602614), le tribunal administratif de Lyon a condamné la commune de Bourg-en-Bresse pour ne pas avoir fait respecter la largeur de passage minimale de 1,4 m hors de tout obstacle ou mobilier sur les cheminements.

La commune de Bourg-en-Bresse a fait valoir qu'elle avait adopté deux arrêtés sur ce thème, qu'elle avait rappelé aux commerçants la réglementation en vigueur, qu'elle avait limité les occupations du domaine public accordées à certains commerçants, que son Conseil Municipal avait approuvé une charte régissant l'usage de l'espace public et qu'une délibération d'un régime d'astreinte pour tout équipement en infraction avait été défini.

Ces arguments n'ont pas retenu l'attention du tribunal : l'instruction et les constats d'huissier présentés par la partie plaignante ont montré que les manquements aux règles imposées par les arrêtés municipaux étaient fréquents et que la circulation en fauteuil roulant était difficile en centre-ville, notamment en période estivale. Il a été reproché au maire de Bourg-en-Bresse de n'avoir fait dresser aucun procès-verbal et de ne pas avoir retiré – ou limité – l'autorisation d'occupation du domaine public aux contrevenants... à l'exception de quelques commerçants. En effet, le tribunal administratif de Lyon a ainsi rappelé que la police municipale comprenait tout ce qui intéressait la « *sécurité et la commodité de passage dans les rues, quais, places et voies publiques* » (cf. article L.2122-2 du Code général des Collectivités Territoriales). A ce titre, les agents de la police municipale devaient assurer l'exécution des arrêtés de police du maire et constater par procès-verbaux les contraventions à ces arrêtés.

Selon le tribunal administratif de Lyon, le manque d'initiative du maire a constitué une faute qui a engagé la responsabilité de la commune. La commune de Bourg-en-Bresse a été condamnée à verser la somme de 6 000 euros à la partie plaignante en réparation de son préjudice moral et des troubles dans ses conditions d'existence, « *lesquels étaient suffisamment établis* », et des frais d'huissier qu'elle a exposés. Le tribunal administratif de Lyon n'a toutefois pas enjoint le maire de Bourg-en-Bresse à faire cesser toutes les infractions à la

réglementation.

### **Obligation de créer des trottoirs de plus de 1,4 m de largeur lors de tout changement de structure de voirie**

Par l'intermédiaire de son arrêt n°07NC00187, la Cour Administrative d'Appel de Nancy a confirmé, **le 6 mars 2008**, la condamnation de la commune d'Épernay qui n'avait pas respecté la dimension de 1,40 m comme largeur minimale pour l'un de ses trottoirs.

La Cour Administrative d'Appel de Nancy a rappelé que la réglementation relative à l'accessibilité lors de travaux devait s'appliquer : la structure de la chaussée était en effet modifiée en déplaçant l'axe central et en l'élargissant.

Un point de discussion a porté sur le champ d'application de la réglementation à l'accessibilité, et notamment sur une éventuelle distinction à opérer entre trottoir et cheminement. La réglementation impose une largeur minimale de 1,40 m libre de tout obstacle ou mobilier aux cheminements. Or la Cour Administrative d'Appel de Nancy a conclu que parmi les divers aménagements imposés par la réglementation relative à l'accessibilité de la voirie figuraient les « *cheminements, incluant les trottoirs, situés sur les voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique* ». Elle a étendu la prescription relative à la largeur minimale aux trottoirs.

### **Des abribus de la responsabilité des autorités organisatrices des transports**

Dans son **jugement du 8 octobre 2008** (n°0605947 Commune d'Annecy-le-Vieux), le Tribunal Administratif de Grenoble a précisé que les abribus relevaient de la compétence des autorités organisatrices des transports, et non comme c'était souvent l'usage des communes.

Il a ainsi rappelé un article de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs : le service public des transports, défini par l'autorité organisatrice des transports, comporte notamment la « *réalisation et la gestion d'infrastructures de transport et d'équipements affectés au transport et leur mise à disposition des usagers dans des conditions normales d'entretien, de fonctionnement et de sécurité* ». Le Tribunal Administratif de Grenoble a considéré que les abribus étaient destinés aux « *besoins des usagers des services de transports urbains* » et constituaient donc des « *équipements affectés à ces transports, alors même qu'ils sont implantés sur la voirie* ». Il jugea que dès lors que ces abribus étaient mis à disposition des usagers, l'autorité organisatrice des transports était compétente pour l'installation et l'entretien de ces abribus.

Ce jugement aurait pu être autre en Ile-de-France où l'organisation des transports de voyageurs est réglementée par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 (et non par l'article 5 de la loi d'orientation des transports intérieurs).

Il est à noter que si, selon cette jurisprudence, les autorités organisatrices des transports sont responsables de l'installation et de l'entretien des abribus, elles doivent néanmoins demander une permission de voirie à chacune des collectivités gestionnaires des voies (Communes, Établissements publics de coopération intercommunale, Départements, Etat, etc.).



L'arrêté du 15 janvier 2007 précise dans son article 1<sup>er</sup>-10° les prescriptions techniques à respecter, notamment en termes d'aire de rotation, de largeur minimale de passage entre d'une part l'abribus et le cadre bâti et d'autre part l'abribus et la chaussée, et de taille minimale des caractères signalant le nom de l'arrêt et les lignes de transport desservant cet arrêt de bus.

### **De la notion de voies privées ouvertes à la circulation publique**

Un récent **arrêt du Conseil d'Etat (n°288540 du 5 mars 2008)** a complété la jurisprudence relative aux voies privées ouvertes à la circulation publique. Le Conseil d'Etat a précisé que la décision d'ouvrir une voie privée à la circulation publique est de la seule compétence du propriétaire privé. Il peut également en interdire l'accès à tout moment. Ce refus peut résulter de la pose d'une barrière ou d'une grille.

Selon une jurisprudence antérieure, le consentement d'ouvrir une voie privée à la circulation publique peut avoir été donné de manière tacite et découler d'un refus d'empêcher la circulation sur cette voie.

La connaissance des voies privées ouvertes à la circulation publique est centrale : en effet les différents textes réglementaires relatifs à l'accessibilité de la voirie (décrets n°2006-1657 et n°2006-1658, arrêté du 15 janvier 2007) ont pour champ d'application toutes les voies publiques et les voies privées ouvertes à la circulation publique. Tous les travaux réalisés depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2007 sur les voies privées ouvertes à la circulation publique doivent respecter les prescriptions techniques prévues par cette nouvelle réglementation.

## 6- RECHERCHE- ETUDES ET NORMALISATION

### 6-1 – RECHERCHE

#### 6-1-1 – RECHERCHE EUROPEENE

**Projet EuroAcces** : *pour une accessibilité européenne au transport public des personnes handicapées*

La Commission européenne a financé dans le cadre de son 6<sup>ème</sup> programme cadre de recherche et de développement le projet européen EuroAccess relatif aux politiques nationales et européennes sur l'accessibilité au transport public. Ce projet de recherche fut réalisé, sous la coordination scientifique de l'Institut national de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS), avec la participation du Centre d'Etude sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU), Ann Frye Limited, l'Université suédoise de Lund, l'Institut économique des transports norvégien (TOI) et le TIS-PT portugais.

Les objectifs principaux du projet européen Euro-Access consistaient à :

- dresser un inventaire des politiques actuelles, des cadres légaux, des lignes directrices sur l'accessibilité des transports publics en Europe ;
- connaître les besoins des usagers et leurs attentes en matière de transports publics accessibles,
- mettre en lumière les bonnes pratiques en Europe, en matière de politiques nationales, d'innovations technologiques, de services fournis, etc. et leur lien avec l'emploi des personnes handicapées ;
- proposer des recommandations pour un cadre légal commun en Europe.

L'examen des politiques publiques nationales a montré un intérêt croissant des Etats concernant le problème de la mobilité des personnes en situation de handicap.

La situation en Europe s'est, cependant, révélée très hétérogène, ceci souvent en raison d'une prise en compte plus ou moins ancienne des besoins des personnes handicapées dans les politiques : ainsi, si certains pays privilégient encore les services de transport réservés aux personnes handicapées, essentiellement aux personnes en fauteuil roulant, d'autres pays ont dépassé cette approche, préfèrent une conception universelle et abordent tous les types de handicap.

Dresser une liste de bonnes pratiques en Europe s'est révélé délicat en raison de la grande diversité des pratiques en Europe et de l'absence de toute évaluation des expérimentations locales. Forts de leur expérience passée dans le domaine de l'accessibilité, les chercheurs de ce projet européen ont considéré qu'une bonne pratique est avant tout une solution technique ou un service qui améliore la situation des personnes handicapées. Elle doit également impliquer les personnes handicapées qui peuvent ainsi communiquer leur expérience d'usage et leurs besoins. Elle doit s'inscrire dans une stratégie globale et ne pas rester ponctuelle. Elle doit s'inscrire dans le temps, notamment quant à son financement. Elle doit enfin être abordable

financièrement tant pour les usagers que pour le prestataire du service. L'aspect financier ne doit toutefois pas être le critère ultime d'évaluation d'une bonne pratique : le coût doit être rapporté à l'augmentation de la clientèle et aux bénéfices inter-sectoriels, notamment de sécurité sociale, provoqués par l'amélioration de l'accessibilité des transports publics.

En conclusion, les acteurs du projet européen EuroAccess plaident pour une adaptation des réseaux de transport, tant du point de vue de leur conception physique que de leur exploitation et de la politique tarifaire. Les interfaces entre les différents éléments des réseaux de transport doivent bénéficier d'un traitement particulier pour accroître l'intermodalité. Ils soulignent toutefois la nécessité impérieuse d'une coopération organisationnelle et financière entre les prestataires du service de transport, les gestionnaires des arrêts de bus ou des gares et les collectivités territoriales afin de s'assurer que toutes leurs initiatives se complètent et se renforcent.

Enfin, les partenaires du projet EuroAccess ont plaidé pour des études supplémentaires, notamment :

- des évaluations ex-ante des expérimentations locales, tant du point de vue de l'efficacité que de l'efficience,
- la définition d'indicateurs de performance sur l'accessibilité,
- les réductions des difficultés rencontrées par les personnes ayant un handicap cognitif, psychique ou sensoriel ainsi que par les personnes handicapées vieillissantes.

Pour plus d'informations : <http://www.euro-access.org/>

Contact : [claudemarinelamellet@inrets.fr](mailto:claudemarinelamellet@inrets.fr)

**Projet ACCESS2ALL** : *action de coordination de la recherche ACCESS2ALL – Mobility Schemes Ensuring Accessibility of Public Transport for All Users*

Le projet européen ACCESS2ALL a débuté fin 2008. Il a pour objectif de favoriser le développement par les opérateurs de transports le développement de projets de mobilité, l'adoption de concept technologique innovant et la mise en œuvre de formations de leur personnels, qui prennent en compte les caractéristiques des personnes âgées ou handicapées.

ACCESS2ALL contribuera à définir des plans de mobilité concrets, des recommandations de conception de système techniques et des politiques publiques qui permettent l'accessibilité des transports collectifs aux personnes en situation de handicap, ceci grâce à la coordination des efforts de recherche au niveau européen, la rédaction d'états de l'art enrichis, et la réalisation d'une base de données des bonnes pratiques en matière d'accessibilité.

Ce projet européen regroupe la France, l'Allemagne, la Suède, le Portugal, la Roumanie et la Grèce.

**Projet EBSF** : *le système de bus européen du futur (EBSF)*

Afin de maintenir ou d'améliorer la position concurrentielle de l'Europe tant de ses constructeurs que de ses opérateurs de transport, la Commission européenne a décidé de financer un projet de conception et de développement

d'un système de bus innovant et de haute qualité – un projet regroupant plus de cinquante organisations (cinq grands constructeurs, fabricants de composants, exploitants de bus, autorités de transports, laboratoires de recherche, bureaux de conseil, etc.). Contrairement aux précédents projets de recherche soutenus par la Commission européenne plutôt centrés sur les véhicules propres, ce projet vise l'amélioration du système de bus dans son ensemble. Tous les éléments constituant un système de transport par autobus seront ainsi traités : les composantes d'un véhicule (motorisation, structure, poste de conduite, aménagement intérieur, etc) et son environnement urbain (intégration urbaine des arrêts de bus notamment). Une attention particulière sera portée dans ce projet à la question du confort et de la sécurité des utilisateurs d'autobus, ainsi qu'à l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap.

Les organisations françaises sont particulièrement impliquées dans la conception du système de bus européen du futur : IRISBUS, le SYTRAL, le GART, ACTIA, l'INRETS, le CERTU, l'UTP, la Communauté urbaine de Nantes, la RATP, INEO SYSTRANS et EUROLUM travailleront sur ce projet.

**Projet AMBIANT ASSISTED LIVING JOINT PROGRAMME : *programme transnational sur l'assistance à la vie autonome***

L'approche de ce programme est de considérer la personne comme un sujet actif au centre des produits et des services lui assurant une vie autonome, au lieu d'être un objet d'application de technologies et de services développés sans se préoccuper des besoins réels. Pour parvenir à une bonne acceptabilité par les individus, les projets de ce programme de recherche et de développement doivent être pilotés par la demande. Ainsi, la focalisation et les domaines d'application du programme sont considérés du point de vue des besoins individuels auxquels une réponse doit être apportée en termes de technologies, de procédures opérationnelles et de services innovants.

On projette aujourd'hui pour 2030 au niveau de l'Union Européenne, 17,6 % de la population entre 65 et 80 ans et 7,5 % au delà de 80 ans avec une progression respective à 18,2 % et 11,8 % en 2050. Cette évolution a des conséquences à divers niveaux sociaux et économiques. A l'évidence, elle constitue tout d'abord un défi pour le système de soin, de prise en charge des personnes âgées et de leurs familles. Les enjeux se situent ensuite au plan des incapacités et des handicaps et des pathologies chroniques dont les proportions vont s'accroître dans la population du fait de l'augmentation de l'espérance de vie. De nombreux défis concernent enfin la société dans son ensemble que ce soit au plan du travail et de l'emploi, des formes de solidarité intergénérationnelle et de pension, des pratiques de consommation, de l'investissement et de la croissance.

Pour la période 2008-2014, une priorité a été donnée sur les thèmes de recherche suivants :

- communication et ambiance intelligentes :
- domicile intelligent, communicant et sans barrière;
- dispositifs portables et textiles intelligents;
- inclusion sociale et solutions de communication pour les personnes âgées

- santé et bien-être
- prévention
- prise en charge de la démence
- maintien du bien-être et de la vie active des personnes âgées

## 6-1-2 – RECHERCHE NATIONALE

### **Connaître les besoins futurs de mobilité**

Dans un contexte de vieillissement constant de la population et de demande croissante de mobilité – qui est parfois devenue une valeur de notre société –, il est indispensable de mieux connaître les populations en situation de handicap, leurs pratiques de mobilité et leurs difficultés de déplacement.

L'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) finance et encadre une thèse de doctorat qui vise deux objectifs : dresser un bilan des pratiques et des représentations de la mobilité chez les personnes en situation de handicap dans leurs déplacements et évaluer les besoins à moyen et long terme.

A cet effet, cette recherche examine à la fois les aspects sociologiques et les aspects démographiques de la mobilité des personnes en situation de handicap. D'une part les caractéristiques socio-démographiques des personnes en situation de handicap ainsi que leurs pratiques de déplacement seront obtenues grâce au traitement de l'ensemble des sources d'information disponibles (notamment, les enquêtes Handicaps Incapacités Dépendance et les enquêtes Nationales Transports). D'autre part, une enquête par entretien approfondira les conditions de vie de ces personnes et rendra compte de leurs représentations de la mobilité.

Contact : [virginie.dejoux@inrets.fr](mailto:virginie.dejoux@inrets.fr)

### **Connaître les pratiques de mobilité et leurs difficultés pour améliorer l'offre de transport accessible**

Le projet POTAS (Pour une Offre de Transports Accessibles à Tous) a été choisi et financé par le groupement d'intérêt scientifique Institut de Recherche en Santé Publique (GIS IReSP), dans le cadre de l'appel à projets « Le handicap, un nouvel enjeu de Santé Publique ».

Ce projet de deux ans, débuté en février 2008, réunit comme partenaires le Laboratoire Ergonomie et Sciences Cognitives pour les Transports (INRETS) et le Centre Technique National d'Etudes et de Recherches sur les Handicaps et les Inadaptations (CTNERHI).

Il a pour objectif de déterminer – pour chaque catégorie de handicap – quelles doivent être les qualités d'un transport dit « accessible ». L'enjeu est de fournir une information utilisable par les concepteurs et exploitants de systèmes de transport, et de les aider à améliorer les conditions de transport et, par voie de conséquence, la qualité de vie des personnes en situation de handicap.

Ce projet de recherche revendique une double approche :

- une approche fonctionnelle avec l'objectivation des situations de handicap, définies notamment à partir des caractéristiques de l'environnement, du mode de transport et de la personne,
- et une approche anthropocentrée (centrée sur l'usager) qui s'appuie sur

l'expression des besoins des personnes concernées, en tenant compte des caractéristiques socio-démographiques et environnementales de la personne et ses potentialités de déplacement.

Afin d'atteindre ces objectifs, la démarche de recherche s'articule en deux temps. D'abord, mettre à jour les pratiques réelles de déplacement des personnes en situation de handicap dans les transports, des informations encore méconnues sur le plan statistique.

Le second temps consiste en une investigation réalisée auprès des personnes concernées. Il vise à compléter les résultats obtenus par analyse statistique, ceci grâce à des entretiens, des observations, des petites enquêtes et éventuellement des focus-groupes. La finalité de cette investigation complémentaire est de faire émerger les réponses des personnes handicapées ou à mobilité réduite à cette question de l'offre de transport accessible.

Contact : [aline.alauzet@inrets.fr](mailto:aline.alauzet@inrets.fr)

### **Une recherche-action pour rendre la voirie et les espaces publics accessibles à tous**

Le projet RESPAH «rendre l'espace public accessible à tous les handicaps» a été financé par le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire dans le cadre du Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres (PREDIT 3). Il associait le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE) de l'Ouest et le service transports de la Communauté Urbaine Brest Métropole Océane.

Cette démarche innovante de recherche-action visait quatre objectifs différents :

- améliorer les connaissances sur les besoins des différents types de personnes en situation de handicap ;
- analyser les conditions concrètes de déplacement des personnes en situation de handicap dans l'espace public ;
- identifier les problèmes récurrents ainsi que les écarts entre la réglementation et les pratiques ;
- comprendre l'origine des problèmes et trouver les moyens pour les résoudre, ceci avec les acteurs locaux, dans le cadre d'une approche participative.

Une première phase du travail a consisté à réaliser des mises en situation dans les espaces publics de Brest avec des personnes volontaires ayant différents types de handicap sur la base d'itinéraires choisis par ces personnes (entretiens semi-directifs réalisés lors du déplacement, vidéos, photos et mesures). Ceci a permis d'analyser leurs conditions de déplacement et plus largement d'apprécier leurs pratiques de mobilité. Par ailleurs, le CETE a mené de nombreux entretiens auprès des différents services de l'agglomération de Brest (élus et techniciens) pour notamment connaître les pratiques professionnelles et apprécier les marges d'évolution, mais aussi auprès de quelques professionnels des handicaps.

Les principaux résultats de cette phase ont été présentés fin 2007 aux membres d'un comité technique composé, outre des techniciens de la ville de Brest et de

Brest Métropole Océane, du CETE, d'associations siégeant à la commission intercommunale d'accessibilité puis aux membres du comité de pilotage composé d'élus et techniciens mis en place pour suivre la recherche RESPATH. Début 2008, la seconde phase de la démarche RESPATH a été initiée avec la mise en place de 4 ateliers thématiques de travail qui se sont réunis entre février et mars et qui ont associé des techniciens de la ville de Brest et de Brest Métropole Océane mais également des représentants d'associations de personnes à mobilité réduite.

Une synthèse des travaux de ces ateliers comprenant également un certain nombre de propositions pour améliorer la prise en compte de l'accessibilité au sein de Brest Métropole a été rédigée et présentée aux membres des ateliers en mai 2008 et au comité de pilotage en juillet 2008.

Cette recherche-action a ainsi permis – outre une meilleure connaissance des pratiques – un accompagnement de la collectivité pour changer son approche du handicap et pour aller vers une politique globale d'accessibilité. Il fut conseillé une plus grande transversalité des services et plus de concertation avec les associations de personnes à mobilité réduite. Les élus et techniciens ont désormais la responsabilité de poursuivre et de concrétiser le travail engagé avec les services et les représentants d'associations.

Contact : [juliette.maitre@developpement-durable.gouv.fr](mailto:juliette.maitre@developpement-durable.gouv.fr)

### **Assurer la sécurité des passagers restés dans leur fauteuil roulant**

Ce projet de recherche, labellisé par le programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT 3) et financé par le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, a commencé en septembre 2007 et doit se terminer en mars 2009. Il est mené par le laboratoire de biomécanique et de mécanique des chocs (LBMC) – une unité de recherche de l'INRETS et de l'Université Claude Bernard Lyon I – et le centre d'études et de recherche sur l'appareillage des personnes handicapées (CERAH).

Il avait pour ambition d'améliorer la sécurité des utilisateurs de fauteuil roulant qui ne peuvent se transférer dans un siège passager et qui demeurent dans leur fauteuil lorsqu'ils voyagent dans un véhicule routier (par exemple dans une automobile ou un autocar). De manière plus précise, ces chercheurs ont examiné le comportement au choc des systèmes de retenue et des fauteuils roulant.

- Ce projet de recherche s'est déroulé en cinq phases :
- réalisation d'une étude bibliographique sur les réalisations, les pratiques et les législations et normes européennes, internationales et étrangères,
- proposition d'une solution de retenue au choc et délimitation du champ du matériel testé,
- réalisation des essais de tenue au choc de ces dispositifs,
- proposition d'une méthode de qualification,
- diffusion et valorisation des résultats.

L'étude bibliographique a révélé l'existence de deux normes ISO sur les systèmes de retenue (ISO 10542) et sur les fauteuils roulants (ISO 7176). Les systèmes testés dans la seconde phase respectaient ces deux normes

internationales. Il s'agit d'un fauteuil roulant manuel, d'un fauteuil roulant électrique, d'un système de retenue par sangles, d'un système de retenue à sangles avec enrouleur.

Les essais de choc sont en cours de réalisation (dernière campagne d'essais Mars /Avril 2009).

Les premiers résultats ont montré un comportement satisfaisant des matériels homologués testés.

En matière de valorisation des résultats, les auteurs de ce projet de recherche encouragent la France à participer à une réflexion au niveau européen, pour déterminer l'instrument à privilégier pour améliorer la sécurité des personnes en fauteuil roulant : normalisation ISO, directive européenne/réglementation nationale, guide de bonnes pratiques, etc. Le LBMC participe activement au groupe ISO TC 22 SC 26 qui réfléchit, entre autres, à cette question de la tenue des planchers de véhicules légers (M1) et du choix de la réglementation la plus efficiente. A noter que les pays qui ont mis en place une politique de sécurisation des personnes en fauteuil roulant ont fortement conseillé la normalisation des fauteuils et des systèmes de retenue.

Restant dans le champ d'application de la norme ISO 10542, ce projet de recherche s'est focalisé uniquement sur les chocs frontaux (les plus fréquents). Comme ce fut le cas lors de l'étude menée dans les années 1990 sur la sécurité des personnes en fauteuil roulant dans les autobus, les chocs arrière et latéraux ne furent pas abordés. Il conviendrait de valider un système de retenue fonctionnant dans toutes les directions d'un choc éventuel.

Contact : [claudedolivet@inrets.fr](mailto:claudedolivet@inrets.fr)

### **Assurer la sécurité des usagers sourds ou malentendants dans les gares (projet SUrDyn)**

La société exige une plus grande autonomie pour ses membres. Cette demande a été satisfaite par l'adoption de la loi du 11 février 2005 qui prévoit que l'information diffusée dans les établissements recevant du public – notamment des gares – le soit par des moyens adaptés aux différents handicaps. Toutefois, si les usagers des transports ferroviaires ont accès, en quasi-temps réel, aux informations de perturbation ou de sécurité grâce à des annonces sonores intrusives, les personnes sourdes ou malentendantes sont souvent obligées de suivre le mouvement de la foule ou de demander aux usagers se trouvant à proximité.

Le laboratoire d'ergonomie et de sciences cognitives pour les transports (LESCOT – INRETS), le Centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) et le département bâtiment et génie civil de l'ENTPE (Ecole nationale des travaux publics de l'Etat) se sont associés pour déterminer le support et le format les plus adaptés pour délivrer une information aux voyageurs sourds ou malentendants.

Le projet SUrDyn (Signalétique d'urgence dynamique adaptée aux usagers sourds et malentendants) se concentre sur quelques types d'informations sélectionnés en fonction de leur fréquence, de l'enjeu de sécurité, de l'enjeu informationnel et de la prévisibilité de l'événement annoncé.

Les chercheurs ont travaillé sur la conversion de l'information sonore en



information visuelle. Plusieurs formats de cette information visuelle ont été envisagés : les visuels testés pouvant être une simple image regroupant la totalité des informations à diffuser, un dessin animé, ou encore une succession d'images sous forme de BD.

La pertinence de ces différents visuels sera examinée lors d'un test auquel une cinquantaine de personnes participeront. L'efficacité, la compréhension ainsi que les préférences des usagers pour tel ou tel type de visuel seront étudiés. Ces résultats seront mis en regard avec les capacités visuo-spatiales et attentionnelles des usagers, leur aisance avec les moyens multimédias et leur fréquence d'utilisation des transports en commun, afin d'y déceler tout facteur explicatif.

Si les chercheurs ont préféré explorer le champ des solutions intégrées à l'environnement afin qu'elles bénéficient à tous (ici les écrans plats implantés dans les gares SNCF), ils ont veillé à la transférabilité des développements proposés dans le cadre de ce projet à des solutions nomades et individuelles comme les téléphones portables.

Contact : [laurence.paire-ficout@inrets.fr](mailto:laurence.paire-ficout@inrets.fr)

### **Des technologies au service de la santé et de l'autonomie (TECSAN)**

En 2009, l'Agence Nationale de la Recherche, en partenariat avec la Caisse nationale de solidarité pour l'autonomie et la direction générale de l'armement, financera un programme dans le domaine des technologies pour la santé et l'autonomie. Ce programme a pour objectif de promouvoir les applications au domaine de la santé et de l'autonomie de technologies innovantes ayant un fort potentiel de valorisation, au travers de projets de recherche appliquée permettant l'élaboration de concepts innovants et de sauts technologiques importants. Il a aussi pour but de promouvoir l'excellence des laboratoires de recherche et renforcer l'expertise et la compétitivité des entreprises du domaine..

Les projets doivent s'inscrire dans les axes prioritaires suivants :

- la «télésanté» (notamment télésurveillance des maladies chroniques au lieu de vie des patients, assistance à distance des personnes et exploitation automatisée des informations recueillies),
- le développement de technologies et/ou de services innovants au domicile des patients atteints de la maladie d'Alzheimer ou de maladies apparentées (y compris domotique) afin de favoriser leur autonomie.
- Un accent particulier sera mis, entre autres, sur les systèmes d'assistance pour :
- le repérage des personnes dans le temps et dans l'espace du logement dont l'aménagement sera approprié ;
- les tâches de la vie quotidienne et la prise des médicaments.
- Ces solutions devront s'appuyer sur les capacités résiduelles d'apprentissage des personnes, prendre en compte les polydéficiences et s'appliquer à des logements traditionnels, tout en garantissant la sécurité. Elles devront être faciles d'utilisation et éviter d'être source de perturbation pour la personne, en jouant, par exemple, sur les différentes dimensions de l'environnement (lumière, couleurs, sons, ...)

Le développement de ces technologies correspond à des enjeux sociétaux importants tels le vieillissement de la population, une prise en charge accrue de la santé et de la perte d'autonomie et une meilleure prévention de la maladie et de la dépendance.

### **Expérimentation et évaluation des services pour le maintien à domicile des personnes âgées**

Confrontée à l'explosion démographique du nombre de personnes âgées et à l'augmentation continue de l'espérance de vie, la France risque de ne pouvoir disposer du nombre suffisant de places dans les établissements accueillant les personnes âgées – des solutions alternatives devant donc être trouvées. De leur côté, les personnes âgées revendiquent un droit de demeurer, le plus longtemps possible, dans leur cadre de vie habituel.

Un consortium de partenaires s'est créé afin de répondre à ces deux demandes concomitantes. Le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB), l'Institut National de Recherche en Informatique et Automatique (INRIA), l'Université de Nice-Sophia Antipolis, le Centre Hospitalier Universitaire de Nice, le Département des Alpes-Maritimes et la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur se sont associés pour créer le laboratoire GERHOME.

Ce laboratoire est en fait un appartement de deux pièces (cuisine-salon, chambre et salle de bains), meublé, dont la particularité est d'être doté de nombreux capteurs de pression, d'utilisation d'équipements ou de mobilier, d'ouverture de portes, de consommation d'eau, etc. Ces capteurs recueillent des informations sur l'activité de l'occupant de cet appartement. La collecte des données permet de définir dans un premier temps le profil de vie et les routines de cette personne. Ces informations sont très importantes : toute détection d'une variation anormale dans le rythme de vie (par exemple un lever qui se révèle systématiquement plus tardif depuis une semaine, l'oubli d'éteindre les plaques de cuisson ou de faire sa toilette, etc.) pourrait signifier une dégradation du niveau d'autonomie de la personne. L'apparition de fragilités naissantes peut être compensée grâce à une assistance rapide. De nombreux acteurs peuvent intervenir : la famille, le médecin traitant et le service des urgences. Ils sont rapidement informés de la nature du problème (hygiène, nutrition, occupation) et peuvent fournir l'assistance adaptée.

Quatorze personnes âgées ont participé, en 2008, à une expérimentation centrée sur des scénarios de vie (préparation du repas, prise du repas, lecture, se brosser les dents, sortir prendre le courrier...). Il s'agissait de valider les dispositifs technologiques mais aussi de connaître l'acceptation sociale d'un tel dispositif. Forts du succès de cette expérimentation, les promoteurs envisagent un site en grandeur, sur des logements et des chambres en établissement pour personnes âgées dépendantes. L'objectif est de développer un système technologique facile à installer, à coût raisonnable, ne nécessitant pas d'intervention de la part de l'occupant, non intrusif, quasi-invisible et qui respecte la vie privée.

Si les technologies de l'information et de la communication développées dans le laboratoire GERHOME ont pour but d'assurer aux personnes âgées une plus grande autonomie, une qualité de vie et une sécurité accrues, elles répondent aussi à des préoccupations de santé publique : elles permettent également de

détecter plus rapidement les troubles cognitifs, de réduire les risques d'accidents domestiques (notamment les chutes et brûlures), et d'améliorer l'accompagnement médical (suivi des prises de médicaments, détection des malaises, etc.).

Contact : [alain.anfosso@cstb.fr](mailto:alain.anfosso@cstb.fr)

### **Adaptation du logement des personnes âgées**

Le groupe Logement Français et le bureau d'études Centre de Recherche pour l'Intégration des Différences dans les Espaces de Vie (CRIDEV) ont mené une recherche-action sur le maintien à domicile des personnes âgées semi-autonomes (c'est-à-dire des personnes à l'équilibre précaire, fatigable, cumulant des déficiences sensorielles, des difficultés de repérage et d'orientation et pouvant présenter un certain nombre de déficiences organiques). Cette recherche-action est issue de la consultation «Vieillesse de la population et habitat» du Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA).

Celle-ci se singularise par une double approche. D'une part, elle fait l'hypothèse qu'il était possible de définir un niveau de qualité d'usage qui convienne à la grande majorité des personnes vieillissantes et qui leur permette de rester le plus longtemps possible dans leur logement, ceci sans pour autant stigmatiser ces logements. D'autre part, elle revendique une approche centrée sur l'usage que la personne peut avoir de son logement, en remplacement de l'approche traditionnellement technique et standardisée.

Cette recherche-action s'appuie sur les enseignements tirés d'une expérimentation réalisée par le groupe Logement Français, à Vannes entre 1992 et 1994, sur 40 logements en partenariat avec les services de la Ville. L'évaluation de cette expérimentation a confirmé l'intérêt d'un «Projet d'habitat personnes âgées», constitué d'un volet «Plan social» sous la responsabilité des collectivités territoriales et d'un volet «Plan patrimoine » sous la responsabilité du bailleur – les champs social et spatial étant interdépendants.

Selon cette méthodologie, sur un site donné, le « Projet d'habitat personnes âgées » devra s'adapter au contexte environnemental et humain local, ainsi qu'à l'état des lieux du patrimoine local comprenant le niveau de convenance existant et l'adaptabilité du site.

Une typologie multicritères a été définie à cet effet pour élaborer une série de fiches-diagnostic, fondées sur le principe de croisement des critères physiques de dépendance d'une part et de la qualité d'usage de l'ensemble du site d'autre part. La mise au point de ces outils d'analyse du patrimoine a fait l'objet de tests sur deux sites du groupe Logement Français, ce qui nous a conduit à améliorer la formalisation de ces outils.

Ce test a permis de mettre en évidence que les travaux préconisés dont le coût est le plus élevé relèvent principalement de travaux d'amélioration de la qualité d'usage au bénéfice de tous les locataires. Ils ne relèvent pas de besoins spécifiques des personnes âgées. L'objectif de cette démarche consistant à éviter toute stigmatisation des adaptations du maintien à domicile des personnes âgées a ainsi été atteint.

Les acteurs de cette recherche-action insistent toutefois sur le fait que les

préconisations formulées devront être précises et que leur mise en oeuvre devront faire l'objet d'une attention particulière, ceci afin de garantir la qualité d'usage attendue. Ils suggèrent notamment le suivi d'une formation spécifique par les agents des entreprises concernées et la nomination d'un chef de projet « personnes âgées » au sein des services du bailleur social.

## **6-2 – ETUDES ET OUTILS METHODOLOGIQUES à la disposition des acteurs locaux**

### **Faciliter l'entrée et la sortie des transports guidés**

La direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et l'aménagement du territoire a mandaté l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) pour réaliser une étude visant à déterminer les lacunes maximales admissibles entre un véhicule de transport guidé (par exemple un tramway) et son quai. Cette étude cherche à mieux connaître les difficultés de franchissement des lacunes rencontrées par les personnes ayant un handicap physique, à savoir les personnes en fauteuil roulant, qu'il soit manuel ou électrique, que ces personnes aient la capacité de propulser leur fauteuil ou non, et les personnes utilisant des aides à la locomotion (canne, déambulateur, etc.).

Un échantillon représentatif de la population ciblée sera invité à franchir, tant en montée qu'en descente, différents couples de lacunes. Une expérimentation aura lieu en laboratoire, sur maquette, afin de garantir l'exactitude et la reproductibilité des valeurs de ces lacunes ainsi que celles des conditions expérimentales, pour tous les participants. Ceux-ci seront interrogés sur leurs habitudes de mobilité et leurs commentaires spontanés sur la difficulté ou l'aisance avec lesquelles ils ont franchi les lacunes qui leur ont été soumises en laboratoire seront recueillis. Des résultats quantitatifs, associés aux différents couples de lacunes, révéleront si certaines catégories de personnes handicapées physiques ont plus de difficultés que d'autres à franchir l'espace entre le quai et le véhicule. Des éléments plus qualitatifs comme les stratégies adoptées par ces personnes dans le franchissement (sortie en marche arrière, levée des roues, types d'approche, etc.) émergeront également de cette expérimentation en laboratoire pour laquelle une centaine de participants est attendue.

Des observations de terrain en situations réelles de franchissement des lacunes des transports guidés seront en outre menées en aval de l'expérimentation. Elles auront lieu sur divers réseaux français équipés de transports guidés urbains. Les résultats et impressions issus de ces observations terrain seront confrontés à ceux obtenus dans la première phase.

Cette étude s'achèvera à l'automne 2008.

Contact : [celine.grange-faivre@inrets.fr](mailto:celine.grange-faivre@inrets.fr)

### **Accessibilité du cadre bâti et impacts financier et économique**

Le ministère chargé du logement a souhaité mesurer l'impact financier engendré par la mise en oeuvre de la loi du 11 février 2005 et de ses textes réglementaires d'application relatifs à l'accessibilité des bâtiments d'habitation collectifs neufs ainsi que des maisons individuelles neuves aux personnes

handicapées. A cet effet, la Direction de l'Habitat, de l'Urbanisme et des Paysages (DHUP) a commandé une étude sur ce sujet au Centre de Recherche pour l'Intégration des Différences dans les Espaces de Vie (CRIDEV); le Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement (CETE) Nord-Picardie ayant, quant-à-lui, participé au comité de suivi de cette étude.

La méthodologie adoptée pour mener cette étude conjugua trois angles d'approche différents :

- une approche théorique d'évaluation économique, mesure par mesure, sur la base d'hypothèses en terme de conception,
- une approche pragmatique, par l'étude de projets réels,
- et une approche qualitative, à travers l'audition de professionnels du bâtiment.

Cette étude cherchait à déterminer non seulement un ordre de grandeur des surcoûts, mais également à préciser la nature de ces surcoûts, leur évolution probable (surcoûts pérennes ou provisoires), ainsi que les obstacles à lever pour en diminuer l'importance.

Une étude relative aux impacts financier et économique de la mise en accessibilité des établissements recevant du public a également été commandée au CETE Nord-Picardie. Celle-ci a débuté au dernier trimestre 2008 et se poursuivra tout au long de l'année 2009.

Contact : [sylvain.dechet@developpement-durable.gouv.fr](mailto:sylvain.dechet@developpement-durable.gouv.fr)

### **Dossier technique sur les zones de rencontre**

Afin d'aider les gestionnaires de voirie à mieux partager l'espace public entre toutes les catégories d'usagers, de renforcer la sécurité de leurs déplacements, en particulier pour les usagers les plus vulnérables, et d'inciter chacun à utiliser les modes de transports doux, les pouvoirs publics ont engagé, dès 2006, une réflexion avec l'ensemble des acteurs institutionnels et associatifs autour du « Code de la Rue ». La première initiative de la démarche «Code de la rue» fut d'introduire le principe de prudence du plus fort par rapport au plus faible dans le code de la route, posant ainsi un cadre favorable aux personnes en situation de handicap. Sa première traduction fut de revoir la réglementation des zones où la fonction circulation des véhicules n'est pas prépondérante sur la vie locale. Au-delà des aires piétonnes et des zones 30 qui existaient auparavant dans la réglementation française et qui ont vu le statut réglementaire modifié, la catégorie de «zones de rencontre» fut créée par le décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière

(*cf. chapitre 52*). Ce décret traduit dans le code de la route, sur la base d'expériences d'autres pays européens et de la proposition du comité de pilotage de la démarche «Code de la Rue», le concept de «zone de rencontre». La Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR) est pilote de cette opération au sein du MEEDDAT avec l'appui technique du CERTU. La Délégation Ministérielle à l'Accessibilité est membre du comité de pilotage et participe au comité technique.

Cette nouvelle zone de circulation particulière prévoit une cohabitation apaisée entre piétons et les véhicules (usagers motorisés, cyclistes, transports en

commun, ...) dans un même espace. En effet, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes (tout comme pour les zones 30), sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. Cette signalisation a été précisée par l'arrêté du 7 novembre 2008 relatif à la création d'un panneau de signalisation routière pour les zones de rencontre et à la modification de la signalisation de l'aire piétonne. Ce panneau reprend, par pictogramme, les principaux utilisateurs de cette zone (piéton, cycliste, voiture qui symbolise l'ensemble des véhicules motorisés) et le rappel de la limitation de vitesse à 20km/h.

Afin de capitaliser sur les échanges d'expérience et de bonnes pratiques au sein du comité technique et répondre aux nombreuses interrogations émanant des collectivités locales, le CERTU a établi plusieurs fiches techniques dans la catégorie «Savoir de base en sécurité routière» pour faire connaître ces évolutions :

- la signalisation en milieu urbain, fiche n°12
- vitesse et fonctionnement urbain, fiche n°05
- la visibilité, fiche n°13

La collection «Savoir de Base en sécurité routière» est réalisée dans le cadre de la démarche MPSR «Management et Pratiques en Sécurité Routière» par les groupe de travail du RST pilotés par le CERTU pour le milieu urbain et par le SETRA pour le milieu interurbain.

Cette série de document a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences et est téléchargeable sur les sites suivants <http://www.certu.fr>

Un dossier synthétique sur « es zones de circulation particulières en milieu urbain, Aire piétonne, zone de rencontre, zone 30, Trois outils réglementaires pour un meilleur partage de la voirie » a été réalisé par le CERTU. Il rappelle la nécessité de rendre la ville aux piétons, et plus particulièrement aux personnes en situation de handicap, aux personnes âgées et aux personnes à mobilité réduite en général et aux utilisateurs des modes de transports doux.

### **Eléments méthodologiques sur les diagnostics d'accessibilité**

Le décret du 17 mai 2006 instaure l'obligation de procéder à un « diagnostic d'accessibilité » des établissements recevant du public de 1<sup>ère</sup> à 4<sup>ème</sup> catégorie. Pour les deux autres domaines constitutifs de la chaîne du déplacement, la loi du 11 février 2005 prévoit la réalisation de « plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics » et de « schémas directeurs d'accessibilité des services de transports publics ». Dans tous les cas, l'objectif de ces démarches (rassemblées sous le vocable de « diagnostics d'accessibilité ») est le même : évaluer les dysfonctionnements d'accessibilité et les solutions possibles afin d'aboutir à une programmation de mesures correctives (réorganisations fonctionnelles, formation et sensibilisation, solutions techniques et technologiques...).

En s'appuyant sur de nombreuses études exploratoires réalisées par divers services du ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, le CERTU a produit un CD-ROM qui met en exergue les principaux points de vigilance pour définir et appliquer une méthodologie de diagnostic d'accessibilité. Accompagné d'une plaquette synthétique, ce CD-ROM s'adresse aussi bien à ceux qui doivent réaliser des diagnostics sur le terrain qu'à ceux qui doivent recruter un prestataire ou conseiller des décideurs dans une démarche de mise en accessibilité.

Contact : [laurent.saby@developpement-durable.gouv.fr](mailto:laurent.saby@developpement-durable.gouv.fr)

### **Schémas directeurs d'accessibilité des services de transports régionaux : état d'avancement et questionnements**

Les autorités compétentes pour l'organisation des transports publics ont l'obligation d'établir un schéma directeur d'accessibilité des services de transport public dans un délai de trois ans. Ce schéma fixe la programmation de la mise en accessibilité des services de transport et définit les modalités de l'accessibilité des différents types de transport.

Pour les Régions – autorités organisatrices des transports régionaux – la question de l'accessibilité, en particulier du matériel roulant, est une préoccupation ancienne. Pour la plupart, le service de transport ferroviaire représentait depuis longtemps un enjeu important en termes d'aménagement du territoire et d'équité sociale. Si la loi du 11 février 2005 a fourni un cadre juridique contraignant en termes de délais à respecter – 2015 –, le thème de l'accessibilité faisait déjà partie des préoccupations portées par ces Régions. La loi leur permet surtout de formaliser une démarche déjà enclenchée et de mener un diagnostic plus complet.

Le CERTU, aidé des Centres d'études techniques de l'Équipement, a réalisé une étude dont l'objectif était, d'une part, de faire le point sur les démarches engagées par les Conseils Régionaux pour élaborer leurs schémas directeurs d'accessibilité (SDA) et, d'autre part, d'analyser les questionnements qu'ils avaient dû (ou devraient) résoudre pour mener à bien l'élaboration de leur schéma.

Contact : [maryvonne.dejeammes@developpement-durable.gouv.fr](mailto:maryvonne.dejeammes@developpement-durable.gouv.fr)

### **Schéma directeur d'accessibilité des services de transports urbains : éléments de méthode**

Afin d'aider les autorités organisatrices de transports urbains à réaliser les schémas directeurs d'accessibilité prévues par la loi du 11 février 2005, le CERTU a publié un dossier présentant des éléments de méthode pour la planification et la programmation de la mise en accessibilité des services de transports urbains.

Le CERTU propose ainsi d'adopter une démarche de projet qui s'appuie principalement, d'une part, sur la concertation avec les associations de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite et, d'autre part, sur la coordination entre les différentes autorités de transports et de voirie. Les éléments de méthode exposés dans ce dossier s'appuient sur des exemples des schémas directeurs d'accessibilité. L'analyse proposée par le CERTU pourra être affinée grâce aux retours d'expérience des autorités organisatrices

des transports, ceci dans le but de comparer leur contenu, d'identifier les difficultés éventuellement rencontrées dans leur élaboration et d'en tirer des enseignements.

Contact : [maryvonne.dejeammes@developpement-durable.gouv.fr](mailto:maryvonne.dejeammes@developpement-durable.gouv.fr)

### **Additif du guide méthodologique « Les bus et leurs points d'arrêt accessibles à tous »**

Le CERTU avait publié en 2001 un guide méthodologique pour aider les collectivités territoriales à rendre accessible leurs réseaux bus. Il prône une approche système : toute action publique dans ce domaine se doit d'inclure de nombreux acteurs tels que les autorités organisatrices de transport, les collectivités locales, les exploitants de réseaux et les représentants des usagers. L'aménagement se doit d'être conjointement sur les véhicules et sur les points d'arrêt, en examinant plus particulièrement l'interface de ces deux composantes.

A partir d'exemples de villes pionnières en France et en Europe, ce guide fournit des éléments très concrets sur la géométrie et l'aménagement des points d'arrêt, sur les critères de choix des véhicules, sur l'exploitation et la formation pouvant améliorer l'accessibilité tel l'accostage des véhicules, ou encore sur une méthodologie de diagnostic de l'existant, de partenariat et de concertation.

Un additif à ce guide a été publié suite à l'adoption de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Celui-ci présente les grands principes de la nouvelle législation, notamment la prise en compte de tous les types de handicap (moteur, visuel, auditif, cognitif et psychique), ainsi que toutes les prescriptions techniques qui en découlent.

Contact : [francois.rambaud@developpement-durable.gouv.fr](mailto:francois.rambaud@developpement-durable.gouv.fr)

### **Fiche technique «Une voirie accessible »**

Afin de rendre compréhensibles par tous la nouvelle réglementation relative à l'accessibilité de la voirie, le Centre d'Etude sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU), a produit, avec le Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement (CETE) de l'Est et la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, une fiche technique qui présente les prescriptions techniques définies par la réglementation ainsi que des recommandations techniques.

Au-delà de sa qualité pédagogique obtenue grâce à de nombreuses illustrations et à son format (dépliant A4), cette fiche a l'avantage de mettre en perspective les prescriptions techniques au regard des enjeux d'intégration des personnes en situation de handicap, de l'accessibilité, de la grande diversité des usages de l'espace public et du confort pour tous.

Cette fiche a été publiée à 20 000 exemplaires et est téléchargeable à l'adresse [http://www.certu.fr/catalogue/p1873/VOIRIE\\_ACCESSIBLE/product\\_info.html](http://www.certu.fr/catalogue/p1873/VOIRIE_ACCESSIBLE/product_info.html)

Contact : [maryvonne.dejeammes@developpement-durable.gouv.fr](mailto:maryvonne.dejeammes@developpement-durable.gouv.fr)

### **Circulaire illustrée sur l'accessibilité du cadre bâti**

La Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature a publié en juin 2008 une version illustrée de la circulaire n°2007-53 du 30 novembre



2007 sur l'accessibilité des établissements recevant du public, des installations ouvertes au public et des bâtiments d'habitation. Chacune des prescriptions techniques est remise en perspective par rapport aux besoins des personnes en situation de handicap et aux difficultés que ces personnes rencontrent quotidiennement. Le champ d'application de ces prescriptions techniques et les marges de manoeuvre laissées aux maîtres d'ouvrage et aux maîtres d'oeuvre sont également explicités.

Cette version illustrée est téléchargeable à l'adresse

[http://www.logement.gouv.fr/article.php3?id\\_article=6536](http://www.logement.gouv.fr/article.php3?id_article=6536)

### **Ouvrage « Concevoir un espace public accessible à tous » et logiciel Loqacce-Cité**

Le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB) a publié un ouvrage à destination des architectes, et plus globalement à la maîtrise d'oeuvre et à la maîtrise d'ouvrage qui présente la nouvelle réglementation en matière d'accessibilité du cadre de vie (transports, voirie, bâtiments d'habitation collectifs, établissements recevant du public neufs et existants).

Au-delà d'une présentation pédagogique de la réglementation, cet ouvrage se distingue par une explicitation de la notion de chaîne de déplacement et de participation : celle-ci est décomposée en un ensemble de séquences (s'orienter-comprendre l'espace, accéder au bâtiment et aux locaux, s'orienter-circuler dans les locaux, accéder et utiliser les équipements, sortir des locaux/sécurité). Les besoins des personnes handicapées (tous types de handicap confondus) et les difficultés qu'elles rencontrent sont présentées pour chacune de ces séquences.

Cet ouvrage est opportunément accompagné par le logiciel Loqacce-Cité. Ce logiciel a pour objectif d'expliquer aux architectes, aux urbanistes et à la maîtrise d'ouvrage comment – et surtout pourquoi – concevoir des aménagements adaptés à tous les besoins de mobilité. Il est richement illustré par des photographies et des vidéos.

### **Bandes de guidage**

Une étude a été confiée au CETE de Lyon par la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité en mai dernier. Elle porte sur un état des lieux de l'usage des dispositifs de guidage au sol dans le domaine de la voirie et des espaces publics pour faciliter le déplacement des personnes ayant une déficience visuelle. Cet état des lieux devra permettre de dégager des préconisations en préalable à l'établissement d'une norme. Les prestations du CETE de Lyon consistent en :

- une aide au cadrage de l'action,
- un recensement des connaissances sur ce sujet en France et à l'étranger,
- une approche exploratoire sur les principales villes des 20 départements dans l'aire d'intervention du CETE de Lyon,
- une synthèse des résultats et préconisations.

## 6-3 – NORMALISATION

### 6-3-1 – NORMES POUR LA VOIRIE ET LES ESPACES PUBLICS

#### **Sécurisation des traversées et espaces publics**

Le groupe de travail de la commission de normalisation des voiries spécifiques (CNAVS) en charge de la révision de la norme P98-351 traitant des caractéristiques et essais des bandes d'éveil de vigilance (BEV) a approuvé le travail réalisé.

Pour répondre à la demande des personnes en situation de handicap visuel, le groupe de travail a commandé de nouvelles études qui ont été réalisées par les laboratoires de la ville de Paris et par le CERTU. Ces résultats ont permis l'obtention d'un consensus a minima sur cette révision et une partie de la norme sortira dans le courant du premier trimestre 2009. La dimension de la BEV, son implantation sur voirie, la glissance des matériaux, les témoins d'usure lorsqu'ils existent sont des éléments ayant fait l'objet d'une mise à jour pour répondre aux exigences de la loi n°2005-102 du 11 février 2005. Des réserves existent encore sur les méthodes de calcul et la commission doit poursuivre ses travaux et recherches sur l'année 2009.

Les travaux de normalisation européenne dans ce domaine sont publiés dans le document CEN/TS 15209 et devraient être transcrits par l'AFNOR dans un fascicule FD P98-345.

#### **Détection d'obstacles**

La détection de mobilier urbain sur le cheminement des piétons fait partie des exigences de l'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Des fabricants et des maîtres d'oeuvre, des représentants d'associations de personnes handicapées et de l'administration sont réunis dans un groupe de travail piloté par le CERTU, auquel la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité participe, afin de réfléchir à des réponses possibles permettant une sécurisation et un meilleur confort d'usage dans le cheminement piéton. Une étude a été réalisée par le CETE de l'Est afin de déterminer les angles morts échappant au balayage de la canne d'une personne aveugle ou malvoyante se déplaçant à la canne. Cette étude et les divers travaux menés par ce groupe ont permis de redessiner l'abaque de détection d'obstacles.

Le groupe doit maintenant récrire un certain nombre de textes ou apporter quelques modifications à des textes existants afin de présenter dans le courant de l'année 2009 un projet d'arrêté modificatif.

### 6-3-2 – NORMES POUR LES TRANSPORTS

#### **Bureau de normalisation automobile (BNA) (normes NF et ISO)**

En ce qui concerne la norme ISO (TC 22/SC26) « l'accessibilité des véhicules de moins de 9 places, conducteur inclus », les travaux du groupe se sont poursuivis en 2008. La position de la délégation française qui propose de choisir une norme de produit définissant les critères applicables à différentes

catégories de véhicules s'oppose à celle développée par d'autres délégations étrangères qui préféreraient retenir une norme d'usage définie à partir des besoins de l'utilisateur. Lors de la réunion qui s'est tenue à Londres les 19 et 21 septembre 2007, les commentaires de fond émis par différentes délégations (Japon, Royaume-Uni, Allemagne et France notamment) ont remis en cause la structure du projet de norme et le concept de l'approche orientée vers l'utilisateur. En l'état, la norme a fait l'objet d'un vote négatif.

Les travaux ont repris en 2008 mais se heurtent toujours aux mêmes difficultés.

### **Bureau de normalisation de l'Exploitation de la Voirie et des Transports (BNEVT)**

La Délégation Ministérielle à l'Accessibilité poursuit sa participation dans le groupe de travail de la commission transport public (CN03) du BNEVT. La CN03 est missionnée par l'AFNOR pour proposer et réaliser des normes françaises relatives essentiellement à l'information des voyageurs et à la billettique. Elle suit, entre autres, l'évolution des normes CEN TC 278 et ISO TC 204 en élaborant dans ce cadre la position française. La prise en compte des positions de partenaires de la France dans ce vaste domaine fait que les résultats et les avancées sont longs à obtenir et la concertation entre l'ensemble des opérateurs français nécessite du temps et des recherches. L'accessibilité fait bien entendu partie des préoccupations des membres de ce groupe de travail.

#### **6-3-3 – NORMES POUR LE CADRE BATI**

##### **Répétiteur visuel pour les avertisseurs en cas d'urgence ou d'évacuation**

A la demande des personnes sourdes et malentendantes, la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité a voulu dresser un état des lieux de ce qui existait dans le domaine des dispositifs d'alarme d'évacuation pour les personnes sourdes ou malentendantes. Il ressort qu'au niveau européen, le comité de normalisation TC 72 du CEN a lancé des travaux sur ce sujet et lorsque des normes EN seront publiées, elles seront automatiquement transformées en norme NF et applicables en France.

Le premier document Pr EN 54-23 (S61-024) qui contient en particulier des informations sur les fréquences de clignotement des signaux lumineux a été envoyé au CMC pour vote formel mais a été bloqué par un consultant du CEN, comme d'autres projets en cours du CEN/TC 72, à cause de la rédaction de l'annexe ZA. Il est difficile de savoir quand ces projets seront débloqués et donc de prévoir leur publication en norme française. L'AFNOR espère que cette situation trouvera une solution dans le courant de l'année 2009.

##### **Accessibilité et qualité d'usage dans l'environnement bâti**

A la suite du groupe de travail «cadre bâti», la commission AFNOR P96A « Accessibilité du cadre bâti » a été créée en février 2006. Cette commission est composée de représentants de nombreuses associations de personnes handicapées, de diverses administrations dont la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité, de maîtres d'oeuvre et d'entreprises du secteur. Les travaux de la commission P96A déboucheront sur plusieurs documents actuellement à

l'étude dans les différents groupes de travail sur les thèmes sécurité et évacuation, alarmes visuelles, accessibilité des équipements, repérage orientation guidage et accessibilité des pôles d'échanges.

Un premier document BP X 35-075 sur l'élimination des difficultés d'accès liées à la présence d'une marche) a été publié en novembre 2007.

La commission P96A a décidé la mise en place de groupes de travail thématiques :

- « *problèmes de sécurité et d'évacuation* » qui a pour objectif de réaliser un guide de bonnes pratiques sur les problèmes d'évacuation. Il s'agit, au delà des actuelles dispositions réglementaires, de promouvoir la qualité d'usage sur la base des besoins liés à chaque type de handicap. Un questionnaire relatif à ces besoins spécifiques des personnes handicapées en matière d'évacuation a été diffusé.
- « *suivi des travaux ISO/TC59/SC16* » dont les travaux ont permis de diffuser aux membres le document CD 21452 « Construction – Accessibilité et facilité d'utilisation de l'environnement bâti ». Le groupe de travail a pour rôle d'assurer le suivi des travaux et de proposer à la commission les positions françaises. Une nouvelle version du document (committee draft) intégrant les nombreux commentaires émis, a été diffusé au sein du groupe de travail ISO en vue de son passage au stade enquête (DIS).
- « *qualité et accessibilité des équipements* » a pour objectif de dégager des principes généraux permettant de proposer une harmonisation de l'accessibilité des équipements. La base des travaux est constituée par les approches de type « qualité d'usage » menées par plusieurs entreprises participantes à partir des besoins des usagers handicapés. L'importance du champ d'activité confié à ce groupe de travail (des distributeurs de boissons ou de billets aux caisses automatiques ou casiers de piscine, etc.) est considérable. Il n'existe pas actuellement d'autre instance comparable travaillant dans ce domaine. Le groupe de travail se consacre en priorité aux équipements fixés sur un bâtiment (notamment de type domotique ou informatique) et qui complète le service rendu à l'utilisateur.
- « *méthodologie d'évaluation de l'état des lieux en matière d'accessibilité* » qui travaille sur un diagnostic en termes de qualité d'usage plutôt que de réglementation. La Direction de l'Habitat, de l'Urbanisme et des Paysages (DHUP) ayant passé commande au CERTU d'une étude portant sur ce sujet, le groupe de travail a suspendu sa réflexion jusqu'à la réception des résultats de ces travaux et envisagera ensuite une reprise de son activité.
- « *repérage, orientation, guidage* » qui a retenu l'approche visant à recentrer un premier panel de solutions existantes et/ou en voie de développement, d'identifier les limites actuelles de l'offre du marché par rapport à la demande générée par la loi du 11 février 2005 et les pistes d'innovation souhaitables, d'esquisser les grandes lignes d'un guide de bonnes pratiques à destination des maîtres d'ouvrage et des maîtres

d'oeuvre, et enfin à pointer les sujets et/ou difficultés nécessitant l'évolution du cadre réglementaire et/ou normatif. Sur la base d'importants travaux menés par la ville de Paris, le groupe de travail a élaboré un tableau abordant les enjeux de repérage, d'orientation et de guidage pour tous, sous l'angle des objectifs à atteindre pour toute personne, étape par étape de la chaîne du déplacement, et ce, en s'appuyant sur les possibilités d'appréhension visuelles, auditives, tactiles, podotactiles et sensibles de l'environnement bâti. Ce tableau fera l'objet d'une réunion plénière début 2009 afin notamment de mettre en lumière les questions également traitées dans d'autres groupes de travail de la commission.

- « *problématique de l'accessibilité et de la cohérence des pôles d'échanges* » : l'organisation, début novembre 2008, d'une réunion préparatoire au démarrage d'un nouveau groupe de travail a fait suite au Forum Accessibilité organisé par l'AFNOR et à la présentation du plan Handicap visuel du ministère de la Santé. Ce plan relève qu'« un besoin existe pour la mise en cohérence de l'accessibilité des gares SNCF, aéroports ou autres lieux de transport public, avec les parvis qui sont régis par les Régions ou les Collectivités Locales ; il y a souvent un risque de rupture de la chaîne d'accessibilité, les solutions retenues par les différents acteurs pour le cheminement (bandes de guidage notamment) étant souvent différentes. L'AFNOR a été pressentie pour constituer un groupe de travail sur cet aspect en vue d'élaborer un document normatif répertoriant les bonnes pratiques.
- Une première réunion a vu la participation de grandes entreprises de transport (SNCF, RATP, RFF, ADP) et de plusieurs associations de personnes handicapées membres de la commission P96A. La décision de démarrer des travaux sur ce thème a été actée par tous les participants. Les premières bases d'une future méthodologie visent à la mise en accessibilité d'un pôle d'échanges par plusieurs intervenants en garantissant le respect d'une chaîne d'accessibilité complète, depuis la liaison ville-parvis jusqu'à l'accès du matériel roulant d'une part, et la recherche d'une cohérence nationale des pôles d'échanges par la définition de critères méthodologiques communs d'autre part. L'un des points clés du succès de cette démarche est la participation active des collectivités locales concernées que sont les villes, les départements et les régions.

**Les perspectives 2009** sont la publication de guides de bonnes pratiques sur :

- les problèmes d'évacuation,
- les alarmes visuelles,
- les équipements,
- et l'orientation guidage.

Par ailleurs, le projet ISO CD 21452 « accessibilité et facilitation d'utilisation de l'environnement bâti » sera soumis à enquête probatoire en France, courant 2009.

Après le démarrage effectif des travaux des différents groupe de travail, il est probable que l'activité au sein de la commission P96A va croître de manière

significative, deux nouveaux thèmes devant donner lieu à la création de nouveaux groupes de travail : la cohérence et l'accessibilité des pôles d'échanges (présenté plus haut) et le mandat M420.

### **Le mandat M420**

La Commission Européenne a transmis au CEN le mandat M420 dont les finalités sont :

- faciliter la passation de marchés publics pour un environnement bâti accessible conforme aux principes de conception pour tous, en élaborant un ensemble de normes/spécifications techniques contenant :
- un ensemble d'exigences fonctionnelles au niveau européen en matière d'accessibilité à l'environnement bâti ;
- une série de données techniques minimales pour respecter ces exigences fonctionnelles.
- mettre en place un mécanisme à travers lequel les acheteurs publics ont accès à une boîte à outils en ligne, leur permettant d'utiliser facilement ces exigences harmonisées dans les procédures de passation de marchés.

La commission P96A sera le miroir du futur Comité Technique du CEN dont le secrétariat sera assuré par l'AFNOR. Un nouveau groupe de travail sera donc mis en place pour participer aux travaux.

### **6-3-4 – NORMES DANS LE DOMAINE TOURISTIQUE**

En février 2008 s'est tenu, à Bruxelles, un séminaire sur « l'Accessibilité des personnes handicapées aux sites touristiques et aux transports » pour déterminer si une harmonisation des normes en matières d'accessibilité, en Europe, est possible et souhaitée. Ce séminaire qui a permis un échange constructif entre les acteurs clés identifiés, a réuni, entre autres, la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité, les organisations de personnes handicapées et âgées en Europe et des prestataires de services des secteurs du transport, des loisirs et du tourisme.

Le rapport remis à la Commission en juillet 2008 fait apparaître la nécessité de prendre en compte la question de l'accessibilité de façon complète sur l'ensemble de la chaîne des services touristiques et de transport (exemple : taxi + train + avion + hôtel + sites touristiques...), et dans l'ensemble des Etats membres. Cette proposition se fonde également sur la nécessité de prendre en compte la spécificité de chaque Etat membre, de leur approche en matière d'accueil touristique liée à leur histoire, à leur culture, mais aussi à leur configuration géographique, de même que la nature des services proposés. Ce rapport souligne également la possibilité d'élaborer des normes de service sur le thème de l'accessibilité au transport et au tourisme de façon plus globale pour les personnes à mobilité réduite. Cette précision rappelle aussi tout l'intérêt d'une société inclusive pour tous et dans le cadre de la vie au quotidien. La normalisation de l'accessibilité, envisagée jusque là sous l'aspect des infrastructures et des équipements, trouve une nouvelle voie avec l'élaboration d'un ou plusieurs référentiels «service ». Un CWA, porté par la Grèce avec un possible secrétariat français est proposé.

### 6-3-5 – NORMES SUR L'ACCESSIBILITE POUR TOUS

Le Bureau Technique du Comité Européen de Normalisation (CEN) a créé en février 2008 un Groupe de travail «Accessibilité pour tous» (CEN/WG Accessibility for all), animé par le NEN (institut de normalisation des Pays Bas). Ce groupe aura la tâche de promouvoir l'utilisation du guide ISO/CEI 71, repris en guide CEN/CENELEC 6 « Guidelines for standards developers to address the needs of older persons and persons with disabilities »(2001). En effet, une enquête du CEN a montré que seulement 3 comités techniques de normalisation, sur les 275 actuellement actifs, utilisaient le guide dans leurs travaux de normalisation.

Le NEN a organisé, le 30 octobre 2008, une réunion informelle du Groupe Accessibility for all, en présence de la commission européenne et de l'ANEC (Association de consommateurs européens)..

Cinq personnes représentaient la France : la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité, qui représentait la position de l'administration française, l'AFNOR, l'INRS, les sociétés LEGRAND et EO Guidage. Cette réunion, de par son caractère informel, n'a pas donné de résultats concrets, pouvant être avalisés par le Comité Européen de normalisation. Une seconde réunion sera convoquée au printemps 2009, selon les règles de fonctionnement du CEN, et permettra d'élaborer le plan d'action du groupe et son programme de travail précis : l'objectif est d'identifier les normes européennes sur des produits ou équipements nécessitant d'être revues et améliorées du point de vue de l'accessibilité , et de faire des propositions en ce sens – l'enjeu pour les personnes en situation de handicap et en situation de grand âge étant primordial pour la société européenne.

### 6-3-6 – NORMES POUR L'INFORMATION ET LA SIGNALÉTIQUE

#### **La norme « S3A » et le guide d'application de la norme «S3A»**

L'UNAPEI et l'AFNOR ont élaboré en concertation avec différents partenaires un guide d'application de la «norme S3A» (Pictogramme d'Accueil, d'Accompagnement et d'Accessibilité), publié en mars 2008, sous la référence GA X50 950.

Cependant, l'UNAPEI souhaite améliorer ce premier travail et entamer, dès le début de l'année 2009, une réflexion globale voir une révision, et de la norme, et du guide d'application. L'AFNOR a fait une proposition en ce sens, actuellement en cours de validation auprès de l'UNAPEI.

Ces documents abordent quelques types de handicaps mentaux, définissent les spécifications techniques associées au pictogramme « S3A », puis traitent sous forme de fiches techniques des engagements et exigences minimales pour pouvoir apposer le pictogramme S3A dans les différents domaines de la vie quotidienne tels que les ERP, les logements, la voirie, les transports, les lieux de travail, le tourisme, les loisirs, la culture, les produits et services, la vie quotidienne, la signalétique, les langages adaptés et les pictogrammes.

### 6-3-7 – NORMES INTERNATIONALES

Des travaux sont également en cours au niveau international :

- .Guide ISO/CEI 71 Principes directeurs personnes âgées, personnes ayant des incapacités

Les Comités Techniques suivants traitent directement d'accessibilité :

- ISO/TC 159 (ergonomie)
- ISO/TC 173 (appareils personnes handicapées)
- ISO/TC 178 (ascenseurs)

Les Comités suivants sont susceptibles d'en traiter :

- ISO/TC 162 (portes et fenêtres)
- ISO/TC 92 (sécurité au feu)
- ISO/TC 136 (ameublement)
- ISO/TC 205 (conception environnement intérieur bâtiment)
- ISO/TC 219 (revêtements de sol)

D'autre part, le CEN a créé, en 2008, pour faire suite à une demande NEN/ANEC, un groupe de travail pour promouvoir l'utilisation du guide CEN/CENELEC 6 (Guide ISO 71/FD X 35 071) dans les normes européennes. Des experts de la commission P96A sont susceptibles de participer aux travaux.





## 7- BILAN DE LA MISE EN OEUVRE DE LA LOI DU 11 FEVRIER 2005

Le rôle des administrations centrales du MEEDDAT (Secrétariat général, Délégation à la sécurité et à la circulation routières, Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN)) a été centré sur la préparation et la publication des très nombreux textes, décrets et arrêtés, pris en application de la loi de 2005. Ces efforts ont été relayés par les services déconcentrés des directions départementales de l'équipement et de l'agriculture, avec l'appui du réseau scientifique et technique du ministère, pour la concrétisation de ces règles sur le terrain. Un premier bilan de leurs actions a été dressé en lien avec la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité, à l'occasion de la préparation de la Conférence nationale du Handicap du 10 juin ainsi que pour l'élaboration du rapport du Gouvernement au Parlement qui en est issu.

Par ailleurs, l'insertion des personnes handicapées constitue, aujourd'hui, une composante à part entière de la gestion des ressources humaines au MEEDDAT.

### 7-1 - L'EMPLOI DES TRAVAILLEURS HANDICAPES AU MEEDDAT

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a renforcé les obligations antérieures relatives à l'insertion et à l'emploi des travailleurs handicapés. Elle a réaffirmé le principe de non discrimination à l'emploi et a encouragé l'accès à la fonction publique. Ainsi, la création en 2006 du fonds d'insertion des personnes handicapées dans la fonction publique (FIPHFP), alimenté par les contributions financières des employeurs publics ne satisfaisant pas à l'obligation d'emploi de 6 % de travailleurs handicapés, constitue un nouvel outil d'incitation à l'insertion des agents en situation de handicap. Au delà du recrutement externe d'agents en situation de handicap, les employeurs publics ont l'obligation de mettre en place les dispositifs nécessaires pour garantir un véritable déroulement de carrière aux agents en situation de handicap et d'assurer le reclassement et le maintien dans l'emploi des agents en situation d'inaptitude médicale sur leur poste de travail.

Ces actions en faveur de l'insertion des agents handicapés peuvent concerner la prise en charge :

- de l'aménagement du poste de travail,
- des surcoûts de formation,
- des formations nécessaires à la reconversion professionnelle des agents en situation d'inaptitude médicale,
- d'actions de sensibilisation en faveur du management, des acteurs de la gestion des ressources humaines et des collectifs de travail

L'insertion des personnes handicapées constitue une composante à part entière

de la politique de gestion des ressources humaines. Il s'agit également de s'inscrire dans une politique de développement durable et citoyen en intégrant les personnes handicapées comme un élément de la cohésion sociale d'un service. Ces dispositions ont ainsi été reprises dans l'engagement du Grenelle n°187 sur la responsabilité sociale de l'Etat (Achats publics durables – fiche 18).

#### 7-1-1 – L'EMPLOI DE TRAVAILLEURS HANDICAPES AU MEEDDAT : PLAN 2008-2012

Le taux d'emploi de travailleurs handicapés en poste au MEEDDAT s'établit à **5,17 %** fin 2007.

Pour le périmètre ex-Equipement, le taux d'emploi de travailleurs handicapés a connu une évolution positive par rapport à 2001 où il s'établissait à 4,85 %.

Conformément à la circulaire du Premier ministre du 23 novembre 2007, le ministère de l'Ecologie a transmis le 15 janvier 2008 au secrétariat d'Etat à la Fonction publique son plan pluriannuel de recrutements de travailleurs handicapés 2008/2012 qui s'articule autour de deux axes :

- une augmentation du nombre de recrutements de travailleurs handicapés,
- un rééquilibrage des recrutements des corps de catégorie C vers les corps de catégorie B et A.

Le non respect des objectifs de recrutements fixés se traduira par le gel de la masse salariale correspondant à l'écart entre les objectifs fixés et le nombre de recrutements réalisés.

#### 7-1-2 – LA MISE EN OEUVRE DES ACTIONS EN FAVEUR DE L'EMPLOI DES TRAVAILLEURS HANDICAPES

Au sein du secrétariat général et de la direction des ressources humaines, le bureau des politiques sociales et le correspondant handicap ministériel pilotent la politique d'emploi des travailleurs handicapés au MEEDDAT.

##### **L'amélioration du recrutement et de l'insertion des agents handicapés**

Le recrutement de travailleurs handicapés est un recrutement axé sur la recherche de compétences. Il s'agit de recruter un travailleur avant de recruter une personne handicapée.

Deux voies d'accès à la fonction publique sont possibles pour les personnes handicapées :

- le concours avec éventuels aménagements d'épreuves pour l'accès à tous les corps d'agents des filières techniques et administratives;
- Le recrutement contractuel de travailleurs handicapés donnant vocation à titularisation qui constitue la voie de recrutement privilégiée.

Le schéma des effectifs et des recrutements du MEEDDAT identifie depuis 2006 par corps un nombre minimum de recrutements de travailleurs handicapés. Les objectifs de recrutement du ministère traduisent un effort particulier pour l'accueil d'agents de catégorie A et B dans les filières techniques et administratives. Dans le cadre du recrutement et de la phase d'insertion d'un agent handicapé, les

services du ministères s'appuient en interne sur le « lieu ressource » : les secrétaires généraux des services s'appuient ainsi sur les équipes de gestion des ressources humaines, les assistants de service social, les médecins de prévention, les animateurs sécurité prévention. Les services peuvent également saisir des acteurs spécialisés dans l'insertion professionnelle des agents handicapés pour accompagner un recrutement.

### **Le maintien dans l'emploi et le déroulement de carrière**

L'insertion d'un agent handicapé n'est pas terminée dès lors qu'un agent handicapé est effectivement recruté. L'insertion d'un agent handicapé doit faire l'objet d'un suivi régulier, d'une part par sa hiérarchie professionnelle directe, et d'autre part par les référents professionnels que sont le médecin de prévention et l'assistant de service social. L'objectif est de garantir un véritable déroulement de carrière aux agents handicapés recrutés au MEEDDAT. Les services doivent mettre en oeuvre les dispositifs adaptés pour assurer le reclassement des agents devenus handicapés en cours de carrière. Autour de l'accompagnement par le service médico-social, les dispositifs mobilisables par les services pour la prise en charge des agents en situation d'inaptitude médicale sont : les bilans de compétences, les formations parfois lourdes pour la reconversion professionnelle, les aménagements des conditions de travail.

### **L'information, la sensibilisation, la formation sur la question du handicap**

L'ignorance sur la question du handicap est en effet souvent source d'indifférence, de peur, voire de rejet. Il s'agit du principal obstacle à l'intégration des travailleurs handicapés au sein des services. La sensibilisation de l'encadrement et du collectif de travail est un préalable nécessaire pour changer les regards sur le handicap, pour que la personne soit vue avant son handicap.

- Dès la rentrée scolaire 2007-2008, toutes les écoles du ministère devaient inscrire dans leur programme un module de sensibilisation sur l'insertion des travailleurs handicapés.
- Des actions de sensibilisation et de formation sont conduites régulièrement auprès des réseaux de secrétaires généraux et des différents acteurs de la gestion des ressources humaines (chefs de personnel, service social...)

Les services de la direction des ressources humaines, en collaboration avec la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité, participent à l'animation de stands ou forums sur lesquels le ministère peut faire connaître sa politique de recrutement de personnes en situation de handicap.

## **7-1-3 – LES APPORTS DU SOUTIEN FINANCIER DU FIPHFP POUR LA MISE EN OEUVRE DE LA POLITIQUE D'EMPLOI DES TRAVAILLEURS HANDICAPES AU MEEDDAT**

Le MEEDDAT a souhaité s'engager dans une démarche de conventionnement avec le FIPHFP pour disposer d'un outil souple permettant de franchir une nouvelle étape dans la mobilisation du ministère en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés.

Les crédits accordés par le FIPHFP permettront :

- de développer les mesures à mettre en place pour le recrutement et l'insertion d'agents handicapés :
- le financement d'aménagements de poste de travail, d'auxiliaire de vie ou de travail, de surcoûts de transport;
- le financement de prestations d'accompagnement pour le recrutement de travailleurs handicapés.
- dans le cadre des opérations de maintien dans l'emploi, d'améliorer la prise en charge sur le plan professionnel des agents en situation d'inaptitude médicale en développant le recours aux bilans de compétences et en accentuant les formations pour la reconversion professionnelle;
- de démultiplier et de professionnaliser les actions de sensibilisation, d'information et de formation sur la question du handicap à destination de l'ensemble des agents du ministère;
- de développer les actions d'information et les échanges d'expériences positives entre les services du ministère pour partager, à l'échelle de l'ensemble des agents, une représentation commune sur la place des travailleurs handicapés.
- L'appui du FIPHFP permettra de développer plus fortement ces actions.

## **7-2 – L'ACCESSIBILITE DES SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC ET DE LA VOIRIE**

Dans le domaine des transports, la loi du 11 février 2005 sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, pose un certain nombre de principes nouveaux, avec la prise en compte de tous les handicaps et avec la volonté de traiter l'intégralité de la chaîne du déplacement. C'est une loi exigeante, avec des obligations de résultat selon un calendrier précis de mise en oeuvre, et notamment, la création d'une obligation d'accessibilité complète des services de transports collectifs dans un délai de dix ans, quel que soit le mode de transport, ferré ou routier. La loi s'applique ainsi à l'ensemble des services de transport public, aussi bien aux nouvelles lignes créées qu'aux réseaux existants.

Ces obligations nouvelles doivent bénéficier aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite et plus largement à tous les usagers en contribuant à l'amélioration du confort et de la sécurité de tous. En accroissant leur attractivité, ils ne sauraient manquer d'avoir des effets positifs en matière de développement durable, en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

### **7-2-1 – MISE EN OEUVRE DE LA LOI du 11 février 2005**

Les différents acteurs de la chaîne du déplacement, autorités organisatrices de transport public et collectivités locales, doivent veiller à supprimer ou réduire les obstacles à l'accessibilité. L'organisation de la chaîne du déplacement se traduit en particulier par l'élaboration de documents de planification et de programmation introduits par la loi que sont :

- le schéma directeur d'accessibilité des services de transport;
- le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics.

En matière de transport, l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité des services de transport est de la responsabilité des autorités organisatrices de transport public, qu'il s'agisse des autorités organisatrices des transports publics urbains (AOTU), du syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), des autorités responsables de l'organisation des transports départementaux et régionaux, et de l'Etat pour ce qui concerne notamment les services ferroviaires d'intérêt national. Il n'en reste pas moins vrai que la mise en accessibilité des transports, pour certains d'entre eux, a commencé plusieurs années avant la loi. C'est le cas, en particulier, des autorités organisatrices de transport qui ont mis en service les nouvelles lignes de tramway et des grandes entreprises que sont la SNCF, Réseau Ferré de France (RFF), la RATP, Aéroports de Paris (ADP) et Air France.

En matière de voirie et d'espaces publics, les plans doivent être établis d'ici le 22 décembre 2009 dans chaque commune à l'initiative du maire ou, le cas échéant, par le président de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI). En effet, l'établissement du plan de mise en accessibilité relève des compétences facultatives de l'EPCI, ce qui rend nécessaire dans ce cas, un transfert de la compétence « élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics » à l'intercommunalité.

#### 7-2-2 – LES POINTS DE PROGRES ATTENDUS

Dans le cadre des travaux préparatoires à la tenue de la Conférence nationale du handicap, prenant en considération les propositions du rapport de Jacques Domergue (*cf. chapitre 41*), la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer et la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité ont établi un certain nombre de points de vigilance à observer.

##### **Cohérence entre schémas et plans**

Les conditions d'étude et d'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité des services de transport et des plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics, doivent permettre de garantir une harmonisation dans le temps et une pertinence territoriale, aux échelles locale, départementale et régionale, des mesures prévues pour une continuité de la chaîne du déplacement.

Il s'agit à la fois de coordonner les dispositions des schémas directeurs élaborés par les autorités organisatrices des transports urbains, départementaux et régionaux sur des mêmes bassins de déplacement et de mettre en cohérence les actions des schémas directeurs et des plans de mise en accessibilité de la voirie.

Un suivi national des schémas directeurs conduira à évaluer les dispositifs méthodologiques mis en place, à capitaliser, à diffuser des recommandations aux partenaires concernés et à lever les points de blocage essentiels, éventuellement en élaborant des projets de textes réglementaires.

## **Le rôle des commissions consultatives départementales de sécurité et d'accessibilité**

Il conviendra par ailleurs de préciser la mission des commissions consultatives départementales de sécurité et d'accessibilité relatives aux services de transport pour qu'elles puissent émettre un avis sur l'accessibilité de l'ensemble des services de la compétence d'une autorité organisatrice, et non pas seulement de manière ponctuelle, aménagement par aménagement, gare par gare, notamment en matière de dérogations et de mesures de substitution.

## **Normalisation des principaux équipements**

Si des initiatives locales, issues de la concertation avec les acteurs concernés, ont toute leur place pour permettre la mise en accessibilité des services de transport, il convient toutefois, pour assurer la continuité de la chaîne des déplacements sur l'ensemble du territoire national et au-delà, de faire en sorte que les équipements et les aménagements soient réalisés dans des conditions qui facilitent le repérage et l'information des personnes handicapées et à mobilité réduite.

A ce titre, les démarches de normalisation en cours (bandes d'éveil de vigilance, feux sonores...) sont à achever rapidement et de nouvelles sont à mettre en oeuvre, comme la normalisation des bandes de guidage (*cf. chapitre 64 : normalisation*). Des réflexions sont à engager sur la traversée des carrefours complexes pour aider les personnes déficientes visuelles à se déplacer en toute sécurité, en ville.

## **Procédure de dépôt de plainte**

La mise en place par les autorités organisatrices de transport d'une procédure de dépôt de plainte pour obstacle à la mobilité, mesure prévue par la loi, ne fait pas l'objet de texte d'application. Ce ne semble pas être nécessaire dans la mesure où les autorités organisatrices ou les exploitants ont d'ores et déjà instauré un système de recueil des réclamations. Cependant une consolidation des informations recueillies devrait être mise en place au niveau national afin de permettre une vue globale des problèmes rencontrés et des réponses apportées aux réclamations.

## **Concertation entre partenaires de l'accessibilité**

Des propositions seront étudiées en vue de favoriser la concertation et notamment, la participation des représentants des associations de personnes handicapées aux Comités régionaux des partenaires du transport public et aux Comités de ligne de transport ferroviaire et aux Comités des partenaires du transport public urbain .

## **SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE des services de transport d'Île-de-France**

### **Opérateur**

Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF)

### **Objectif d'action**

Élaboration d'un schéma directeur pour l'accessibilité des services et réseaux de transport collectif d'ici 2015 par la programmation et la mise en oeuvre progressive des mesures appropriées.

### **Pilotage de l'action et concertation**

Dispositif de gouvernance basé sur une instance de pilotage et de suivi ainsi que sur la contractualisation entre tous les acteurs (Etat, collectivités territoriales, opérateurs de transport en commun-RATP-SNCF-RFF) en ce qui concerne la répartition financière des efforts à consacrer à la mise en accessibilité. Le Comité de pilotage réunit la Région Île-de-France, les Départements et les associations représentatives des personnes à mobilité réduite.

### **Calendrier**

**2006** : études préalables confiées à ALENIUM Consultants et élaboration d'un état des lieux en partenariat avec tous les acteurs du transport francilien à destination des personnes à mobilité réduite (PMR),

**2007** : concertation sur des scénarios de travail afin de mesurer la faisabilité des mesures envisagées et de dégager des orientations prioritaires,

**2008** :

.- approbation par le Conseil du STIF du bilan sur l'accessibilité et des orientations présentées pour un Schéma Directeur d'Accessibilité (séance du 14 février 2008),

.- engagement d'études techniques complémentaires par RFF et SNCF sur l'accessibilité d'une trentaine de gares du réseau ferré de référence, représentatives des contraintes de mise en accessibilité,

.- et programmation des investissements et des actions à conduire d'ici 2015.

### **Etat des lieux**

Ce bilan a permis d'identifier les dysfonctionnements et les attentes des partenaires. Les principaux enseignements sont :

. une grande disparité en matière d'accessibilité entre les différents modes de transport (réseau routier, réseau ferré, métro et tramways), et entre les différents territoires franciliens,

. une grande disparité en matière d'accessibilité aux transports selon le type de handicap des usagers. Les investissements depuis une dizaine d'années concernent essentiellement les usagers en fauteuil roulant,

. un effort financier sans cesse croissant des financeurs publics mais de réelles difficultés pour mettre en place rapidement des aménagements efficaces (budgets d'investissement de 24,7 millions d'euros en 2000), à 60,6 millions d'euros en 2006),

. et des attentes fortes pour un meilleur fonctionnement des équipements existants et futurs ainsi que pour davantage de services.

### **Principes directeurs du schéma directeur d'accessibilité**

. rechercher la combinaison de mesures d'investissement et de services en exploitation pour atteindre l'objectif d'accessibilité;

. articuler tous les modes pour une offre globale accessible. Pour le réseau ferré, le STIF, depuis 2001, base sa politique sur un réseau de référence incluant 266 gares sur un total de



455, à partir du critère retenu par la directive européenne, la STI PMR (gares de plus de 5 000 voyageurs ou plus de 2 500 entrants en gare) dès lors qu'il existe une autre gare accessible à une distance maximale de 25 km. Pour le réseau routier, la mise en accessibilité des bus est prioritaire comme moyen de substitution au métro.

. assurer l'accessibilité sur toute la chaîne du déplacement, pour les modes ferrés et dans les gares qui doivent être rendues accessibles, de la voirie aux trains et pour le mode routier, des points d'arrêt aux véhicules avec une réalisation de la mise en accessibilité des points d'arrêt au rythme du remplacement des matériels roulants;

. intégrer tous les types de handicap;

. rechercher des mesures raisonnables et mesurées en fonction des contraintes techniques, opérationnelles et budgétaires. Trois scénarios différents ont été évalués selon ces trois critères (faisabilité technique, capacité opérationnelle à faire et impact sur l'exploitation, capacité financière). Le scénario retenu conduit à un effort financier annuel en investissement multiplié par 2,5 à 3 et représenterait un total sur 7 ans, de l'ordre de 1,9 Milliard d'euros (HT 2007) hors matériel roulant.

### **Orientations prioritaires**

La combinaison des objectifs poursuivis et des contraintes identifiées a conduit à proposer 5 orientations :

**Priorité 1** – accorder la priorité à la mise en accessibilité du réseau routier d'ici 2015 afin de créer une réelle alternative au métro et accélérer le rythme de traitement des points d'arrêt (2 600 points d'arrêt par an soit un effort multiplié par 2) pour un investissement de l'ordre de 250 à 300 millions d'euros. Aujourd'hui, environ 10 000 points d'arrêt sont accessibles sur un total de 36 177.

L'objectif est d'offrir une accessibilité complète sur Paris et la première couronne et une accessibilité « ciblée » sur la grande couronne;

**Priorité 2** – compléter l'offre de transports accessibles et en optimiser l'usage par des services adaptés aux besoins et satisfaire à l'obligation de moyens de substitution avec la mise en place de services de transport à la demande, de rabattement entre un point non accessible et un point accessible du réseau et, également, avec la création d'une centrale de mobilité pour renseigner et orienter les usagers;

**Priorité 3** – rendre accessible l'information voyageurs sur les réseaux et dans le métro;

**Priorité 4** – s'engager sur une programmation raisonnée de mise en accessibilité des gares du réseau ferré de référence d'ici 2015, avec des aménagements de la voirie aux quais et des quais aux trains, pour un montant d'investissement de l'ordre de 800 à 1 300 millions d'euros;

**Priorité 5** – mettre en place un dispositif de gouvernance afin de garantir les conditions de mise en oeuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité et créer une structure de gestion de projet forte avec la mise en place d'outils de pilotage et de suivi :

. programmation incitative et évolution,

. observatoire des besoins PMR, au travers notamment, de la centrale de mobilité,

. reporting opérateurs,

. groupes de travail thématiques comme, par exemple, de veille technologique,

. procédure de dépôt de plainte au STIF.

**En savoir plus :** Syndicat des transports d'Ile-de-France – Direction de l'exploitation

**Contact :** Christian Nathhorst STIF, 11, avenue de Villars 75007 PARIS

[christian.nathhorst@stif.info](mailto:christian.nathhorst@stif.info)

**SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE** du réseau de transport de la région Bretagne

**Opérateur** : Région Bretagne

Enjeux du schéma directeur d'accessibilité

Les enjeux de l'accessibilité du réseau de transport régional breton sont multiples. Il s'agit de favoriser la mobilité et l'intégration sociale par l'accessibilité à la chaîne de déplacement, mais également de veiller à l'efficacité économique et au développement durable. Afin d'adapter au mieux l'offre de transport à l'évolution des besoins des usagers, il apparaît essentiel de réussir la concertation avec l'ensemble des partenaires du projet, et notamment, avec les associations de PMR. Pour répondre au mieux à ces enjeux, le schéma directeur d'accessibilité doit :

- . prendre en compte tous les types de handicap;
- . proposer des solutions adaptées, complémentaires les unes par rapport aux autres et d'un coût raisonnable pour la collectivité;
- . privilégier les modes de transports collectifs (et notamment trouver le moyen d'intégrer l'offre de transport spécialisé dans l'offre globale de transport).

Le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) est une véritable feuille de route constituant l'outil de planification du Conseil Régional de Bretagne pour les 7 ans à venir. Sa mise en œuvre devra permettre de transformer une obligation législative contraignante et coûteuse en mesures à multiples plus-values dont les usagers et le réseau pourront retirer un évident profit.

Pilotage de l'action et concertation

Le bureau d'études « Alenium Consultants » a été missionné pour élaborer le SDA.

La démarche d'élaboration du SDA appelle **une large concertation**, souhaitée par le législateur, avec les associations représentatives des PMR et les collectivités concernées. Afin de répondre à cette attente, des **comités consultatifs** sont organisés tout au long du projet. Ces comités réunissant l'ensemble des partenaires du projet (gestionnaires d'infrastructures, associations représentantes des PMR, comités d'utilisateur, autorités organisatrices de transport) sont le lieu principal de la concertation ; y seront notamment exposées les orientations proposées pour la mise en accessibilité du réseau de transport régional. La concertation est également réalisée au travers de **questionnaires** envoyés aux partenaires pour collecter leur avis sur les problématiques d'accessibilité. Des réunions techniques seront en outre organisées afin d'aborder plus particulièrement telle ou telle thématique.

**Calendrier 2008**

- . Etape 1 : analyse des besoins des PMR
- . Etape 2 : état des lieux et diagnostic d'accessibilité
- . Etape 3 : définition des modalités d'accessibilité et construction des scénarios
  
- . Etape 4 : approfondissement du scénario retenu et validation du schéma

Etat des lieux et diagnostic

- . l'accessibilité de la région n'est pas encore assez satisfaisante
- . l'équité sociale et territoriale n'est pas assurée dans sa totalité
- . les modes de transports alternatifs à la route sont insuffisants
- . les outils de connaissance et d'évaluation font défaut

### **Principes généraux du schéma**

Afin de répondre à ces enjeux, le schéma directeur d'accessibilité doit intégrer les principes suivants :

- . Favoriser la mobilité par l'accessibilité à la chaîne de déplacement
- . Mesurer l'adaptation de l'offre de transport à l'évolution des besoins des usagers PMR
- . Pérenniser la concertation avec les associations de PMR
- . Favoriser la complémentarité des réseaux de transport

### **Objectifs prioritaires**

Les orientations inscrites au schéma directeur d'accessibilité breton ont fait l'objet d'échanges soutenus entre tous les partenaires du projet (SNCF et RFF), et a fortiori avec les associations de personnes à mobilité réduite.

Le schéma directeur d'accessibilité de la Région Bretagne inscrit dans ses objectifs une cible d'accessibilité « idéale » : il prend pour position de principe de retenir toutes les mesures d'investissements qui faciliteront les déplacements des PMR et qui leur offriront la plus grande autonomie possible dans leur mobilité. Néanmoins, afin de pallier le risque d'aboutir à un SDA théorique et illusoire, la Région Bretagne souhaite afficher des objectifs réalisables au plan technique et soutenables au plan financier à horizon 2015, tout en s'engageant à prolonger après 2015 les travaux d'investissement. En effet, étant donné le retard accumulé dans la prise en compte de l'accessibilité, tout rattrapage sur un mode lourd tel que le ferroviaire est impossible dans des délais courts.

Deux axes stratégiques sont inscrits au schéma directeur de la Région Bretagne :

- . Fixer des objectifs moyen/long termes (horizon 2030) volontaristes afin de proposer aux PMR des mesures d'accessibilité avec le plus d'autonomie possible
- . Mettre en place des solutions transitoires pour permettre de proposer rapidement de l'accessibilité dans toutes les gares TER en ciblant, à horizon 2015 au plus tard, une complémentarité intelligente entre mesures d'assistance et mesures d'investissement.

Le schéma directeur d'accessibilité breton s'articule, en 2015, autour des piliers suivants :

- . Des mesures d'**investissement** sur les infrastructures (accessibilité des bâtiments voyageurs, la mise en place de rampes ou d'ascenseurs sur les ouvrages dénivelés, etc.),
- . La mise en place d'**un service d'assistance** en gare, sur tout ou partie du cheminement afin de permettre à tous de se déplacer. Par exemple, les personnes aveugles ou souffrant de handicap mental qui se heurtent à des difficultés majeures de repérage et d'orientation seront accompagnées jusqu'au quai puis jusqu'à la porte d'accès au train.
- . Des mesures d'**information**, pour permettre aux PMR d'anticiper, d'organiser, au mieux leurs déplacements. En effet, toutes les étapes nécessaires à la préparation d'un déplacement sont encore plus fondamentales pour les personnes handicapées, car ces dernières n'ont pas le moyen de compenser « in situ » un manque de préparation, de structuration du déplacement. Toutes les informations, qu'elles soient préparatoires au voyage ou pendant le voyage, devront être accessibles à toutes les PMR, et en particulier aux déficients sensoriels.
- . La création d'un **observatoire** de la mobilité PMR, afin de mieux cerner les besoins de mobilité des PMR et d'ajuster, si besoin, les mesures définies dans le schéma.

En ce qui concerne les lignes routières régionales, la Région Bretagne exigera des véhicules accessibles lors de chaque renouvellement de contrat.

**En savoir plus :** Conseil régional de Bretagne - Direction des transports  
Patton CS 21101 – 35711 Rennes Cedex – Tel : 02 99 27 12 16

**Contact :** Mme Delphine Jestin [delphine.jestin@region-bretagne.fr](mailto:delphine.jestin@region-bretagne.fr)

Fiche de cas INITIATIVES 3

## **DIAGNOSTIC ACCESSIBILITE ET SECURITE ROUTIERE**

**Lunery, commune de Seine-Maritime (2 100 habitants)**

**Prestataire de l'étude :** Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement de Normandie-Centre

### **Contenu de l'étude**

. Réalisation du diagnostic accessibilité sur une partie de la voirie communale et sur certains établissements recevant du public

. Extension du diagnostic accessibilité de la voirie aux aspects sécurité routière – les études préalables du CETE Normandie-Centre ayant montré une corrélation entre la prise en compte de l'accessibilité et la sécurité routière au niveau de la voirie.

Le périmètre du diagnostic accessibilité de la voirie a été défini après une observation sur le terrain du fonctionnement de la commune et une réunion de concertation avec les élus et les représentants d'usagers. Le diagnostic accessibilité de la voirie sur le périmètre retenu constitue une des étapes du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics prévu par l'article 45 de la loi du 11 février 2005 ; l'état des lieux de l'accessibilité de la mairie et de l'église et les solutions d'amélioration suggérées constituent les deux premières étapes du diagnostic immobilier de ces établissements recevant du public, selon le décret n°2006-555 du 17 mai 2006.

### **Principaux objectifs de cette démarche**

. assurer la continuité de la chaîne de déplacement ;

. prendre en compte tous les types de handicap et l'ensemble des personnes à mobilité réduite ;

dépasser les obligations réglementaires, aborder le confort d'usage et développer l'accessibilité pour tous ;

. améliorer l'autonomie et l'indépendance de la personne handicapée.

### **Rendu du diagnostic**

Un rapport présente les problèmes observés lors des deux visites sur le terrain, à travers des fiches et des documents de synthèse.

Ces fiches par problème d'accessibilité présentent :

. la barrière à la libre circulation des personnes handicapées,

. une photographie,

. un rappel de la réglementation,

. les pistes d'amélioration,

. le cas échéant, les aménagements améliorant la sécurité routière,

. le degré d'urgence de l'intervention, déterminé en fonction du degré de rupture de la chaîne de déplacement et du confort d'usage.

La lisibilité des résultats de cette démarche est facilitée par la rédaction de documents de synthèse :

. un document qui regroupe par items (traversées, stationnement, trottoirs, obstacles) les problèmes d'accessibilité récurrents de la commune ;

. un autre document qui présente les principaux aménagements à réaliser sur chacun des bâtiments et espaces publics examinés ;

. une carte qui met en valeur, par un jeu de couleurs, le niveau d'accessibilité des traversées pour piétons, des cheminements et des bâtiments publics.

**En savoir plus :** Éléments de méthodologies sur les diagnostics d'accessibilité – CERTU 2008

**Contact :** [jean-yves.fosse@developpement-durable.gouv.fr](mailto:jean-yves.fosse@developpement-durable.gouv.fr)

CETE Normandie-Centre, tel 02 35 68 82 00

**PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS**  
**Riallé, commune de Loire-Atlantique (1 900 habitants)**

**Prestataire de l'étude**

direction départementale de l'équipement de Loire-Atlantique

**Objectifs du plan de mise en accessibilité**

- .-outil de sensibilisation et d'acculturation aux problématiques de l'accessibilité, avec une présentation des principes de la loi du 11 février 2005, des principales notions sur le handicap et l'accessibilité, de ses enjeux et de la réglementation, au comité de pilotage,
- .- outil d'aide à la décision à travers l'établissement et le partage du diagnostic avec les parties prenantes, avec l'identification et la hiérarchisation des actions d'amélioration,
- une réponse à une obligation réglementaire.

**Périmètre d'étude**

Diagnostic centré sur un périmètre choisi car il est très difficile de rendre accessible la totalité de la voirie et des espaces publics. Les itinéraires à enjeux qui ont fait l'objet d'un relevé exhaustif des difficultés rencontrées ont été identifiés à partir de plusieurs éléments :

- . l'analyse du fonctionnement de la commune,
- . la localisation des places de stationnement,
- . la localisation des équipements publics générateurs de déplacement.

Ce travail a été réalisé en partenariat avec un comité de pilotage qui regroupait deux personnes handicapées motrices habitant sur la commune, la directrice de la maison de retraite, et un représentant des parents d'élèves.

**Rendu du diagnostic**

Le diagnostic détaillé de l'accessibilité de la voirie a été présenté sous la forme d'un système d'information géographique (SIG). Un travail d'arpentage a permis de repérer l'ensemble des difficultés sur l'espace public. A chaque difficulté fut attribuée une évaluation. Cinq niveaux d'accessibilité ont été à cet effet définis :

- . 1 : Conforme,
- . 2 : Non conforme ponctuellement mais praticable,
- . 3 : Non conforme sur une longue distance mais praticable,
- . 4 : Non conforme, impraticable et pouvant être mis en conformité,
- . 5 : Non conforme, impraticable et ne pouvant être mis en conformité.

Toutes les difficultés ont été regroupées par rue puis au niveau de la commune, aboutissant à une carte représentant le niveau d'accessibilité et de praticabilité de la commune.

**Programmation d'actions**

Suggérée par la direction départementale de l'équipement au Conseil Municipal, elle vise à concilier la mise en accessibilité des itinéraires prioritaires avec les moyens financiers de la commune.

Les actions proposées sont de plusieurs natures :

- aménagement d'ensemble de certains secteurs à court terme,
- études d'aménagement d'ensemble à engager,
- .liaisons à aménager pour assurer la continuité de déplacement,
- .-campagnes d'aménagements spécifiques à l'échelle du bourg (passages piétons, panneaux, obstacles gênants, stationnement),
- . sensibilisation de l'ensemble du conseil municipal, sensibilisation de la population au

handicap et à l'accessibilité, et aussi, sensibilisations ciblées notamment sur l'occupation du domaine public et le stationnement sauvage,  
. points de vigilance à prendre en compte pour les prochaines opérations d'aménagement sur le territoire communal.

**Coût de réalisation des travaux**

Coût de l'ensemble des aménagements identifiés : plus de 1,1 M€.

**Suivi du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics**

- Évaluation tous les trois ans et examen de la mise à jour du plan et de l'opportunité de l'extension du périmètre de diagnostic,
- désignation d'un élu référent sur le domaine de l'accessibilité, chargé de la mise en œuvre du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics et de publier un rapport annuel,
- création éventuelle d'une commission consultative d'accessibilité qui regrouperait tous les membres du comité de pilotage. Elle devrait être consultée lors de tout projet d'aménagement.

**Prochaine étape**

Délibération du conseil municipal approuvant le programme d'actions

**En savoir plus :** Éléments de méthodologie sur les diagnostics d'accessibilité – CERTU 2008

**Contact :** Anne-Laure Baron, correspondante « Accessibilité » à la direction départementale de l'équipement de Loire-Atlantique

### **7-3 – L'ACCESSIBILITE DU CADRE BATI**

La loi du 11 février 2005 pour *l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes* a totalement refondé la politique du handicap. L'article 41 de la loi a posé le principe d'accessibilité généralisée, dans un délai de dix ans, de tous les bâtiments afin de permettre à toutes les personnes, quel que soit leur handicap, d'exercer les actes de la vie quotidienne et de participer à la vie sociale.

#### **7-3-1 – MISE EN OEUVRE DE LA LOI du 11 février 2005**

La loi du 11 février 2005 est une loi ambitieuse pour l'adaptation du cadre bâti avec la prise en compte de tous les handicaps, avec la volonté de traiter l'intégralité de la chaîne du déplacement et aussi, avec des obligations de résultat selon un calendrier précis de mise en oeuvre. Les administrations centrales, et tout particulièrement la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature, se sont mobilisées pour donner un cadre juridique à la loi. L'ensemble des textes réglementaires, soumis à l'avis du Conseil national consultatif pour les personnes handicapées (CNCPPH), a fait l'objet d'une large concertation tant auprès des associations de personnes handicapées que des professionnels. Si, aujourd'hui, l'ensemble des textes d'application de la loi sont d'ores et déjà promulgués et forment un socle solide pour relever le défi de l'accessibilité à horizon de 2015, les pratiques sur le terrain doivent s'intensifier. Les profonds changements introduits par cette nouvelle réglementation sont exigeants, cependant, un certain nombre de dispositifs doivent garantir l'effectivité de la loi et faciliter son application.

#### **Échéancier d'adaptation du cadre bâti existant et diagnostics d'accessibilité**

Afin d'évaluer et de prévoir les travaux à réaliser, des diagnostics d'accessibilité pour les établissements recevant du public ont été institués. Avant le 1<sup>er</sup> janvier 2011, les ERP, sauf ceux de la 5<sup>ème</sup> catégorie, doivent faire l'objet d'un diagnostic. Les professionnels compétents et notamment architectes, bureaux d'études spécialisés ou diagnostiqueurs techniques, peuvent réaliser ce diagnostic. L'objectif de ce diagnostic est triple :

- analyser la situation de l'établissement au regard des règles d'accessibilité;
- décrire les travaux nécessaires pour parvenir à l'accessibilité;
- établir une évaluation du coût et une programmation financière et technique des travaux à effectuer d'ici 2015.

Le respect des délais fixés constitue un impératif absolu. Aussi un projet de décret en Conseil d'Etat prévoit d'avancer et d'échelonner les dates butoirs d'élaboration des diagnostics d'accessibilité. Les ERP de catégories 1 et 2, les plus importants, et l'intégralité des ERP de l'Etat, devront avoir fait l'objet d'un diagnostic d'ici au 1<sup>er</sup> janvier 2010, la date du 1<sup>er</sup> janvier 2011 étant conservée pour les autres ERP.

### **Encadrement du régime de dérogations**

Le système des dérogations a été mieux précisé et encadré. Ainsi, la dérogation globale n'est plus possible, elle n'est accordée que disposition par disposition, pour les prescriptions qui ne peuvent être respectées du fait d'une impossibilité technique due à l'environnement (caractéristiques du terrain, constructions existantes, classement de la zone de construction, réglementation de prévention contre les inondations) ou, en cas de création d'un établissement à l'intérieur d'un bâtiment existant, de difficultés liées aux caractéristiques de celui-ci ou à la nature des travaux. La dérogation reste accordée par arrêté du préfet sur avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité mais la présence des associations est renforcée au sein de la commission. Cet avis est maintenant conforme pour les ERP existants et la décision doit de plus être motivée.

### **Contrôles du respect des règles et sanctions**

A l'issue de l'achèvement des travaux soumis à permis de construire, le maître d'ouvrage doit fournir une attestation de conformité constatant que les travaux réalisés respectent les règles d'accessibilité. Ce document est établi par un contrôleur technique ou une personne physique ou morale satisfaisant à des critères de compétence et d'indépendance.

L'arrêté du 3 décembre 2007 modifiant l'arrêté du 22 mars 2007 fixe les dispositions relatives à cette attestation et l'arrêté du 11 septembre 2007 porte sur la composition du dossier permettant de vérifier la conformité des travaux de construction, d'aménagement ou de modification d'un ERP avec les règles d'accessibilité aux personnes handicapées.

L'article 43 de la loi du 11 février 2005 prévoit différentes sanctions en cas de non respect des règles d'accessibilité dont le remboursement, le cas échéant, des subventions publiques accordées en cas de non production de l'attestation de la prise en compte des règles d'accessibilité. De même, une amende de 45 000 euros est prévue pour les utilisateurs du sol, les bénéficiaires des travaux, les architectes, les entrepreneurs ou toute autre personne responsable de l'exécution des travaux, peine portée à 75 000 euros et 6 mois d'emprisonnement en cas de récidive. Ces peines sont applicables en cas d'inexécution des travaux dans les délais prescrits.

### **7-3-2 – LES POINTS DE PROGRES ATTENDUS**

Dans le cadre des travaux préparatoires à la Conférence nationale du handicap, la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature et la délégation interministérielle à l'accessibilité ont pu établir un certain nombre de points de progrès à atteindre. En matière de logement, le maintien à domicile des personnes handicapées et des personnes âgées, représente un véritable enjeu face au défi démographique du vieillissement de la population. Il s'agit d'accroître significativement l'offre de logements adaptés à la fois dans le parc privé et dans le parc social et aussi de mieux faire correspondre l'offre à la demande. Dans le domaine des bâtiments publics, l'exemplarité de l'Etat doit servir de référence à l'ensemble des maîtres d'ouvrages ou gestionnaires d'ERP. D'autre part, la concertation, l'information et la formation ainsi que la mobilisation de l'expertise et des compétences, sont des mesures



d'accompagnement de l'application de la nouvelle réglementation dans le domaine du cadre bâti. Ces points de progrès sont indispensables et véritablement urgents pour répondre à l'ambition de la loi et réussir à créer, à l'échéance de 2015, une *ville accessible à tous*.

### **Les dispositifs de recensement de l'offre de logements adaptés par les commissions communales ou intercommunales pour l'accessibilité**

Ces commissions doivent être créées dans les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de 5 000 habitants et plus (*cf. chapitre 51*). Composées notamment des représentants de la commune, d'associations d'usagers et d'associations représentant les personnes handicapées et présidées par le maire ou par le président de l'EPCI, elles dressent le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports et organisent un système de recensement de l'offre des logements accessibles. Elles ont pour rôle d'établir un rapport annuel présenté selon le cas au conseil municipal ou à l'organe délibérant de l'établissement public concerné et de faire toutes propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant.

Ces commissions doivent être mises en place au plus tôt pour jouer pleinement leurs rôles d'instances de concertation, au niveau local. Par ailleurs, des complémentarités doivent être trouvées entre commissions communales et intercommunales, notamment en matière d'inventaire et de mobilisation des logements adaptés en réponse à la demande, à l'échelle des villes et des agglomérations. Différentes expériences, cependant encore très peu nombreuses, ont été menées en matière de recensement de logements accessibles.

### **La communication et la diffusion de l'information**

La connaissance, la compréhension et l'acceptation des règles par l'ensemble des acteurs de l'acte de bâtir constitue une condition impérative de réussite de la mise en œuvre du nouveau dispositif réglementaire. La publication de différents documents allant de la plaquette de sensibilisation au guide technique accompagnera un effort général de sensibilisation par des réunions d'information organisées par les directions départementales de l'équipement et de l'agriculture, en direction des élus et de leurs services techniques et également, des milieux professionnels.

D'autre part, afin d'inciter à l'exemplarité, un palmarès national de l'accessibilité sera créé pour récompenser chaque année les maîtres d'ouvrage comme les maîtres d'œuvre d'opérations significatives dans le domaine du logement comme dans le domaine des bâtiments publics, en construction neuve et en réhabilitation.

### **La formation**

La loi a prévu, dans son article 41, que la formation à l'accessibilité du cadre bâti soit rendue obligatoire dans la formation initiale des architectes et des professionnels du cadre bâti. Un décret du 25 mars 2007 a été pris dans ce sens. De nombreux organismes professionnels ont déjà engagé des actions de formation.

Pour l'Etat, les efforts ont porté en priorité sur la formation des agents des services appelés à traiter des questions d'accessibilité, principalement, les directions départementales de l'équipement et de l'agriculture. La direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages, en collaboration avec les autres directions d'administration centrale, a mis en place dès 2006 un dispositif pluriannuel de formation ambitieux et de grande ampleur. En 2008, les formations dispensées dans les centres inter-régionaux de formation professionnelle du MEEDDAT ont permis à plus de 200 agents des directions départementales et régionales de l'équipement, de mettre à jour leurs connaissances techniques et réglementaire, et de se familiariser avec les outils mis à leur disposition pour exercer leurs missions d'information, de conseil et d'assistance mais aussi de contrôle auprès des maîtres d'ouvrage et gestionnaires de patrimoine immobilier public.

**La mobilisation de l'expertise publique et le renforcement du rôle des services déconcentrés en matière d'accessibilité :**

Dans le cadre du redéploiement de l'ingénierie publique, les compétences d'expertise des services de l'Etat doivent être mobilisées sur les politiques prioritaires qui répondent au défi du développement durable et notamment, la mise aux normes d'accessibilité aux handicapés, des bâtiments publics. Cette mobilisation visera prioritairement à traiter le patrimoine immobilier de l'Etat, de manière conjointe et simultanée aux opérations de rénovation thermique qui seront menées dans le cadre du Grenelle de l'environnement (*cf. chapitre 45*).

Par ailleurs, outre les missions de contrôle qu'elles exercent déjà dans le cadre des commissions consultatives départementales de sécurité et d'accessibilité, une mission essentielle des DDE(A) va se renforcer : celle de conseil et d'assistance technique en matière d'accessibilité dans le cadre d'une ingénierie d'appui territorial, notamment auprès des petites communes. A cet effet, une mobilisation des correspondants « accessibilité » des DDE(A) permettra de valoriser leur rôle de personnes ressources à la disposition des collectivités locales.

**Une mission de veille et de prospective**

La création au sein de la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité d'un observatoire national de l'accessibilité, en lien avec les correspondants «Accessibilité» des DDE ainsi qu'avec les organismes scientifiques et le réseau scientifique et technique du ministère, permettra d'intensifier la capitalisation des connaissances et des expériences innovantes en vue de leur diffusion à l'ensemble des acteurs publics et privés de l'accessibilité (*cf. chapitre 745*).

Fiche de cas INITIATIVES 5:

## **DIAGNOSTIC IMMOBILIER DE L'ECOLE CENTRALE DE NANTES**

*L'échéance de la mise en conformité des établissements d'enseignement supérieurs, fixée à fin décembre 2010, représente un défi majeur. L'établissement de diagnostics immobiliers sur l'ensemble du patrimoine concerné, de l'ordre de 18 millions de m<sup>2</sup>, est un préalable aux travaux. Afin de respecter de façon cohérente l'obligation de réaliser pour chaque établissement un diagnostic complet du niveau d'accessibilité puis un programme de travaux, la direction générale de l'enseignement supérieur et de la recherche a mis au point, début 2008, un référentiel commun à l'ensemble des établissements pour consulter des diagnostiqueurs en vue de la passation d'une mission de prestations intellectuelles. Ainsi l'Ecole Centrale de Nantes a pu bénéficier de cet apport méthodologique.*

### **Opérateur**

Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche  
Ecole Centrale de Nantes

### **Objectif**

Le décret n°2006-555 du 17 mai 2006 fixe l'obligation pour les établissements d'enseignement supérieur appartenant à l'Etat de se mettre en conformité avec la réglementation relative à l'accessibilité des établissements recevant du public (ERP) par les personnes handicapées avant le 31 décembre 2010.

Afin de réaliser les travaux appropriés pour cette mise en conformité, un diagnostic d'accessibilité a été conduit selon deux phases : une phase d'état des lieux suivie d'une phase de préconisation complétée par une budgétisation des travaux de mise en conformité.

### **Calendrier**

Octobre-novembre 2008

Mission de diagnostic confiée à SOCOTEC – Agence de Nantes

### **Description de l'établissement**

L'Ecole Centrale de Nantes est un établissement d'enseignement supérieur présentant des activités d'enseignement et de recherche. Elle accueille sur 16 hectares de campus et 40 000 m<sup>2</sup> de bâtiments, des étudiants, du personnel (enseignants, chercheurs, personnels administratif et technique) et du public extérieur pour des conférences ou des rencontres de travail.

En fonction de l'effectif admis par bâtiment et selon l'isolement des bâtiments entre eux, il est possible de considérer certains bâtiments comme indépendants au sens du règlement de sécurité.

Ainsi, l'école centrale comporte deux types d'établissements distincts:

. les établissements du premier groupe, de la 1<sup>ère</sup> à la 4<sup>ème</sup> catégories comme les bureaux de direction et d'administration, les salles de cours, les salles informatiques, les laboratoires de langues, la salle de sport, les laboratoires de langues, la bibliothèque, les locaux associatifs et amphithéâtres;

. les établissements du second groupe, de 5<sup>ème</sup> catégorie, où l'exigence de l'arrêté du 21 mars 2007 porte sur l'accessibilité des prestations offertes dans le bâtiment et non sur l'accessibilité de tous les locaux comme les salles de travaux pratiques, les laboratoires de recherche, les ateliers, les bureaux des enseignants/chercheurs.

La continuité de la chaîne du déplacement est assurée par :

- . les cheminements verticaux et horizontaux
- . la signalétique et l'éclairage
- . les revêtements

**Contenu du diagnostic**

Le rapport de diagnostic est présenté en trois parties :

- . un état des lieux concernant la chaîne des déplacements extérieurs-cheminement piétons, accès automobiles et stationnement;
- . un état des lieux par bâtiment des non-conformités à la réglementation, principalement les largeurs de porte, les sanitaires, les ascenseurs;
- . une estimation financière des travaux à réaliser par bâtiment et selon trois ordres de priorité
  - priorité 1: accessibilité depuis les abords de l'établissement jusqu'à l'entrée du bâtiment;
  - priorité 2: accessibilité depuis l'entrée du bâtiment aux circulations principales aux blocs sanitaires et aux locaux (portes);
  - priorité 3: accessibilité et usage de l'ensemble des services proposés au sein de l'établissement.

**Contact**

Patrick Levasseur : chef du bureau de l'expertise immobilière, direction générale de l'enseignement supérieur et de la recherche

Dominique Allemendou : secrétariat général, Ecole Centrale de Nantes

**RECENSEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS ACCESSIBLES – PARIS Habitat OPH**

**Opérateur**

Paris Habitat OPH- Mission Handicap et vieillissement

**Objectif d'action**

Réalisation d'un inventaire de l'accessibilité du patrimoine immobilier

**Pilotage de l'action et concertation**

- . Inventaire en régie de l'accessibilité des parties communes des immeubles et réalisation de l'inventaire par des visites sur place pour déterminer l'accessibilité de chaque cage d'escalier, de la rue à la porte palière
- . Élaboration d'une grille de visite en concertation avec le PACT de Paris et des associations de personnes handicapées dont l'Association des Paralysés de France
- . Retranscription des données dans le système d'information pour chacun des 118 000 logements gérés par Paris Habitat

**Calendrier**

De 2004 à fin 2007

**Contexte**

- . Une demande identifiée en constante progression pour des logements accessibles : 8 000 personnes handicapées sur 120 000, soit 6 %, inscrites au fichier des demandeurs de logements sociaux à Paris;
- . Un parc de logements assez ancien avec 37 % de logements construits avant 1947 et 40 % entre 1947 et 1977;
- . Un vieillissement prévisible de la population hébergée et une augmentation du handicap dû à l'âge puisque le nombre d'habitants de plus de 60 ans devrait être multiplié par 1,7 d'ici 2030.

**Diagnostic**

Les résultats de l'inventaire montrent que, sur les 118 000 logements du patrimoine de Paris Habitat sont :

- . accessibles : 16 % (fauteuils roulants) soit 18 000 logements
- . praticables cannes : 47 % (personnes à mobilité réduite)
- . inaccessibles : 37 %

**Objectifs d'action**

- . Mobiliser le personnel, de la direction générale à l'ensemble du métier de la proximité, aux problématiques du handicap et du vieillissement des habitants, avec de nombreuses incidences (baisse du taux de rotation, adaptation de la relation clientèle, adaptation des logements, maîtrise des charges et des loyers face à la baisse des revenus...).
- . Mener des travaux d'amélioration du parc sur la base d'une programmation pluriannuelle pour pouvoir disposer d'ici 5 ans de 30 % de logements accessibles au lieu des 16 % actuels et de 5 % de logements adaptés. Au cours des trois dernières années, près de 1,5 M€ ont été consacrés aux travaux d'accessibilité des parties communes et un budget de

1 M€ est prévu en 2008. 500 logements ont pu faire l'objet de travaux d'adaptation avec un budget 2008 en forte progression, à hauteur de 1,7 M€.

. Faciliter les mutations et les attributions et considérer comme une priorité absolue le rapprochement de l'offre de logements accessibles/adaptés et la demande émanant de candidats locataires handicapés ou malades. Depuis trois ans, 700 logements ont été attribués à des personnes handicapées, à mobilité réduite ou gravement malades dont 133 utilisateurs de fauteuil roulant. Parmi ceux-ci, figuraient 230 locataires dont 56 utilisateurs de fauteuil roulant qui, ainsi, ont pu bénéficier d'un changement de logement.

. Améliorer l'information des réservataires et entretenir une connaissance du parc locatif, en particulier des parties privatives

. Intégrer les problématiques *handicap, mobilité réduite, vieillissement de la population* dans le Plan stratégique de Paris Habitat

**Contact**

Paris Habitat

Jean Loup BOUVIER, responsable de la Mission Handicap et vieillissement

01 71 37 05 61

**CHARTRE REGIONALE POUR LE LOGEMENT DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP EN HAUTE-NORMANDIE**

**Signataires de la charte**

- . le Département de la Seine-Maritime
- . le Département de l' Eure
- . la Maison départementale des personnes handicapées de Seine-Maritime
- . la Maison départementale des personnes handicapées de l'Eure
- . la Coordination Handicap Normandie regroupant près de 65 associations
- . l'Union sociale de l'habitat de Haute-Normandie représentant 35 organismes de logements sociaux

**Objectifs de la charte**

**1 – Augmenter l'offre de logement à l'attention des personnes en situation de handicap**

Ce premier axe de travail a pour objectif d'améliorer les réponses apportées, tant quantitativement que qualitativement, pour :

. Mettre en place un dispositif de repérage de l'offre accessible et adaptée afin de favoriser la mise en regard de la demande tant quantitative que qualitative des personnes en situation de handicap.

En effet, l'une des principales difficultés dans l'accès au logement réside dans l'absence de repérage de l'offre adaptée susceptible de leur être proposée. A l'inverse, l'absence de centralisation des besoins émanant de personnes en situation de handicap conduit souvent les bailleurs à attribuer des logements adaptés à des personnes valides. Sur la base d'une définition concertée des logements accessibles, adaptés ou adaptables, concernés par ce dispositif, une démarche de repérage sera engagée par chaque organisme et une procédure de signalisation de la vacance de logement et de recherche de candidat sera élaborée.

. Développer l'offre adaptée dans le parc existant ou neuf pour répondre aux besoins spécifiques des personnes en situation de handicap, en renforçant les partenariats entre les départements, les maisons départementales des personnes handicapées et les organismes de logements sociaux et en définissant des objectifs de production de logements.

. Mobiliser les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents dans le domaine de l'urbanisme et de l'habitat pour les inciter à intégrer des objectifs d'accessibilité dans les programmes locaux de l'habitat (PLH). La prise en compte par les EPCI de la question de l'accessibilité est susceptible de permettre d'une part, une cohérence de la continuité de la chaîne de déplacement entre cadre bâti, voirie, transports et également une complémentarité de l'approche habitat et services.

**2 – Développer les savoir-faire et les compétences dans le domaine de l'accessibilité du cadre bâti**

L'enjeu de l'accessibilité dépasse la seule application de normes techniques. Les constructions neuves auxquelles ces normes vont principalement s'appliquer restent en nombre limité alors que les besoins sont importants et diversifiés notamment si l'on prend en compte le phénomène de vieillissement des locataires dans le parc ancien. Ainsi, sur le patrimoine géré par les signataires de la charte, la construction neuve représente 1 500

logements par an pour un parc de 155 000 logements. Il importe donc d'accroître l'accessibilité du parc existant.

De plus, la stricte application des normes ne suffit pas à améliorer la qualité d'usage des logements et des parties communes telle qu'elle est vécue par les habitants. Les acteurs de la construction doivent innover pour élaborer des méthodes d'intervention à partir de la définition de résultats qualitatifs à atteindre en matière de qualité d'usage et non plus de règles techniques à respecter.

Face à cet enjeu, différentes actions seront menées pour :

- . Développer l'information, la sensibilisation et la formation des bailleurs sociaux sur la question du handicap et de la qualité d'usage de l'habitat;

- . Faire connaître les personnes ressources sur le champ du handicap;

- . Développer les initiatives et les expérimentations dans le domaine de la production d'habitat en faveur de personnes handicapées, notamment par l'organisation d'appels à projet.

Ces appels à projet portant sur la conception d'opérations de construction neuve ou de réhabilitation auront pour objet, à partir des expérimentations menées, d'identifier des pistes de progrès.

### **3 – Favoriser le maintien et l'accès au logement des personnes handicapées présentant des troubles psychiques**

Il s'agit pour cela de mettre en place des partenariats sociaux, sanitaires et médico-sociaux qui permettront aux personnes ayant des troubles du comportement à l'origine de troubles graves de voisinage, de pouvoir rester dans leur logement.

#### **Durée de la charte**

Cette charte est établie pour une durée de trois ans à compter de novembre 2007 avec un suivi annuel par les signataires.

#### **Pour en savoir plus**

##### **Contact :**

Jean-Michel Julien, Secrétaire général de Coordination Handicap Normandie

2- rue Desseaux, 76100 Rouen

[chn.sg@orange.fr](mailto:chn.sg@orange.fr)



Fiche de cas *INITIATIVES 8*

## **ADALOGIS , un dispositif pour faciliter l'accès au logement des personnes handicapées**

### **Opérateur**

La Fédération des PACT développe au niveau national, sur la base des résultats de l'expérimentation menée par le Centre d' Amélioration du Logement de la Drôme, association affiliée à la Fédération des PACT, un dispositif de bourse aux logements accessibles-adaptés dans dix nouveaux départements (Charente, Doubs, Gironde, Isère, Landes, Loire, Loire-Atlantique, Marne, Pyrénées-Atlantiques, Rhône). Ce réseau ADALOGIS a reçu le soutien financier de la Fondation des Caisses d' Epargne pour la solidarité et de la Direction générale de l'action sociale (DGAS).

### **Objectif**

ADALOGIS a pour objectif de faciliter l'accès au logement des personnes en situation de handicap ou en perte d'autonomie en rapprochant l'offre et la demande de logements locatifs accessibles-adaptés ou adaptables. La Fédération des PACT a élaboré une méthode et des outils selon un cadre général au niveau national prenant en compte tous les types de handicap. Un portail national a été ouvert afin de mettre en ligne tous les dispositifs ADALOGIS fonctionnant en France.

### **Organisation**

Une grille a été définie qui permet de qualifier les logements selon leur niveau d'accessibilité ou d'adaptation afin de pouvoir proposer un logement adapté répondant au mieux aux besoins des personnes en fonction de leur situation de handicap. Trois niveaux ont ainsi été définis :

- . niveau 1 – logement adapté pour les personnes à mobilité réduite, notamment âgées;
- . niveau 2 – logement répondant aux normes de l'accessibilité (handicap moteur entre autres);
- . niveau 3 – logement adapté aux handicaps sensoriels, cognitifs, psychiques, handicaps rares, polyhandicap, et comportant des adaptations spécifiques;

### **Expérience d'ADALOGIS 26**

A l'initiative du Centre d'Amélioration du Logement de la Drôme, en partenariat avec l'Association des Paralysés de France, une bourse aux logements est en place depuis janvier 2003. Consultable sur un site Internet interactif, ce dispositif de recensement de l'offre permet de proposer aux personnes en situation de handicap ou de dépendance des logements accessibles et adaptés existants avec un double objectif :

- . aider à la construction d'un parcours résidentiel choisi et non subi par les personnes;
- . conserver l'offre adaptée, accessible, en créant un vivier de logements repérés qui facilite pour les bailleurs sociaux l'attribution des logements.

Un formulaire en ligne, mis à disposition des demandeurs leur offre une mise en contact direct via Internet avec les gestionnaires. Les bailleurs peuvent ainsi connaître les demandes et concevoir une gestion personnalisée des logements accessibles et adaptés pour les attribuer selon les besoins. Pour le parc social et public, ce formulaire fait office de pré-demande, permettant l'envoi d'un dossier de demande locative ou la formalisation du 1<sup>er</sup> contact avec le demandeur.

Ainsi, 1 085 logements adaptés-adaptables au total depuis 2003 ont été repérés et l'objectif

d'une vingtaine de logements attribués par an est atteint. Ces résultats très positifs sont dus à une démarche partenariale, à l'échelle de la Drôme, associant toutes les parties prenantes (institutions, associations d'usagers, bailleurs sociaux et privés) et à un effort d'information et d'animation auprès des bailleurs pour les sensibiliser à cette action.

**Pour en savoir plus**

sites internet <http://www.pact-habitat.org> et <http://www.adalogis26.org>

**Contacts**

Eric Malevergne, Chargé de mission à la Fédération des PACT – tel : 01 42 81 97 77

Véronique Enjolras, Centre d'Amélioration du Logement de la Drôme – tel : 04 75 79 04 30

## 7-4 – ANIMATION DES RESEAUX ET ECHANGES D'EXPERIENCE

L'Etat et en particulier le MEEDDAT, est appelé à jouer un rôle essentiel dans la mise en oeuvre des mesures d'accessibilité à au moins trois titres. Tout d'abord en tant que propriétaire et gestionnaire d'un important patrimoine immobilier d'établissements recevant du public, son exemplarité doit servir de référence. Ensuite, il a en charge le contrôle du respect de la réglementation exercé notamment dans le cadre des commissions départementales de sécurité et d'accessibilité. Enfin, il porte une mission d'expertise, de conseil et d'assistance en matière d'accessibilité en direction de l'ensemble des maîtres d'ouvrages et de diffusion des bonnes pratiques pour réussir à tenir l'échéance d'une accessibilité généralisée en 2015.

### 7-4-1 – MOBILISATION DES SERVICES DES DDE EN FAVEUR DE L'ACCESSIBILITE

Les enjeux de société auxquels doivent répondre les services de l'Etat ont connu des évolutions sensibles ces dernières années. L'inscription de l'action des pouvoirs publics dans une logique de développement durable est devenue l'orientation politique de long terme la plus déterminante pour la conduite de leurs missions au service des citoyens. Le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire se trouve au coeur de ces enjeux. L'ensemble des services de ce ministère doit se mobiliser pour relever les défis du développement durable et assurer le portage de politiques prioritaires de l'Etat.

Parmi les champs prioritaires du développement durable des territoires, se trouvent notamment la ville durable avec une politique des transports prenant en compte le changement climatique et les bâtiments durables avec la rénovation énergétique et la mise aux normes d'accessibilité aux handicapés des bâtiments publics.

Les missions des directions départementales de l'équipement et les directions départementales de l'équipement et de l'agriculture (DDE et DDEA) tout particulièrement, doivent se décliner en fonction de ces enjeux et s'articuler de manière cohérente, qu'elles relèvent des compétences propres de l'Etat, de compétences partagées avec les collectivités locales ou de l'appui aux compétences des tiers. Aussi, les mesures du conseil de modernisation des politiques publiques annoncées le 4 avril 2008, réaffirment les principes de l'ingénierie publique pour :

- renforcer la capacité d'expertise et d'accompagnement des Collectivités Territoriales sur les politiques qui répondent aux défis du développement durable;
- conserver et amplifier dans les services territoriaux un haut niveau d'expertise technique;
- mettre fin progressivement aux interventions dans le champ de l'ingénierie concurrentielle lorsqu'elles ne sont justifiées par le portage des politiques publiques de l'Etat;
- recentrer dans les DDE ou DDEA la politique de solidarité de l'Etat avec

les petites communes autour de l'assistance technique de l'Etat pour des raisons de solidarité et d'aménagement du territoire (ATESAT).

Dans ce cadre, les missions des services en matière d'accessibilité portent sur :

- le contrôle de l'application de la réglementation et notamment, l'instruction des dossiers d'autorisation des établissements recevant du public au regard des règles d'accessibilité par leur participation au fonctionnement des commissions consultatives départementales de sécurité et d'accessibilité;
- l'engagement d'opérations de mise en accessibilité des bâtiments publics pour le compte de l'Etat ainsi que du patrimoine immobilier dont ils sont gestionnaires;
- le conseil et l'assistance aux maîtres d'ouvrage qu'il s'agisse des autres ministères, des collectivités territoriales ou des promoteurs publics ou privés de logement;
- l'animation aux niveaux régional et départemental auprès des acteurs locaux de promotion de la qualité de la construction, en créant des synergies entre les deux priorités que sont l'efficacité énergétique et l'accessibilité des personnes handicapées à leur environnement urbain.

Chaque année, la rencontre entre responsables des services en charge de l'accessibilité, organisée par la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité, est l'occasion d'un échange d'expériences sur les contenus et les conditions d'exercice de ces missions.

#### 7-4-2 – RENCONTRE 2008 DES CORRESPONDANTS « ACCESSIBILITE » DES DDE

La Délégation Ministérielle à l'Accessibilité a pour vocation de coordonner les différentes actions engagées en faveur de l'accessibilité en matière d'élaboration, de mise en cohérence et d'application des textes réglementaires (*cf. chapitre 2 : présentation de la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité*), à la fois :

- au niveau national, entre directions d'administrations centrales, et,
- au niveau local, aux niveaux déconcentrés des services extérieurs du ministère.

La DMA s'appuie pour ces missions sur le réseau des correspondants « accessibilité » des directions départementales de l'équipement et bénéficie de l'expertise du réseau scientifique et technique du ministère. Elle invite, chaque année, à se réunir, les représentants de ce réseau ainsi que les représentants des CETE animateurs de « clubs accessibilité » et les correspondants « qualité de la construction » des DRE.

Trois ans après la mise en oeuvre de la loi, et à la veille de la tenue de la première conférence nationale du handicap, il est apparu nécessaire au cours

de cette rencontre 2008 de dresser un bilan des avancées en matière d'accessibilité, à partir des expériences et des pratiques des services déconcentrés du ministère.

L'ordre du jour a porté, en premier, sur l'évolution des missions assurées par les directions départementales de l'équipement et de l'agriculture, et leurs différents rôles de contrôle, d'expertise, d'assistance technique et de conseils ainsi que de centres de ressources sur l'accessibilité, à disposition des collectivités territoriales et des milieux professionnels. Ont été abordées, également, les méthodologies d'élaboration des diagnostics d'accessibilité des établissements recevant du public, et des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics. Différents témoignages d'intervenants ont permis, enfin, d'aborder des sujets d'actualité comme l'adaptation des logements du parc privé, l'accessibilité du patrimoine architectural protégé ou la démarche « Code de la Rue » sur les zones de rencontre. L'excellence des interventions et la qualité des échanges et des débats ont démontré, une fois encore, leurs engagements dans le portage des politiques publiques en faveur d'une ville accessible.

#### 7-4-3-- LES ASSISES NATIONALES DE L'ACCESSIBILITE 2008

Pour leur troisième édition, les Assises nationales de l'accessibilité se sont tenues le 11 juin dernier, dans le cadre du salon AUTONOMIC à Paris-Expo-Porte de Versailles. Placée sous le parrainage du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, coordonnée par la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité, cette journée d'information et de débats avait pour thème :

« *Vers une ville accessible à tous ; bilan et perspectives trois ans après la loi?* »

.

Cette rencontre a permis d'établir un constat des premiers effets de la loi du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Les Assises 2008 ont réuni les témoignages des différents acteurs qui oeuvrent ensemble pour l'accessibilité dans les domaines des transports, de la voirie, des espaces publics, et du cadre bâti. Elus, administrations, associations de personnes en situation de handicap, professionnels, étaient conviés au débat à partir de leurs expériences pour accompagner et faire vivre la nouvelle réglementation, avec, en invité et grand témoin, Benoît DREZE, échevin de Liège, responsable de la politique d'accessibilité de la ville.

Après une séance introductive avec les interventions de Michèle TILMONT, déléguée ministérielle à l'accessibilité et de Patrick GOHET, délégué interministériel aux personnes handicapées, trois tables rondes étaient organisées sur des questionnements d'actualité :

- *Quelle gouvernance pour l'accessibilité de la ville à tous?*

Comment s'organise la concertation au sein des commissions communales ou intercommunales pour l'accessibilité?

*Comment garantir une continuité dans la chaîne des déplacements?*

Les échéances fixées pour l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité des transports publics et pour les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics seront-elles tenues? Quels sont les méthodologies et les outils de diagnostics mis à disposition ou utilisés par les Collectivités Territoriales lors de l'élaboration des instruments de planification ?

- *Quels rôles pour les professionnels?*

Comment mobiliser expertises et compétences dans ces domaines?

Quelles sont les nouvelles technologies mises au service de l'accessibilité ?

Le débat de clôture sur le thème « *Accessibilité et développement durable, quelles synergies?* » a permis au Président de l'Association des Maires de France, Jacques PELISSARD de s'exprimer sur le sujet des commissions communales et intercommunales pour l'accessibilité avant d'entendre, en conclusion, le discours du vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable, représentant Dominique Bussereau, Secrétaire d'Etat chargé des transports. Les propos de Claude MARTINAND ont ainsi montré comment les objectifs ambitieux du Grenelle de l'Environnement représentent de nouveaux défis pour les villes.

Les actes sont consultables sur le site de la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité :

[www.dma-accessibilite.developpement-durable.gouv.fr](http://www.dma-accessibilite.developpement-durable.gouv.fr)

#### 7-4-4 – AGIR POUR UNE VOIRIE ACCESSIBLE

L'échéance du 22 décembre 2009 fixée par la loi pour l'élaboration par les communes de plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics, a conduit la Délégation ministérielle à l'accessibilité, en partenariat avec l'Association des ingénieurs et techniciens des villes de France (AITF) et l'Union des sociétés et industries de la route françaises (USIRF), a organiser, le 18 décembre dernier, une première rencontre sur ce thème d'actualité.

Au cours de cette journée, conférenciers et participants, représentants des villes, des syndicats de communes, ont entrepris d'échanger méthodologies, expériences et conseils pour :

- élaborer des plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements d'espaces publics en considérant tous les maillons de la chaîne de déplacement, du domicile jusqu'aux lieux de vie citoyenne;
- donner des éléments de cadrage juridique;
- présenter des outils et des expériences de villes ou de d'intercommunalités diversifiées comme Riallé, la communauté urbaine de Lille, Paris le 12<sup>ème</sup> arrondissement, Metz, Poitiers...

Suite à ce premier rendez-vous, deux journées nationales seront organisées à Paris, les 18 et 19 mars 2009.

#### 7-4-5 – L'OBSERVATOIRE NATIONAL DE L'ACCESSIBILITE

Plus de trois ans après la parution de la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées et après la publication de la plupart de ses textes réglementaires d'application renforçant les obligations en matière d'accessibilité, de nombreux progrès ont été accomplis mais beaucoup restent encore à accomplir dans les domaines du cadre bâti, de la voirie et des transports publics terrestres. C'est un des constats dressés lors de la première Conférence nationale du handicap, le 10 juin dernier, qui a marqué un temps fort d'échanges et de dialogue sur l'action en faveur des personnes handicapées. Cependant très peu d'évaluations ou de remontées d'information comparative existent en matière d'accessibilité. C'est pourquoi, la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité, chargée de veiller au respect des règles ainsi que d'impulser, de coordonner et d'assurer la cohérence des actions menées en ce domaine par le MEEDDAT et tout particulièrement par ses services déconcentrés, a mis en place au plan national, avec l'appui méthodologique du CETE de Lyon, un observatoire national de l'accessibilité.

Cet observatoire sera abondé par les réponses à un questionnaire qui remplace et enrichit le bilan demandé chaque année par la DMA aux correspondants « accessibilité » des directions départementales de l'équipement et de l'agriculture. Il comporte des questions fermées quantifiables ainsi que des commentaires de synthèse sous forme de questions ouvertes (*cf. annexe 3 : questionnaire relatif à l'observatoire national de l'accessibilité*). Dans une phase de test pour 2008, il pourra être modifié au vu de ses premiers résultats. Il réclame la mobilisation de chacun d'entre eux ainsi que des personnes ressources en matière de déplacements urbains ou de politiques du logement, dans la mesure où l'accessibilité est traitée de manière transversale entre transports, voirie, espaces publics, établissements recevant du public, logements, selon le concept de « chaîne du déplacement ». Cet observatoire permettra d'intensifier la capitalisation des connaissances et des expériences innovantes pour les faire connaître.

Il pourra être l'occasion, dans chaque département, de faire le point sur la prise en compte de cette politique publique prioritaire ainsi que d'en assurer un suivi annuel et d'en informer les acteurs locaux, publics comme privés.

Une consolidation des résultats au niveau national et un suivi annuel des évolutions par un comité d'orientation de l'observatoire qui sera créé en 2009, permettront une meilleure connaissance des avancées en matière d'accessibilité, à l'horizon de la deuxième Conférence nationale du handicap, prévue en 2011.

## **UN AGENDA 22 POUR LA REGION POITOU-CHARENTES**

*En décembre 1993, l'Organisation des Nations Unies a invité ses Etats membres à trouver des solutions au problème accru du vieillissement de la population et des handicaps moteurs dans plusieurs régions du monde. Dans les «Règles pour l'égalisation des chances des personnes handicapées», considérées comme visionnaires, l'ONU a développé 22 règles concises stipulant la manière dont les autorités et les législateurs des Etats membres peuvent préparer les objectifs et les stratégies d'intégration et d'égalité des chances des personnes ayant un handicap. Les 22 règles définies par l'ONU forment un Agenda 22 de politique transversale pour les personnes handicapées.*

### **Objectif d'action**

Élaboration d'un Agenda 22 pour la Région Poitou-Charentes, cadre d'action pour une politique transversale en direction des personnes en situation de handicap, à partir des 22 règles définies par l'ONU en 1993. L'objectif principal de la Région est d'impulser une dynamique multipartenariale et participative pour l'accessibilité de tout à tous

### **Pilotage de l'action et concertation**

Partenariat avec les collectivités volontaires (Pays, Communautés d'agglomération, Département...), participation des personnes en situation de handicap et de leurs représentants et des autres acteurs (services de l'Etat, acteurs socio-économiques, culturels, sportifs, éducatifs...)

### **Calendrier**

**2006** : Lancement de la démarche Agenda 22 lors du deuxième forum régional «handicaps et réussites en novembre 2006»,

**2007** : Groupes de travail sur trois thématiques spécifiques :

- . culture, loisirs, tourisme; évolution du dispositif «vacances pour tous»
- . activités physiques et sportives
- . transports et déplacements

**2008** : Validation par l'assemblée délibérante du Conseil Régional, le 15 décembre 2008, Les travaux relatifs à l'agenda 22 du Poitou-Charentes concernent de nouveaux thèmes liés à l'insertion socioprofessionnelle des personnes en situation de handicap comme l'éducation, la formation professionnelle et l'emploi;

Lancement de l'expérimentation « Territoires accessibles- Agenda 22 local » en partenariat avec le Département des Deux-Sèvres. Il s'agit concrètement de mettre en oeuvre le concept de chaîne du déplacement dans deux territoires expérimentaux : les Pays du Thouarsais et du Bocage Bressuirais

### **Etat des lieux**

Les 22 règles proposées par l'ONU constituent un ensemble de règles de « bonne conduite » et non d'obligations légales, mises en oeuvre par des Etats et des autorités locales dans les différents domaines de la vie courante : accessibilité de la cité et de l'information, éducation, emploi, loisirs, sports, culture, vie familiale, vie personnelle, santé, réadaptation...

Les règles de l'ONU retiennent la distinction établie par l'Organisation Mondiale de la Santé entre l'incapacité et le handicap, défini comme l'ensemble des restrictions apportées à la participation d'une personne à la vie sociale; l'inadéquation du milieu dans lequel vit une



personne en situation de handicap agissant comme un frein au déploiement de ses capacités.

### **Principes directeurs de l'agenda 22**

L'agenda 22 du Poitou-Charentes s'inscrit dans une démarche de développement durable, l'ambition est de réconcilier l'homme et son environnement, pour que chacun puisse trouver sa place dans la société, les plus performants comme les plus fragiles, les générations d'aujourd'hui comme celles de demain. Cette appréhension du handicap prend un relief particulier dans une région comme le Poitou-Charentes, marquée par le vieillissement de la population : la moyenne d'âge s'élève à 41,9 ans contre 39,3 pour la moyenne nationale et 20,6 % des habitants de la région ont plus de 60 ans contre 16,3 en France

### **Orientations prioritaires**

Des fiches actions mentionnent les règles de l'agenda 22 des Nations-Unies qu'elles déclinent et décrivent les mesures que la Région s'engage à prendre, leur calendrier, leur financement et leur modalités d'évaluation selon différents indicateurs. Ainsi les fiches actions prioritaires portent sur :

#### **. initier une démarche expérimentale d'un agenda 22 local transposable à l'ensemble des territoires du Poitou-Charentes**

– assurer l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement

. *agenda 22 local : expérimentation territoire accessible Nord Deux Sèvres*

#### **. impulser une dynamique régionale pour faciliter l'accès des personnes en situation de handicap**

1 – l'accès de tous au tourisme, à la culture et aux loisirs pour :

. *rendre accessible les hébergements, équipements et sites touristiques et culturels*

. *faire connaître les initiatives et ressources touristiques et culturelles accessibles*

. *développer la gratuité des sites, équipements et animations culturelles pour les accompagnants*

. *aider au premier départ en vacances des personnes en situation de handicap et de leurs aidants*

. *faciliter l'accès au cinéma pour les personnes sourdes, malentendantes, aveugles...*

2 – l'accès de tous aux activités physiques et sportives

. *rendre accessibles les équipements et la pratique du sport*

. *faire connaître les activités et équipements sportifs accessibles*

. *accompagner les sportifs de haut niveau en situation de handicap dans leur carrière sportive*

3 – l'accès de tous aux transports et aux déplacements

. *engager des schémas d'accessibilité des transports*

4 – l'accès de tous à l'éducation

. *rendre les établissements scolaires accessibles à tous les types de handicap*

. *faciliter le parcours scolaire des enfants et des jeunes en situation de handicap*

. *changer le regard en accompagnant les initiatives développées dans le cadre de la vie scolaire*

. *sensibiliser, former les personnels contribuant à la vie scolaire*

5 – l'accès de tous à la formation professionnelle et à l'apprentissage

. *faciliter l'accès à la formation des travailleurs handicapés en partenariat avec l'AGEFIPH*

6 – l'accès de tous à l'information et au conseil à la validation des acquis de l'expérience

. *promouvoir l'accès à la VAE pour les personnes en situation de handicap*

7 – l'accès de tous à l'emploi durable

. *sensibiliser les employeurs à l'emploi des personnes en situation de handicap*

- . *aider les personnes en situation de handicap à créer leur propre activité*
  - . *sensibiliser et mobiliser les entreprises au recrutement et au maintien dans l'emploi*
  - . *inciter les associations à recruter des personnes en situation de handicap*
  - . *accueillir des personnes en situation de handicap au sein des collectivités territoriales*
  - . *accompagner l'emploi des personnes en situation de handicap en milieu protégé*
- 8 – l'accès de tous à l'information
- . *faciliter l'accès à l'information via les technologies de l'information et de la communication*
- 9 – l'accès de tous au micro-crédit universel
- . *améliorer les conditions de vie des personnes en situation de handicap par l'accès au crédit pour le financement d'un projet de vie*

[www.poitou-charentes.fr/sante-handi/handicap/agenda22.dml](http://www.poitou-charentes.fr/sante-handi/handicap/agenda22.dml)

**En savoir plus :**

**Contacts :**

Patrick Larible, Conseiller régional en charge du Handicap  
Sylvie Brossard, responsable du service Santé/Handicap – Région Poitou-Charentes  
Danièle Hellot, chargée de mission Handicap – Région Poitou Charentes



## 8 - PARTENARIATS

### 8-1 – TOURISME ET HANDICAP

A ce jour plus de 3 200 sites touristiques ont reçu un avis favorable de la commission nationale du Label Tourisme et Handicap. 82 % des prestataires ont obtenu le Label pour le pictogramme mental, 65 % pour le handicap moteur, 49 % pour le handicap auditif et 29 % pour le handicap visuel. Parmi les labellisés, 15 % ont obtenu une labellisation pour les quatre familles de handicaps.

Les types d'établissements le plus représentés parmi les labellisés sont les hébergements avec presque 53 % des effectifs, viennent ensuite les musées (près de 11 %), les restaurants (8 %), les structures diverses (6,5 %), les offices de tourisme (6 %), puis les activités sportives ou de nature, les campings, les monuments, les fermes pédagogiques et zoo ainsi que les caves et la gastronomie.

#### *Un label pour qui ?*

Ce label national s'inscrit dans la démarche d'intégration des personnes handicapées en terme d'accueil et d'accessibilité, avec deux objectifs :

- apporter une information fiable, descriptive et objective de l'accessibilité des sites et équipements touristiques en tenant compte de tous les types de handicaps,
- développer une offre touristique adaptée et intégrée à l'offre généraliste.
- Ce label est destiné à la clientèle à besoins spécifiques afin qu'elle bénéficie d'une information fiable sur l'accessibilité des lieux de vacances et de loisirs, pour les quatre types de handicap – l'offre devant couvrir tout le champ des prestations touristiques et en particulier les hébergements, les restaurants, les sites touristiques et les sites de loisirs.

Il doit permettre également d'engager les professionnels du tourisme dans une démarche d'accueil, d'accessibilité et d'information en direction de la clientèle handicapée.

#### *Un label comment ?*

Les prestataires de services souhaitant recevoir la clientèle en situation de handicap doivent s'adresser à l'instance régionale de concertation et d'attribution du label « Tourisme & Handicap » mise en place par les délégués régionaux au tourisme.

Cette instance, composée de représentants des professionnels du tourisme et des associations de personnes handicapées, a pour mission la mise en place et l'attribution du label.

Dans un premier temps, le professionnel reçoit une grille d'auto-évaluation qui lui permet d'apprécier l'accessibilité de son équipement.

A partir de ce premier diagnostic, le professionnel peut s'engager :

- soit dans une démarche d'adaptation de son équipement avec, éventuellement, le soutien des services compétents et des associations spécialisées,

- soit dans la démarche de labellisation proprement dite.

La labellisation implique l'analyse de l'équipement par des évaluateurs représentant les professionnels du tourisme et les associations de personnes handicapées. Leur évaluation repose sur une grille détaillée établie à partir d'un référentiel national.

Au vu des conclusions, la commission nationale délivre le label «Tourisme & Handicap». La labellisation peut être accordée pour un, deux, trois ou quatre handicaps. Les critères retenus dans ces cahiers des charges n'ont pas pour objectif de sélectionner les situations idéales mais d'identifier les équipements où les touristes handicapés peuvent utiliser les prestations à disposition, le plus en autonomie possible.

L'unité nationale du dispositif et le travail d'évolution des critères sont assurés par l'Association Tourisme et Handicaps.

#### *Un label évolutif*

Un établissement touristique peut recevoir le label pour certains handicaps puis, suite à des aménagements, il peut obtenir des pictogrammes supplémentaires. De même, des modifications au sein de la structure peuvent amener des retraits partiels de pictogrammes ou du label.

Plusieurs projets ont été réalisés, avec la participation de la DMA, en 2008 pour le développement du Label Tourisme et Handicap : création d'une fiche descriptive de l'accessibilité de chaque structure, mise à jour de la demande de Label Tourisme et Handicap, troisième édition des Journées Nationales Tourisme et Handicap les 29 et 30 mars 2008 (431 sites labellisés ont participé à cette opération qui a généré 345 articles), mobilisation des établissements culturels dans le cadre des Journées Européennes du Patrimoine du 19 septembre 2008.

Certains travaux ont également été poursuivis en 2008 : réalisation d'outils d'évaluation pour le tourisme nautique, les pontons de pêche, les festivals. Poursuite des travaux du groupe de travail sur l'accessibilité des territoires des stations de montagne.

A sa création, le label se situait dans une position d'avant-garde. Aujourd'hui, la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées impose de nouvelles obligations de mise en accessibilité du cadre bâti, de la voirie, du transport, des espaces ouverts au public et des vacances adaptées. Tous ces domaines sont transversaux aux activités de tourisme et de loisirs. Le Label sera donc amené à évoluer à terme après l'application effective de la loi au 1<sup>er</sup> janvier 2015.

## **8-2 – PARTENARIATS DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS**

### **8-2-1 – SNCF**

La complexité et la diversité des gares et des trains, les obstacles issus de l'histoire de la construction du chemin de fer (nombreuses hauteurs de quais, par exemple) sont autant de difficultés à surmonter pour rendre le voyage en

train accessible à tous. Les obligations découlant de la loi du 11 février 2005 imposent que des moyens soient déployés pour rendre accessible à tous les types de handicap l'univers ferroviaire aussi bien le matériel roulant que les gares que la loi considère comme des Établissements Recevant du Public.

Pour la SNCF, l'accessibilité est une politique d'entreprise car il en va de la continuité de l'accès aux gares et aux trains pour l'ensemble des utilisateurs. C'est la raison pour laquelle la Présidente de la SNCF a nommé en janvier 2007 une déléguée à l'accessibilité. La délégation qui intègre désormais la Mission Voyageurs Handicapés a pour rôle de définir la nouvelle politique d'accessibilité de la SNCF. Cette politique, est fondée à la fois sur des investissements et de nouveaux services, le tout, défini dans un dialogue approfondi avec les personnes handicapées et à mobilité réduite.

En effet, le pilotage de cette politique nécessite de veiller à la cohérence des actions menées dans l'entreprise et d'assurer la coordination des initiatives des différentes directions impliquées (Grandes lignes, TER et Transilien, Matériel, Infrastructure, Recherche...).

Pour être certaine d'avancer à bon escient, la SNCF a fait le choix d'une démarche construite sur l'écoute et l'échange avec les personnes handicapées afin que la politique mise en place prenne en compte les besoins réels et non une certaine idée que l'on se fait de l'accessibilité quand on n'est pas directement concerné. Ce dialogue a déjà permis de mieux appréhender les spécificités de chaque grand type de handicap sans oublier les personnes en situation de handicap, comme les personnes âgées. Ces échanges ont mis en évidence la complexité de la notion de cheminement dans une gare. Même quand des solutions existent elles sont parcellaires et répondent peu aux besoins spécifiques de personnes handicapées.

Ce dialogue a déjà produit des avancées sur trois points :

- Il est nécessaire d'institutionnaliser un dialogue suivi avec les associations représentant les grands types de handicap.
- Pour réussir au mieux l'accessibilité, il est nécessaire d'expérimenter par les personnes handicapées elles-mêmes les équipements et aménagements proposés pour s'assurer que les installations conviennent et apportent des améliorations conséquentes;
- Quels que soient les progrès observés dans les aménagements ainsi que dans l'efficacité des équipes d'accessibilité, il faudra toujours un service d'accueil et d'accompagnement pour les personnes handicapées.

Pour renforcer l'accessibilité, la SNCF a décidé :

- D'investir 500 millions d'euros en fonds propres sur 10 ans pour rendre les gares et les trains accessibles,
- De mettre en conformité les installations en coopération avec Réseau Ferré de France (RFF), propriétaire des voies et des quais,
- De mettre en place des services adaptés à commencer par un véritable

service d'accueil et d'accompagnement tout au long du voyage pour les voyageurs handicapés. Il s'agit du service « Accès Plus ». Cette prestation d'accueil et d'accompagnement sans rupture depuis l'entrée de la gare de départ jusqu'à la sortie de la gare d'arrivée permet de se déplacer plus facilement dans les gares et les trains. Il s'agit d'un service gratuit à la personne destiné aux titulaires d'une carte d'invalidité d'au moins 80 %, d'une carte « réformé/pensionné de guerre » ou présentant un handicap avéré, utilisant au quotidien un fauteuil roulant.

- De former les agents en contact avec les clients aux attentes spécifiques des personnes handicapées.

Les agents ont une forte implication personnelle dans l'accueil des voyageurs handicapés. Aujourd'hui plus de 450 000 accueils et accompagnements de personnes en situation de handicap sont effectués par an dans près de 400 gares. Dans la grande majorité des cas, l'accompagnement donne satisfaction aux clients du train. Mais lorsque la chaîne du déplacement est rompue, les conséquences pour une personne handicapée peuvent être lourdes. Une formation a donc été élaborée par la Mission Voyageurs Handicapés portant à la fois sur les gestes professionnels de service mais aussi sur les attitudes et les comportements qui permettent de tenir compte des spécificités liées chaque type de handicap. Cette formation met l'accent sur une approche relationnelle attentionnée et une amélioration de la qualité du service apporté à l'ensemble des voyageurs.

#### 8-2-2 – RATP

Créée en 1949, la RATP est un établissement public à caractère industriel et commercial. Entreprise de transport public avec ses réseaux Métro, RER, Bus et Tramway, elle exploite en Ile-de-France l'un des premiers réseaux multimodaux du monde. Sa mission : offrir le meilleur service de transport urbain au meilleur coût pour la collectivité.

En matière d'accessibilité, l'ambition de la RATP est d'offrir une chaîne de transport cohérente et accessible à toutes les clientèles. Pour ce faire, la RATP a créé en janvier 2000, la Mission Accessibilité qui propose et met en application la politique de la RATP dans le domaine de l'accessibilité des réseaux.

A ce titre, la mission :

- veille au respect des plans d'action décidés par la direction générale;
- préconise les équipements et les organisations les plus adaptés à cette problématique pour chaque réseau;
- conseille les exploitants sur les dispositions techniques ou organisationnelles à mettre en œuvre dans ce domaine;
- assure la cohérence entre les réseaux;
- maintient le dialogue avec les associations, l'environnement institutionnel et les autres transporteurs;

- communique sur la politique d'accessibilité de la RATP en interne et en externe;
- peut tenir, sur certains projets, le rôle d'assistance à la Maîtrise d'ouvrage;
- participe à des commissions nationales et internationales visant à faire évoluer les normes, la législation et les préconisations existantes.

C'est la raison pour laquelle les aménagements réalisés et en cours ont été conçus spécialement pour répondre autant aux besoins des personnes handicapées qu'à ceux des personnes âgées, des mères de familles accompagnées d'enfants ou des voyageurs encombrés de paquets ou de vélos.

#### *Le réseau de surface*

Sur les 330 lignes d'autobus, 65 sont, aujourd'hui accessibles aux utilisateurs de fauteuils roulants (UFR). Parmi celles-ci, 33 lignes concernent Paris. L'avancée des travaux réalisés sur la voirie par les services techniques de Paris durant l'année 2008, va permettre de déclarer partiellement accessibles près de 25 lignes supplémentaires d'ici fin 2009. Il est également important d'observer que l'équipement du parc d'autobus permettrait, sous réserve de l'aménagement des points d'arrêt correspondants, de rendre accessibles près de deux cent lignes supplémentaires en région parisienne. Fin 2008, les personnes en fauteuil roulant ont effectué près de 30 000 voyages sur les lignes accessibles.

Les personnes déficientes sensorielles n'ont pas été oubliées puisque tous les autobus sont, aujourd'hui, dotés d'une annonce sonore des arrêts desservis qui sera, à l'horizon de la fin 2009, complétée d'une annonce visuelle sous forme d'un panneau défilant.

80 % des des points d'arrêts sont également pourvus du système annonçant l'heure d'arrivée des deux prochains bus. Ce dispositif pourrait être complété, dans les années à venir d'une interface accessible aux déficients visuels.

Enfin, les trois lignes de tramway sont accessibles à toute personne présentant une déficience motrice ou sensorielle puis que les aménagements avaient été pensés dès la conception du matériel et des infrastructures. Pour ce qui concerne la dernière ligne mise en service, le T3, une collaboration étroite entre les équipes de la RATP, de la ville de Paris et les associations de personnes handicapées a permis d'optimiser l'accessibilité à ce moyen de transport sans en dégrader les conditions d'utilisation, notamment de disponibilité pour tous.

#### *Les réseaux ferrés*

L'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite se poursuit sur la partie du RER gérée par la RATP. Après la gare de « Laplace » (ligne B) inaugurée fin 2007, les gares de la « Varenne Chenevières » (ligne A) et « Les Bacconnets » (ligne B) sont désormais accessibles. Elles ont été rejointes, en 2008, par la gare « Parc de Sceaux » (ligne B). Début janvier 2009, Boissy Saint Léger (ligne A) et Palaiseau-Villebon seront déclarées accessibles.



Actuellement les lignes A et B du RER (partie RATP) comptent 50 gares accessibles en toute autonomie sur un total de 65, soit 77 % de l'ensemble. Ce taux de réalisation atteindra 95 % en 2009 et la totalité des gares sera accessible à l'horizon 2012, soit avec 3 à 4 ans d'avance sur l'obligation prévue par la loi du 11 février 2005. La gare de Nanterre Université, accessible avant les travaux de refonte du pôle, est prévue pour 2014. Les équipements (ascenseurs, passages élargis motorisés, aménagements des accès...) sont financés par la Région Ile-de-France et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France. Le programme total d'aménagement des gares de RER géré par la RATP est de l'ordre de 200 millions d'euros.

Grâce à ce dispositif, dans les 50 gares équipées d'ascenseurs, les personnes en fauteuil roulant ont pu effectuer plus de 20 000 voyages tout au long de l'année 2008.

Concernant l'indication des arrêts à l'intérieur des rames, la moitié d'entre elles sont équipées d'un plan de ligne lumineux avec annonces sonores. A l'occasion du renouvellement ou de la rénovation des voitures, ce dispositif sera systématiquement installé.

Tous les quais du RER sont, par ailleurs, équipés d'un système visuel permettant de connaître les gares desservies par le prochain train. Une étude sur l'accessibilité de ce dispositif aux personnes non voyantes a été entreprise.

Pour ce qui concerne le métro, des efforts importants ont été consentis au cours de ces dernières années pour en améliorer la facilité d'accès aux personnes déficientes sensorielles. A ce titre, les lignes 1 et 14 ont été équipées d'annonces sonores des arrêts desservis. Sur la ligne 3 et bientôt sur les lignes 13, 1 et 4, ce programme est complété par une visualisation du même type que celle mise en place sur le RER.

Les quais des stations qui sont, pour la quasi-totalité, équipés du système visuel d'information et d'arrivée des deux prochains trains, verront progressivement la mise en service d'un complément sonore destiné aux non-voyants. Ce système qui est, d'ailleurs, aujourd'hui opérationnel sur l'ensemble des stations de la ligne 13, a été étendu à 3 autres lignes en 2008 et sera généralisé à l'ensemble des stations avant 2015.

Bien que l'accessibilité du réseau Métro aux utilisateurs de fauteuil roulant ne soit pas assujettie au délai de 10 ans dans le cadre de la loi du 11 février 2005, une étude, menée avec les associations de personnes à mobilité réduite doit permettre de décider de l'opportunité de construire un « réseau noyau ».

#### *Les projets à venir*

Dans les années à venir, les efforts des financeurs et des réalisateurs devraient se porter sur le déploiement d'installations lourdes dans les stations particulièrement empruntées par les personnes en fauteuils roulants. Ces stations pourraient être celles qui assurent les correspondances avec les modes lourds (SNCF ou RATP) ou les grandes gares routières. Le réseau ainsi constitué autour des stations déjà accessibles permettrait à ces voyageurs particuliers d'emprunter efficacement le réseau. Quoiqu'il en soit, les personnes

en fauteuil roulant pourront très bientôt bénéficier de la multimodalité du réseau du réseau de la RATP et donc utiliser, au moins dans Paris intra-muros, lorsque les stations de métro ne sont pas accessibles, le réseau de surface qui constitue au sens de la loi de 2005, le moyen de substitution au réseau souterrain.

Afin de permettre à une grande partie des usagers qui éprouvent des difficultés à emprunter les escaliers fixes (personnes âgées, femmes enceintes, voyageurs encombrés de bagages ou accompagnés de jeunes enfants par exemple) l'installation d'escaliers mécaniques pour desservir les accès des stations qui en sont dépourvus, fait également partie des priorités fortes de la RATP.

*Une opération significative : les bandes d'éveil et de vigilance*

Afin d'assurer la sécurité des personnes handicapées visuelles, la RATP a fait le choix, depuis de nombreuses années, d'équiper l'ensemble des bords de quai du métro, du RER et du tramway de bandes d'éveil et de vigilance. Les règles actuellement en cours de refonte dans ce domaine conduiront à faire évoluer la nature de ces dispositifs et d'en étendre leur utilisation, notamment aux abords des escaliers fixes.

Les personnes déficientes auditives, pour leur part, peuvent bénéficier, sur l'ensemble des points de vente d'au moins un guichet équipé d'une boucle magnétique. Ce système permet à ces voyageurs, et sous réserve qu'ils possèdent un appareil auditif, de dialoguer aisément avec le personnel chargé de la vente des titres de transport.

### 8-2-3 – AEROPORTS DE PARIS (ADP)

En 2008, Aéroports de Paris a accueilli plus de 86 millions de passagers et emploie plus de 10 000 personnes. Le groupe possède trois plates formes en Ile-de-France, dix aérodromes et un héliport. L'objectif d'ADP est de devenir l'acteur aéroportuaire de référence par son efficacité, la qualité de ses services aux passagers, sa gestion environnementale et ses performances économiques.

2 % des passagers accueillis annuellement sont des personnes à mobilité réduite dont le nombre ira en augmentant compte tenu du vieillissement de la population et de l'accroissement du nombre de voyages des personnes âgées. La Mission Accessibilité a été mise en place en mars 2005. Avant la loi du 11 février 2005, ADP avait déjà entrepris une démarche volontaire pour la mise en accessibilité de ses installations; elle l'a poursuivi en réalisant un audit complet de ses terminaux. Les points d'accueil devant les terminaux ont été aménagés ainsi que la quasi totalité des comptoirs d'information (abaissement et mise en place de boucles magnétiques). Des bandes contrastées ont été installées sur les tapis roulants et les escaliers mécaniques à l'intention des personnes malvoyantes. Toutes les portes vitrées comportent une signalisation spécifique pour les malvoyants et les personnes de petite taille.

2008 a vu la mise en application du règlement européen sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires qui donne aux gestionnaires d'aéroports l'entière responsabilité de l'assistance aux passagers handicapés. Dès le 22 juillet 2008, les passagers en situation de handicap permanent ont été pris en charge dès leur arrivée sur les plates-formes, depuis les points d'arrivée des bus, des taxis et, pour Paris-Charles de Gaulle et Orly, des gares jusqu'à l'embarquement dans l'avion. La prestation d'assistance est en outre élargie aux situations de handicap temporaire. Ceci implique une professionnalisation du prestataire d'assistance via une formation très spécifique et adaptée aux différentes situations de handicap ainsi qu'une formation importante des personnels au contact du public. Pour ce faire, ADP, avec la collaboration des quatre grandes associations représentatives des personnes handicapées, a élaboré un module de sensibilisation (une première en France) afin de préparer les agents au contact du public à l'accueil des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite.

Par ailleurs, un investissement à hauteur de 3 millions d'euro a été réalisé afin de mettre à disposition des passagers handicapés et à mobilité réduite des bornes d'appel directement reliées aux prestataires d'assistance et intégrant toutes les fonctionnalités nécessaires. Les espaces d'information devenus espaces d'accueil ont été totalement repensés afin d'y intégrer les besoins des personnes handicapées, tels que l'éclairage modulable, le traitement du sol, la signalisation, la sonorisation...

La mise en place de tous ces équipements et de la concertation sur ces sujets ont d'ailleurs été salués par la remise du Grand Prix de l'Accessibilité 2008 de la part du magazine « Ville et Transports » qui récompense habituellement des villes plutôt que des entreprises.

D'une manière générale, ADP a souhaité impliquer systématiquement, aux différentes phases des projets, les associations de personnes handicapées et à mobilité réduite. Après leur avoir présenté le projet virtuel afin de recueillir leurs remarques, observations et améliorations éventuelles, le chantier a fait l'objet d'une visite avant ouverture, puis d'une visite finale après ouverture. C'est ainsi qu'ADP a associé les représentants des associations ainsi que la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité aux projets de « La Galerie parisienne » (satellite 3) et du terminal 2G. Actuellement un travail est en cours sur le futur satellite 4, qui sera une salle d'embarquement à l'image de « la Galerie parisienne », et qui sera traité de la même manière. Cette collaboration permanente et active, véritable démarche de qualité d'usage pour tous, permet d'identifier rapidement les problèmes qui pourraient survenir et de les résoudre, autant que possible, pendant le projet en tenant compte des contraintes techniques d'Aéroports de Paris. A titre d'exemple, dans le cadre de la refonte complète de la signalétique d'Aéroports de Paris, les associations représentatives des différentes situations de handicap ont été largement impliquées. Différentes solutions possibles leur ont été présentées par ADP en essayant de trouver le meilleur compromis entre les différents besoins de chacune d'entre elles.

Ainsi, le terminal 2G a fait l'objet d'une application anticipée de la mise en

œuvre de la nouvelle signalétique. La démarche adoptée a permis également de réduire au maximum les obstacles, tels que les stèles et autres objets d'information et de signalétique, afin d'utiliser les mobiliers existants (ex : Indication d'embarquement sur toute la longueur de l'escalier mécanique). La signalétique devient alors visible de très loin, respecte les contrastes de couleur et ne représente pas un obstacle pour les personnes en situation de handicap.

#### 8-2-4 – AIR FRANCE

Comme en 2007, l'ensemble des actions mises en œuvre par Air France en 2008 ont eu pour objectif principal d'honorer les engagements de la compagnie en matière d'accessibilité et de service en faveur de ses clients handicapés ou à mobilité réduite.

Après l'achèvement des travaux portant sur l'accessibilité générale de sa flotte (accessibilité «physique») et sur l'accessibilité au transport aérien proprement dit, la compagnie travaille aujourd'hui sur la mise en œuvre de produits qui leur sont spécialement destinés.

Il s'agit d'abord du service Saphir service d'Air France dédié aux personnes handicapées, disponible au départ de France métropolitaine et des DOM ainsi que de 18 autres pays.

Il s'agit aussi des travaux de mise en œuvre du règlement européen n°1107/2006 sur les droits des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles effectuent un voyage aérien, qui ont également constitué un élément clé des actions de la compagnie en matière d'accessibilité.

La mise en œuvre de ce règlement a d'ailleurs constitué l'un des éléments clés du plan d'action de la compagnie pour l'année 2008. Le transfert de la responsabilité de l'assistance aux gestionnaires d'aéroports à compter du 26 juillet 2008 nécessite en effet une préparation soutenue dans de nombreux domaines. Air France y a travaillé avec les principaux aéroports français, dont, bien entendu, ADP, mais également avec tous les aéroports en Europe. Ces travaux ont porté notamment sur :

- la définition des normes qualités et leurs conditions de mise en œuvre,
- la préparation des systèmes d'information (information des gestionnaires d'aéroport, suivi opérationnel de l'assistance...),
- le partage des responsabilités en cas d'incident et, notamment, des règles de prise en charge des clients.

Au-delà de ce «chantier» prioritaire, deux objectifs ont été atteints pour 2008 en matière de produit offert aux clients dits «PMR» :

- l'équipement en «chaises de transfert de bord» de l'ensemble de la flotte court et moyen courrier, pour la plupart des vols (actuellement disponibles sur l'ensemble des avions long courriers et sur certains avions moyen courriers lorsqu'ils effectuent des vols de plus de 4 heures, conformément aux recommandations françaises et internationales),
- la possibilité pour certains clients handicapés moteur de conserver en

cabine leur fauteuil roulant personnel (selon leurs caractéristiques), sur un certain nombre de vols, notamment vols longs courriers et en correspondance.

- Enfin les hôtesses et les stewards d'Air France sont formés au handicap. Parmi eux certains pratiquent la langue des signes (LSF).

### **8-3 – GROUPEMENT DES AUTORITES RESPONSABLES DE TRANSPORTS (GART)**

Le GART, association réunissant les autorités responsables des transports (AOT) au sens de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, compte parmi ses membres, 188 agglomérations, 61 Départements et 21 Régions. Cette plate-forme d'échanges et de réflexions des élus en charge des transports a pour objectif de mieux vivre et se déplacer, en construisant une mobilité durable grâce aux transports publics et aux modes alternatifs à la voiture.

Le GART a lancé en novembre 2007 une enquête auprès de ses adhérents sur l'état d'avancement des schémas directeurs d'accessibilité qui devaient être élaborés trois ans après la loi du 11 février 2005. Les résultats début 2008 montraient que si un peu moins d'un tiers des AOT n'ont pas encore engagé leurs schémas, plus des deux-tiers (72 %) avaient entrepris leur réalisation mais ne pouvaient pas respecter le délai du 11 février 2008.

Ces résultats s'expliquent par de nombreuses difficultés qui sont partagées par l'ensemble des AOT

- des délais très courts après la parution des textes d'application de la loi compte-tenu de la complexité du diagnostic portant sur le recensement précis de l'ensemble des points d'arrêt, gares et quais et sur la prise en compte des handicaps sensoriels et mentaux;
- des difficultés organisationnelles liées à la multiplicité des acteurs et à la répartition des tâches et des compétences entre collectivités gestionnaires de voirie, les services transport des AOT et leur collectivités membres, notamment, pour assurer une cohérence entre Schémas directeurs d'accessibilité et Plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics;
- le manque de moyens humains et d'expertise pour répondre à ces nouvelles obligations par l'absence de référentiels méthodologiques et techniques;
- le manque de moyens financiers compte tenu de l'importance des travaux entraînés par les dispositions de la loi;
- des difficultés juridiques sur l'interprétation à donner à «l'impossibilité technique avérée» ou à «la disproportion manifeste entre les améliorations apportées et leurs conséquences» créant des incertitudes sur la recevabilité des demandes de dérogation et des propositions de services de substitution.

Un suivi de cette première enquête a été effectué par le GART en décembre 2008 et montre des résultats plus positifs puisqu'il en ressort, qu'à partir de 2009, malgré ces difficultés, le nombre de schémas directeurs d'accessibilité

doit plus que doubler. Sur 94 AOT hors Ile-de-France ayant répondu à l'enquête, 33 SDA ont été réalisés en 2008 et un total de 73 devraient l'être en 2009.

#### **8-4 – LE CLUB ACCESSIBILITE DES GRANDES ENTREPRISES (CAGE)**

Depuis 2005, la DMA fédère un club des grandes entreprises autour des principes et des exigences en matière d'accessibilité posés par la loi du 11 février 2005 *pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées*. Ce club a pour vocation d'échanger des expériences, de créer des synergies, d'étudier les pratiques étrangères, de monter des actions communes, notamment en matière de communication.

Le club accessibilité des grandes entreprises est actuellement constitué d'entreprises ou groupements professionnels couvrant de nombreux secteurs d'activités, transport, tourisme, services, communication, distribution : SNCF, RATP, Air France, Aéroports de Paris, Alstom Transport, la Fédération des artisans taxi, le Syndicat professionnel des centraux de radio taxi de Paris et de la Région parisienne représenté par Taxis G7, l'Union des métiers et industries de l'hôtellerie, le Groupe ACCOR, EDF, l'Association des opérateurs de téléphonie mobile, France Telecom, la Fédération du commerce et de la distribution, le Groupe La Poste, IRISBUS, RFF, la Fédération nationale des métiers du stationnement et le Mouvement des entreprises de France (MEDEF)-branche Île-de-France R2H.

En 2008, le CAGE s'est ouvert au groupe GDF/Suez et à la Société Générale.

Durant cette année, le CAGE s'est réuni à trois reprises :

- ***réunion du 7 février 2008 dans les locaux de la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité au MEEDDAT, à La Défense***

**Le MEDEF Ile-de-France** a présenté ses multiples actions, depuis 1995, pour une accessibilité à l'emploi des salariés en situation de handicap.

En 1995, diverses organisations professionnelles et divers MEDEF départementaux ont vu la nécessité de s'impliquer au niveau des entreprises pour l'insertion des salariés handicapés.

La première démarche a consisté en la création d'une structure d'aide afin de communiquer sur la réglementation existante et son évolution, sur la formation, sur le maintien à l'emploi des salariés devenus handicapés à la suite d'un accident de la vie ou d'une maladie, notamment auprès des PME (entreprises de 20 à 150 salariés). Les grandes entreprises ont aidé à la prise de conscience des PME par l'invitation de leurs dirigeants dans leurs locaux pour montrer des exemples d'expériences réussies.

Le département de Seine-Saint-Denis (93) a été une base importante de cette démarche par la proximité de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, de zones commerciales et la concentration d'entités économiques importantes.

Le MEDEF 93 a ainsi créé un Club entreprises pour fédérer les grandes entreprises sur le partage d'expérience, auxquels se sont joints des experts extérieurs. Ce club regroupe, entre autres, Air France, ADP, mais aussi des enseignes comme Auchan et Carrefour.

La loi du 11 février 2005 a intensifié ces échanges sur le recrutement, la formation, l'accessibilité par une plus grande communication et une plus grande sensibilisation. Ces échanges s'établissent sur le schéma suivant :

- 1 - les responsables présents sélectionnent des thèmes sur l'emploi et le handicap
- 2 - le groupe intègre des experts
- 3 - des salariés handicapés travaillant en entreprise viennent témoigner in-situ ou par vidéo-conférence. Le groupe Auchan a invité des collaborateurs en situation de handicap à ces réunions.

L'idée principale de ces réunions est un partage d'expérience en matière de politique de l'emploi afin de dépasser la notion de handicap pour s'intéresser avant tout à la compétence et au savoir-faire.

Le MEDEF-Île-de-France a financé des adaptations de poste de travail. Des collaborateurs font de la télé prospection pour sensibiliser les entrepreneurs.

Bien avant la loi du 11 février 2005, le MEDEF 93 a souhaité impliquer les pouvoirs publics par un pacte territorial relatif aux jeunes handicapés scolarisés en milieu ordinaire dans le cadre d'une convention avec l'Education nationale. Un tuteur au sein de l'école est en relation avec un tuteur en entreprise pour un suivi de ces jeunes avant leur sortie d'école. Ces programmes en alternance facilitent l'intégration de ces jeunes en entreprises par des formations adaptées aux besoins économiques. Cependant, l'objectif est parfois difficile à atteindre, particulièrement lorsque l'étudiant en situation de handicap poursuit ses études au-delà de ce que le programme de tutorat prévoyait ou lorsque le tuteur enseignant est muté. Néanmoins, les problématiques liées à l'accueil de salariés en situation de handicap dans l'entreprise sont ainsi abordées au sein de l'entreprise avant l'intégration des jeunes. Cette sensibilisation concerne les handicaps cognitifs ; les handicaps lourds ne sont pas abordés.

Le MEDEF Ile-de-France Ressources Humaines et Handicap (R2H) a repris le diagnostic conseil auprès des entreprises, depuis la promulgation de la loi du 11 février 2005 et de ses textes d'application. Il dispose d'experts pour des diagnostics lourds en entreprises avec un suivi de la politique d'accompagnement. Cette activité est en fort développement.

**La société Taxis G7** a présenté ses actions pour une offre accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR). Taxis G7 est un standard auquel sont affiliés 5 000 taxis.

Depuis 2004, la politique d'accès du taxi aux personnes handicapées est une priorité. Ne possédant pas de flotte de véhicule, Taxis G7 a dû motiver les chauffeurs qui sont pour la plupart d'entre eux, des indépendants soit propriétaires de leur voiture, soit locataires.

La principale difficulté est le coût d'adaptation du véhicule, ce coût étant très élevé.

Taxis G7 a mis en place le service Taxis G7 Horizon qui est composé à ce jour de :

- 15 véhicules avec rampe d'accès pour une personne en fauteuil,
- 35 véhicules avec fauteuil avant pivotant permettant à une personne à mobilité réduite d'entrer et sortir du véhicule plus aisément.
- 

La rampe d'accès implique un surcoût au véhicule de 22 000 €. Le Département de Paris et la Région Île-de-France apportent une subvention au propriétaire du véhicule à hauteur de 11 000 €.

Le taux d'activité des véhicules équipés d'un siège pivotant est faible. Par contre, le taux d'activité des véhicules avec rampe d'accès est de 100 %.

Le service Taxis G7 Horizon, c'est aussi la mise en place de moyens humains, un standard téléphonique dédié, des télé-opérateurs formés à l'institut de Garches.

Un logiciel spécifique pour optimiser la gestion de cette flotte de véhicules a été créé, les courses étant facturées au tarif ordinaire.

Taxis G7 Horizon, c'est environ 1 000 courses par mois commandées au standard et 1 000 à 1 500 courses environ par mois prises directement par les chauffeurs lorsqu'ils arrivent à fidéliser leurs clients.

Le taux de satisfaction des utilisateurs de Taxis G7 Horizon est élevé :

89 % des utilisateurs sont très satisfaits

8 % sont satisfaits

2 % moyennement satisfaits

1 % pas satisfaits

Trois années après la mise en place de ce service, il ressort cependant de la part de la clientèle qu'il n'y a pas assez de véhicules accessibles et que les temps d'attente restent encore trop longs.

Taxis G7 a également travaillé à aménager des véhicules fourgon de série avec plancher bas, ce qui limite le coût de mise en accessibilité. De plus, ces véhicules permettent le transport de 2 personnes en fauteuil.

Taxis G7 a signé des partenariats avec plusieurs grandes sociétés françaises pour le transports de leurs clients. C'est le cas d'ADP avec lesquels Taxis G7 a signé une convention en 2008 pour la prise en charge des personnes sur les sites aéroportuaires.

Un accord sur ce même principe a été signé avec Air France pour le transfert entre deux aéroports des clients de la compagnie, mais également pour la prise en charge des salariés du groupe en situation de handicap. Un accord lie également Taxis G7 avec la SNCF et la RATP lorsqu'il y a rupture dans la chaîne du déplacement d'un usager des ces transporteurs comme par exemple, la panne d'un ascenseur dans une station ou lorsque la gare de départ ou de destination n'est pas encore accessible.

Taxis G7 communique sur ses services adaptés par des campagnes de publicité dans la presse (Les Échos, Le Figaro, etc.) et dans la presse spécialisée personnes âgées, personnes handicapées, accessibilité et amélioration du cadre de vie.



**La Fédération du Commerce et de la Distribution** a présenté ses actions pour une meilleure prise en compte de l'accessibilité. Elle regroupe des grandes surfaces dans l'alimentaire, le non alimentaire et le spécialisé.

*Face aux nouvelles obligations découlant de la loi du 11 février 2005*

En matière de cadre bâti neuf et existant, Périfem et la SOCOTEC ont mis en place une formation destinée aux exploitants et fabricants de grandes surfaces. Cette formation se déroule sur deux jours et est axée sur l'accessibilité et la réglementation. SOCOTEC informe et donne des solutions aux problématiques posées.

*D'autre part, la FCD suit les travaux de la sécurité civile au ministère de l'Intérieur sur la réglementation sécurité incendie dans les ERP afin de concilier les impératifs d'accessibilité aux impératifs de sécurité qui sont parfois contradictoires. Des réunions ont été organisées par le MEEDDAT auxquelles la FCD a participé.*

*Les actions pour 2008 ont porté sur :*

- . La mise en place d'une commission spécifique à Périfem sur le partage d'expérience des différentes enseignes. Il est prévu de présenter durant le second semestre 2008 des exemples concrets de réalisations exemplaires.
- L'instauration d'un pôle de compétitivité des industries du commerce près de Lille.
- La mise en place d'un E-guide, système interactif d'assistance aux personnes en situation de handicap dans la grande distribution. Il s'agit de concevoir un système de guidage, d'assistance et d'aide à l'autonomie des personnes aveugles et malvoyantes entre autres, dans les magasins.
- la participation au Forum Accessibilité de l'AFNOR, pour faire suite à la mission de Xavier BERTRAND.

**France Telecom – Orange Groupe** a présenté son avatar à destination des personnes sourdes et malentendantes signant en langue des signes française (LSF)

Ce programme est centré sur l'accueil et la transmission d'information. Il répond à la norme 240 sur la communication voix/donnée/image.

La population de personnes sourdes est actuellement de 480 000 personnes dont 150 000 pratiquent la LSF. Il existe un fort taux d'illettrisme chez les personnes sourdes et malentendantes adultes. Actuellement, 80 % de ces personnes éprouvent des difficultés avec l'écrit.

Globalement, les personnes qui signent (celles qui pratiquent la LSF) apprécient l'avatar (gestuelle, attitude du personnage, etc.).

L'objectif de cet avatar est :

- d'améliorer l'accessibilité des personnes sourdes et malentendantes à l'information,
- de faciliter la mise à jour des contenus grâce à la traduction automatique

- Il peut être utilisé pour :
- le Web en traduction FAQ
- la téléphonie mobile : les messages textuels de types SMS sont traduits en gestuel (LSF) avec la difficulté que représente le nouveau langage écrit SMS qui doit d'abord être traduit en français littéraire puis en LSF.

Il fonctionne actuellement sur des contenus d'information fermés comme par exemple des catalogues de produits. L'inverse, la traduction de la LSF en français littéraire fait l'objet d'une recherche avec l'Agence nationale de la recherche (ANR).

- ***réunion du 19 juin 2008 au siège du Groupe La Poste***

Le Groupe La Poste a présenté les différents métiers du groupe et les problématiques d'accessibilité à résoudre. Le groupe, c'est :

- le traitement du courrier
- l'acheminement des colis
- la Banque Postale
- le réseau de distribution grand public : 15 000 points contact avec le grand public

La mise en accessibilité du parc immobilier a amené le groupe à mettre en place une Direction de l'Immobilier qui gère tout à la fois la vente, l'achat et la location des différents locaux utilisés par le groupe. Un plan stratégique 2008/2012 a pour mission la performance et la confiance d'une part, le développement, le recrutement, la diversité et l'accessibilité d'autre part.

La Direction du Projet Diversité et Handicap (DPDH) du groupe La Poste est directement rattachée à la direction générale et a pour mission d'améliorer le savoir faire du groupe dans les domaines du handicap et de la diversité, d'assurer l'absence de discrimination, de communiquer sur ses actions et de mobiliser le groupe sur un projet commun (sensibilisation, information et formation).

La DPDH promeut l'égalité, l'employabilité, l'amélioration de l'accessibilité pour l'ensemble de la clientèle et l'amélioration du taux d'emploi des salariés handicapés qui atteint, en 2008, 4,89 % de la masse salariale du groupe.

Les objectifs de la DPDH sont :

- un parc immobilier complètement accessible à l'échéance 2015,
- des ensembles immobiliers accueillant plus de 50 personnes accessibles dès 2012,
- que l'ensemble des sites internet et intranet du groupe soit accessible d'ici 2010;
- et que l'ensemble des produits et services développés par le groupe intègre l'accessibilité dès la conception.

L'accessibilité de l'offre des produits et services doit être pensée dès le domicile du client par le développement de la télématique. Tous les sites doivent être accessibles conformément au référentiel ADAE. Le site d'accueil des clients du groupe doit permettre de connaître le niveau d'accessibilité du bureau de poste

(automates, marches, rampes, élévateurs, etc.).

Des conventions ont été passées avec les communes pour le dépôt/service à domicile pour les personnes âgées et les personnes handicapées de divers produits (médicaments par exemple).

Le Groupe La Poste a entrepris d'équiper ses agences clientèles de bandes de guidage, de tarifs en Braille, de boucles magnétiques aux guichets, d'automates équipés de prise spécifiques pour une meilleure sonorisation. Le groupe envoie également les relevés de compte en Braille pour les personnes aveugles et malvoyantes qui en font la demande et 15 000 boîtes aux lettres, en France, sont étiquetées en Braille.

Les principales difficultés rencontrées par le groupe sont :

- l'absence de norme sur les matériaux (bandes de guidage par exemple),
- l'absence de référentiel concernant les diagnostiqueurs.
- Les filiales du groupe suivent les accords nationaux et doivent également se rendre accessibles : Médiaposte, la Banque Postale, etc.

La réunion fût, par la suite, consacrée à l'accueil de la délégation américaine conduite par Monsieur Michaël WINTER (voir en 94 Accueil de la délégation américaine à Paris) et à l'élaboration du programme avec les partenaires membres du CAGE (Taxis G7, SNCF, RATP, RFF, France Telecom-Orange Groupe, Air France et ADP).

- ***réunion du 19 décembre 2008 à la boutique prototype Bleu Ciel d'EDF à Paris***

EDF a souhaité présenter aux membre du CAGE le prototype de la boutique Bleu Ciel afin de mettre en avant les dernières réalisations du groupe pour une meilleure accessibilité tant de l'offre de produits et services à destination de la clientèle que de l'insertion de salariés en situation de handicap en milieu professionnel rendu accessible.

**La Délégation interministérielle aux Personnes handicapées (DIPH)** a présenté la réglementation relative à l'accessibilité des locaux de travail.

*Quelques chiffres clés issus de l'enquête INSEE de 2007*

- le taux d'activité des personnes handicapées est 44 % contre 71 % pour la population générale en France (personnes dont l'âge est compris entre 16 et 64 ans, personnes en âge de travailler et en capacité de travailler. Sont exclues les personnes handicapées ne pouvant pas travailler). A cette occasion, il fut indiqué que l'expression « personne souffrant de handicap » était surannée et inappropriée, qui doit être remplacée par « personne handicapée ».
- le taux de chômage des personnes handicapées est 19 % contre 8 % pour la population générale.
- .53 % des établissements de plus de 20 salariés et 53 % des établissements de moins de moins de 20 salariés ont recruté au moins une personne handicapée, secteurs public et privé confondus.
- 33,5 % des entreprises n'emploient aucun salarié handicapé.

### *Quelques grandes dates*

- 1905 : première loi sur le recrutement de personnes handicapées, les mutilés de guerre, à hauteur de 10 % des effectifs.
- 1987 – 1991 : obligation de recrutement de 6 % de salariés handicapés pour les entreprises de plus de 20 salariés et création de l'AGEFIPH pour le secteur privé.

### *Nouveaux dispositifs*

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 met en place de nouveaux dispositifs qui complète et renforce les dispositions déjà existantes :

- obligation renforcée pour le secteur public d'atteindre au moins le seuil de 6 % de la masse salariale dans le recrutement et le maintien dans l'emploi d'agents en situation de handicap,
- création du Fond d'Insertion des Personnes Handicapées dans la Fonction Publique (FIPHFP),
- sanctions renforcées et élargissement du dispositif,
- prise en compte de tous les handicaps.
- 

### *Élargissement des bénéficiaires notamment aux :*

- travailleurs reconnus handicapés par la commission des droits et de l'autonomie des personnes handicapées (CDAPH) qui remplace la commission technique d'orientation et de reclassement professionnel (COTOREP) ;
- victimes d'accident du travail et de maladie professionnelle avec 10 % d'incapacité permanente
- titulaires d'une pension d'invalidité civile ou militaire ;
- sapeurs pompiers volontaires.

### *Obligation d'emploi*

La réglementation prévoit plusieurs dispositifs pour s'acquitter de l'obligation d'emploi de personnes en situation de handicap :

- l'emploi effectif de travailleurs handicapés,
- la sous-traitance en prestations de services d'entreprises adaptées (EA) ou d'établissements et services d'aide par le travail (ESAT) à hauteur de 50 % du montant des cotisations collectées par l'association nationale pour la gestion des fonds de l'insertion professionnelle des personnes handicapées (AGEFIPH),
- la conclusion d'accord d'entreprise,
- l'accueil de stagiaires,
- le versement des cotisations AGEFIPH ou FIPHFP.

### *Les contributions AGEFIPH*

Les employeurs peuvent déduire du montant des cotisations à verser à

L'AGEFIPH :

- . les réalisations de travaux facilitant l'accessibilité,
- . la mise en place de transports adaptés ou d'aides au logement.

#### *Les sanctions*

La pénalité pour non respect de l'obligation d'emploi de personnes handicapées équivaut à 1 500 fois le montant du salaire minimum interprofessionnel de croissance (SMIC) horaire par salaire manquant. Ce montant est majoré de 25 % si au-delà de 3 ans, la situation reste inchangée.

#### *Les aides*

Il existe 13 formes d'aides accordées par l'AGEFIPH dont :

- l'aide à la mise en accessibilité des conditions de travail,
- l'adaptation du poste de travail, les études préalables, les outils, l'informatisation,
- l'accessibilité du lieu de travail (et non pas l'ensemble du bâti « établissements recevant du public »),
- le diagnostic d'accessibilité pour les entreprises de plus de 20 salariés et de moins de 100 salariés qui ne sont pas des ERP.

#### *La réglementation*

Le texte d'application de la loi du 11 février 2005 est en discussion au Conseil d'Etat et devrait être publié dans le courant du premier semestre 2009.

Il faut bien distinguer l'obligation d'emploi pour les entreprises de 20 salariés et plus, de l'obligation de mise en accessibilité des locaux qui s'applique à toutes les entreprises sur la base du principe de non discrimination et d'accès à tout pour tous. Un lieu accessible doit permettre à toute personne d'accéder, de circuler, d'évacuer (innovation dans la réglementation qui doit être en phase avec les nouveautés réglementaires sur la sécurité incendie et qui doit être complétée par le décret sur les ERP), de se repérer, de communiquer avec la plus grande autonomie qui soit.

Les locaux de travail seront régis par les mêmes procédures que celles qui régissent les ERP (constructions neuves, aménagements, bâtiments existants). Le projet de décret soumis au Conseil d'Etat prévoit que s'il y a modification partielle d'un bâtiment existant, la prise en compte de la valeur des travaux sur la valeur du bâtiment doit être inférieure à 80 %.

Si le coût des travaux est supérieur à 80 % pour les entreprises de moins de 200 salariés, l'obligation portera sur un niveau au moins accessible. Pour les entreprises de plus de 200 salariés, l'ensemble du bâti doit être accessible, quel que soit le niveau. Les rédacteurs ont souhaité éviter les contradictions avec d'autres textes réglementaires sur les entreprises. Le seuil de 200 salariés a été retenu car il est déjà pris comme mesure dans les textes réglementations précédents. Par ailleurs, ils ont souhaité rester en cohérence avec les textes d'application de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 sur les ERP neufs et existants.

Le principe de non discrimination tel que défini dans le texte défend le droit à l'emploi des personnes handicapées mais présente également les moyens mis en place pour permettre ce droit à l'emploi.

**La mission Accessibilité d'EDF et l'équipe projet Bleu Ciel** ont présenté le concept de boutique prototype Bleu Ciel.

C'est un concept tout à la fois économique et commercial pour répondre à une demande de la clientèle. EDF a capitalisé sur une première expérience de mise en accessibilité de son réseau d'agences commerciales à la fin des années 1990 et au début des années 2000 et sur un partage d'expérience avec France Telecom – Orange Groupe qui a également mis en accessibilité son réseau d'agences commerciales récemment. **C'est une application concrète du CAGE dont la mission principale est le partage d'expérience et de bonnes pratiques.**

Cette réalisation a été permise par une réflexion concertée entre :

- la direction de l'immobilier,
- la commission Accessibilité,
- les architectes des bâtiments de France (ABF),
- les collectivités locales.

6 boutiques Bleu Ciel EDF pilotes sont déjà ouvertes et 2 le seront au début de l'année 2009. Ces 8 établissements doivent servir de test en situation réelle pour valider les nouveaux concepts imaginés par l'équipe projet. Ces établissements sont situés à Nantes, Bordeaux, Nice, Tourcoing, Lyon, Dijon, Boulogne-Billancourt et Paris.

EDF s'est inspiré de l'approche « Design for All » (conception pour tous) pour une intégration de l'accessibilité généralisée participative autour de :

- la direction des ventes,
- la direction de l'immobilier,
- la direction de la communication,
- des créateurs « maison »,

en intégrant l'accessibilité dès la conception des lieux pour éviter les fléchages jugés discriminatoires. La notion de développement durable est également prise en compte ; le bâti doit être exemplaire.

Ont été recherchés et réalisés :

. la proximité avec le client dans les locaux,

- des lignes épurées,
- des contrastes de couleurs qui ont été validés par un panel de personnes malvoyantes,
- des enseignes boutique lumineuses alimentées par des panneaux solaires,

- un guichet multi-public avec partie haute et partie basse et dégagement pour les petites roues avant des fauteuils roulants à la base des guichets,
- des salles d'attente intégrant des espaces vides entre les fauteuils et les banquettes permettant à une personne en fauteuil de prendre place parmi l'assistance et non pas de se trouver au milieu de l'espace et des passages,
- des «douches sonores» au dessus des bornes interactives pour permettre à une personne aveugle ou malvoyante d'entendre les messages sonores appliqués sur les écrans visuels tactiles,
- des bornes interactives permettant l'utilisation aisée par des personnes en fauteuil, des personnes aveugles ou malvoyantes, des personnes malentendantes appareillées, des personnes de petite taille, grâce à un travail important mené sur la forme de la borne, son degré d'inclinaison, les équipements comme des boucles magnétiques, les matériaux choisis et leur couleur,
- des bornes de prestation produits/services accessibles (positionnement des tiroirs, présentation des offres, préhension des pochettes sur les supports-présentoirs, travail réalisé sur les portants, ...
- un poste conseiller clientèle équipé d'une caméra (webcam) et du système e-sourd permettant une communication en direct avec les personnes sourdes.
- Parmi les premiers retours d'expérimentation en situation réelle, une demande de la part des usagers porte sur le degré d'inclinaison de l'écran des bornes interactives d'information. L'équipe projet travaille à nouveau sur ce produit pour offrir de nouvelles propositions qui seront à leur tour, mises en expérimentation dans les 8 boutiques Bleu Ciel.

## 9- FORMATION INFORMATION ET DEBATS

Outre sa participation aux deux évènements majeurs de 2008, la Conférence nationale du handicap et le Sommet de l'égalité, la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité a été à l'initiative de plusieurs rencontres qu'elle a organisées et pour lesquelles des actes ont été publiés (*cf. chapitre 74*) :

- la rencontre nationale des correspondants «accessibilité» des DDE(A), le 1er avril 2008,
- la troisième édition des Assises nationales de l'Accessibilité, le 11 juin 2008, intitulées «*vers une ville accessible: bilan et perspectives trois ans après la loi* »
- le colloque AITF – USIRF – DMA, le 18 décembre : «*agir pour une voirie accessible* ».

De plus, la délégation interministérielle à l'accessibilité a été invitée à participer à un certain nombre de colloques tout au long de l'année 2008. La délégation s'attache également à participer à la sensibilisation du grand public en étant présente lors de salons et manifestations.

### 9-1 – COLLOQUES, RENCONTRES ET DEBATS

#### 9-1-1 – COLLOQUE PREDIT «ACCESSIBILITE ET CONCEPTION POUR TOUS»

Créteil, le 11 février 2008

A la date anniversaire de la loi du 11 février 2005, plus de deux cents personnes, tant des agents des collectivités territoriales que des représentants de la société civile, ont participé au colloque intitulé «*Accessibilité et conception pour tous* ». Ce colloque avait été organisé dans le cadre du bilan du 3<sup>ème</sup> programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (Prédit 3) pour rendre compte des recherches en cours ou achevées.

Les résultats d'une étude comparative entre le niveau d'accessibilité des réseaux de transport des agglomérations de Lyon et de Stuttgart ont été exposés, en accentuant plus particulièrement sur les facteurs juridiques, techniques, sociétaux, etc. qui pouvaient expliquer une différence dans les résultats et dans les solutions d'accessibilité adoptées.

Un second temps de cette journée fut consacré aux recherches-actions menées conjointement par les collectivités locales et les instituts de recherche pour bâtir des méthodologies qui seraient mises à disposition de toutes les autorités organisatrices de transport devant élaborer un schéma directeur d'accessibilité. Ces méthodologies portent tant sur l'état des lieux de l'existant que sur les modalités de faire émerger des préconisations efficaces et acceptées par le plus grand nombre.

Plusieurs solutions d'accessibilité furent présentées durant le dernier temps de ce colloque. Certains projets de recherche et d'innovation visaient à répondre aux besoins des personnes ayant un handicap visuel ou auditif, ceci en s'appuyant sur les nouvelles technologies de l'information et de la communication; d'autres à adapter la signalétique d'urgence aux usagers sourds ou malentendants et d'autres enfin à faciliter la montée ou la descente



des personnes handicapées, notamment des personnes en fauteuil roulant dans les trains, ceci en toute sécurité.

#### 9-1-2 – FORUM ACCESSIBILITE DE L'AFNOR

Paris, le 10 mars 2008

L'AFNOR a réuni le Forum « Accessibilité » afin de faire un premier point sur l'état de l'accessibilité en France et des besoins en normalisation, trois ans après la parution de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005. Cette réunion était présidée par Gilbert Montagné et Eric Molinié, conseiller du président d'EDF pour les questions d'accessibilité.

Eric Alexandre, chargé d'études à la DMA a présenté les résultats du Groupe de Réflexion Stratégique (GRS). Les travaux menés dans le cadre du GRS ont eu pour but la réalisation de référentiels de bonnes pratiques normatifs, selon une méthode privilégiant la concertation de tous les acteurs, la prise en compte des règles et normes existantes ainsi que les cahiers des charges déjà réalisés, le guide ISO 71 « Principes directeurs pour les normalisateurs afin de répondre aux besoins des personnes âgées et de celles ayant des incapacités » en date de 2001 servant de base de travail aux réflexions

Le GRS a permis la publication de plusieurs référentiels de bonnes pratiques notamment dans les transports, l'information, la signalétique, les activités culturelles, éducatives, sportives et de loisirs, la prise en compte de l'accessibilité dans la conception et la fabrication des appareils électroménagers produits blancs, les modes d'emploi et notices d'utilisation simplifiés, etc.

La délégation ministérielle a été à l'origine du GRS, elle a piloté l'ensemble des groupes de travail jusqu'à la clôture du GRS en 2007.

#### 9-1-3 – COLLOQUE «TOURISME ET HANDICAP, LE LABEL ET LA LOI»

Caen, le 29 mai 2008

Un colloque sur l'accessibilité des sites touristiques et sur l'accessibilité de l'offre touristique de produits et services a été organisé à l' Institut Mémoire de l'édition contemporaine (IMEC) de Caen, à l'abbaye d' Ardenne, par la délégation régionale au tourisme. Eric Alexandre, représentant la DMA, a rappelé les grands principes de l'accessibilité des ERP pour tous les types de handicap et les dates d'échéances fixées par la loi de 2005.

Cette manifestation a réuni environ deux cents personnes issues des associations traitant du handicap, des élus, des prestataires du tourisme, des représentants de l' Etat.

Les échanges ont porté sur les parcs d'attraction, les salles de spectacles, les musées et monuments, les plages et sites de randonnées, les gîtes, hôtels et chambres d'hôte, qui depuis 2001 ont pu anticiper la loi du 11 février 2005 en appliquant le label *Tourisme et Handicaps*.

Parmi les intervenants, l'association locale *Vivre ensemble-l'AVIE* et le maire de la station balnéaire de Bernières-sur-Mer (14) ont expliqué leur démarche de

mise en accessibilité de la plage et du front de mer, des équipements aquatiques et des installations sanitaires, douche et toilettes permettant tant aux personnes en fauteuil roulant qu'aux personnes aveugles et malvoyantes de profiter des plaisirs de la plage et de la baignade.

#### 9-1-4 – COLLOQUE «CULTURE ET TOURISME, FRANCE, SUEDE»

Paris, le 25 septembre 2008

Organisé par l'ambassade de Suède en France à l'Institut national des jeunes sourds à Paris, ce colloque a été l'occasion d'une confrontation entre les politiques culturelles suédoise et française et le rôle des associations dans ces deux pays. Diverses interventions ont porté sur les pratiques face à l'écrit et à l'image et sur les pratiques d'accueil dans le monde du tourisme et des loisirs.

#### 9-1-5 – COLLOQUE «L' ACCESSIBILITE: réussissons ensemble»

Melun, le 21 octobre 2008

A l'initiative de la direction départementale de l'équipement de Seine et Marne, ce colloque a été un point de rencontre entre tous les acteurs de l'accessibilité . Il a permis de donner une information à un public large, notamment aux élus du département, sur la réglementation dans les domaines du logement, des établissements recevant du public, des espaces publics et de la voirie, ainsi que des transports, pour une continuité de la chaîne de déplacement avec les témoignages de plusieurs associations.

#### 9-1-6 – COLLOQUE « RENDRE LA VILLE ACCESSIBLE AUX PERSONNES HANDICAPEES: cadre juridique et bonnes pratiques »

Paris, le 23 octobre

La Gazette Santé-Social et Le Courrier des Maires, organisateurs de ce colloque, avaient pour objectifs de rappeler les règles et de faire un point d'étape de l'application de la loi du 11 février 2005 sur le volet accessibilité des établissements, équipements, voirie, transports...dans les communes, qui sera l'un des grands chantiers du mandat 2008-2014, et également, de croiser les expériences de terrain menées par les collectivités et mutualiser les bonnes pratiques.

Michèle Tilmont, déléguée ministérielle à l'Accessibilité, était invitée à intervenir pour présenter le rôle de la délégation au sein du MEEDDAT ainsi que les missions d'appui des DDE auprès des collectivités locales.

#### 9-1-7 – JOURNEES EUROPEENNES DE L'ACCESSIBILITE

Paris, les 31 octobre et 1er novembre

Ces journées organisées par l'association «Accès universel» avaient pour thème «30 ans d'efforts sur l'accessibilité en Europe» avec les témoignages de nombreuses personnalités: élus, administrations, professionnels, et représentants des associations de personnes handicapées, en Europe et aussi au Québec et en Ontario. Les séances plénières étaient complétées par des ateliers de présentation d'expériences pratiques selon trois thématiques:

- urbanisme, lieux de travail et activités de service;
- transports et lieux de transit;
- culture, tourisme, loisirs et sports.

Michèle Tilmont a animé l'Atelier 1 sur l'urbanisme qui a permis d'entendre les interventions des élus de Grenoble, Nancy, Stockholm et Victoriaville au Québec.

(cf. site: [www.journeeseuropeennesaccessibilite.com](http://www.journeeseuropeennesaccessibilite.com))

9-1-8 – VILLE ACCESSIBLE A TOUS, Journée – réseau n°6 « *Quelles démarches pour le cadre bâti existant ?* »,  
Lyon, le 25 novembre 2008

Le thème de l'accessibilité de la ville est au coeur des réflexions des élus qui souhaitent mieux prendre en considération les aspirations des usagers et des citoyens.

Les collectivités locales sont de plus en plus conscientes du rôle qu'elles ont à jouer pour rendre la «Ville accessible à tous» ce qui nécessite de privilégier une approche globale plutôt que des approches sectorielles. Ainsi, elles ont exprimé leur intérêt et le besoin d'échanger leurs expériences et de discuter des moyens de progresser. Le CERTU s'est proposé comme «facilitateur» en organisant des journées de réflexion et de discussion sur des thèmes ciblés. Ces journées permettent de constituer un réseau d'élus et de professionnels.

La sixième journée d'échange a été organisée conjointement par le CERTU, les délégations Rhône-Alpes du CNFPT et de l'AITF, sur le thème: «*Quelles démarches pour le cadre bâti existant ?* »

Au cours de cette journée, des témoignages sur les diagnostics d'accessibilité, sur les pratiques de concertation et sur les recherches de solutions ont permis l'échange de points de vues pour les collectivités et professionnels concernés.

Eric ALEXANDRE, pour la DMA a présenté le travail de normalisation qui a permis l'élaboration du référentiel de bonnes pratiques AFNOR BP X 35-075 concernant l'élimination des difficultés liées à la présence d'une marche.

9-1-9 – COLLOQUE UNE VOIRIE ACCESSIBLE A TOUS  
Evry, le 12 décembre 2008

Organisée par la Fédération des cheminements doux en Essonne (FCDE) et l'Association des paralysés de France 91, cette rencontre à laquelle participaient de nombreux représentants des associations locales de personnes handicapées ainsi que le conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement (CAUE) et la direction départementale de l'équipement, a permis un débat sur les modes doux de déplacement et l'accessibilité. Michèle Tilmont est intervenue pour rappeler les obligations d'élaboration des plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics.

## **9-2 – MANIFESTATIONS**

9-2-1 – AUTONOMIC PARIS

Paris, parc des expositions de la porte de Versailles, les 11, 12, et 13 juin 2008

Salon international professionnel et grand public, *Autonomic Paris*, a pour vocation de réunir l'ensemble des solutions, produits et services permettant d'améliorer l'autonomie des personnes handicapées et des personnes âgées dépendantes.

Leader en France en matière de salon sur le domaine du handicap, de la dépendance et du soutien à domicile, il s'adresse aux professionnels de la santé et du social, de l'équipement et des transports, du tourisme et de la culture, aux collectivités territoriales, aux industriels, aux fabricants et revendeurs d'aides techniques et matériels adaptés, aux établissements sociaux et médico-sociaux, aux associations ainsi qu'aux usagers et à leur entourage. Durant trois jours, il a reçu près de 32.000 visiteurs tant professionnels que grand public et plus de 450 exposants français et étrangers sur 20.000 m<sup>2</sup> d'exposition ont participé à cette manifestation.

Pour cette 10<sup>ème</sup> édition, plusieurs conférences ont participé à la vie du salon qui se situe au cœur de l'actualité et des enjeux sociétaux actuels illustrés par la loi du 11 février 2005 et la loi de cohésion sociale du 18 janvier 2005. Pour se former et s'informer sur ces sujets, ont été organisées les Troisièmes Assises Nationales de l'Accessibilité coordonnées par la délégation ministérielle à l'accessibilité (*cf. le chapitre 743*).

Dans ce cadre, la délégation ministérielle à l'Accessibilité a assuré la conception, l'organisation et l'animation du stand commun au ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et au ministère de la ville et du logement. L'ensemble des domaines d'activité de ces ministères était présenté au travers des missions des services:

- **l'accessibilité et son cadre législatif:** délégation ministérielle à l'Accessibilité :
  - les missions de la DMA
  - la présentation de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées
- **l'urbanisme et le cadre bâti:** direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN) :
  - l'adaptation du logement
  - l'accessibilité aux établissements recevant du public
  - les commissions départementales d'accessibilité et de sécurité
- **les transports:** direction générale des Infrastructures, des transports et de la mer – (DGITM) et la direction générale de l'aviation civile (DGAC) :
  - le ski pour tous,
  - la recherche PREDIT (Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres),
  - l'accessibilité des moyens de transport
- **les routes et leur usage :** direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) :

- l'accessibilité de la voirie,
- le permis de conduire pour les personnes sourdes
- **la recherche et les études** : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) et l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS);

Pour la première fois, une Maison de l'Autonomie a rassemblé en un même lieu tous les conseils et services destinés aux personnes en perte d'autonomie (CLIC, MEDPH, etc.) et a tenté d'apporter des solutions à l'aménagement de leur habitat. Parce que les personnes âgées ont des besoins spécifiques et parce que l'un des points fondamentaux du Plan Solidarité Grand Âge 2007-2012 est de laisser le libre choix aux personnes âgées dépendantes de rester vivre à domicile, les organisateurs des salons Autonomic ont souhaité ouvrir ces manifestations sur un nouveau développement Autonomic Grand Âge. Ce nouvel espace propose des solutions attendues pour l'accompagnement des personnes âgées dépendantes (services à la personne, logement, conseils, conférences, etc.).

Le salon Autonomic se décline également en province et permet aux acteurs locaux, professionnels, élus, collectivités territoriales, associations de mieux se faire connaître du grand public. Le MEEDDAT est présent sur ces manifestations et ce sont les correspondants «accessibilité» des directions départementales de l'Équipement qui animent les stands en partenariat avec la DMA.

#### 9-2-2 – AUTONOMIC GRAND EST Nancy, 26 et 26 septembre

Pour sa 5<sup>ème</sup> édition, Autonomic Grand Est à Nancy a réuni plus de 200 exposants sur 7 500 m<sup>2</sup> d'exposition. Cette manifestation est la référence où convergent tous les acteurs du handicap et de la dépendance pour l'autonomie des personnes, à domicile et/ou en institution.

#### 9-2-3 – AUTONOMIC MEDITERRANEE Marseille, les 27 et 28 novembre

Pour sa 5<sup>ème</sup> édition, Autonomic Méditerranée à Marseille a réuni plus de 200 exposants sur 7 500 m<sup>2</sup> d'exposition. Tout comme Autonomic Grand Est, cette manifestation est la référence pour les acteurs locaux de l'accessibilité et de l'autonomie de la personne qu'elle soit personne handicapée, personne âgée ou personnes âgées dépendante.

Dans le cadre de cette manifestation, la DMA a réuni la veille de l'ouverture du salon, le 26 novembre, les acteurs locaux de l'accessibilité des services déconcentrés du MEEDDAT. Au cours de cette réunion organisée à la direction départementale de l'équipement et de l'agriculture des Bouches-du-Rhône, la DMA, le CERTU et le CSTB ont présenté aux correspondants « accessibilité »

des DDEA, des DRE, du CETE d'Aix-en-Provence, et également aux personnes en charge des problématiques liées à l'accessibilité au Conseil général des Bouches-du-Rhône et aux représentants des hôpitaux de Marseille, les nouveaux outils mis à leur disposition par le réseau technique et scientifique du MEEDDAT.

Eric Alexandre, a présenté les nouvelles orientations d'action de la DMA et l'aide et l'accompagnement que la délégation développe pour permettre aux correspondants de mener à bien leurs missions. Cette rencontre a permis une démonstration de nouveaux outils méthodologiques mis à la disposition des DDEA, le logiciel développé par le CSTB pour la Qualité de l'ACCESSIBILITÉ (LOQACCE) et l'outil METHODIAG étudié par le CERTU (*cf. chapitre 62*).

#### 9-2-4 – CONGRES DES MAIRES DE FRANCE

Paris, Parc des expositions de la porte de Versailles

Lors du Congrès des maires de France, en novembre dernier, un point d'information technique sur la mise en oeuvre de la loi de 2005 a été proposé aux élus avec la participation de la déléguée ministérielle à l'accessibilité ainsi que de Caroline Cayeux, maire de Beauvais et présidente de la communauté d'agglomération du Beauvaisis. Depuis 2006, la ville de Beauvais, ville-pilote 2003 et laboratoire national de l'accessibilité, participe à la création d'un réseau de villes sur la thématique « Accessibilité, handicap et mobilité »

#### 9-2-5 – FORUM ACCESSIBILITE

Paris, le 16 décembre 2008

La Préfecture de police de Paris en partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie ont organisé la première édition du Forum accessibilité. Le Préfet de police est en effet pilote pour l'application à Paris, du volet « accessibilité » de la loi de 2005. Ce forum s'adressait principalement aux propriétaires et gestionnaires d'établissements recevant du public notamment ceux de 5ème catégorie qui forment la structure commerciale des villes et également aux professionnels du BTP et aux concepteurs de matériels adaptés. La délégation ministérielle à l'Accessibilité y était présente pour le MEEDDAT, aux cotés du CERTU et du CSTB.

#### 9-2-6 – ACCUEIL D'UNE DELEGATION DE LA FEDERAL TRANSIT

ADMINISTRATION aux Etats Unis, les 3 et 4 juillet 2008

Le 3 juillet 2008, la délégation ministérielle à l'Accessibilité a accueilli à Paris la délégation américaine conduite par Michaël WINTER, *Senior Program Analyst* à l'Office international de l'Accessibilité et du Handicap de la *Federal Transit Administration* et principal rédacteur de l'*Americans with disabilities Act*.

La matinée fut consacrée à une visite à l'Assemblée nationale avec l'attaché parlementaire de Madame Bérengère POLETTI, députée des Ardennes. Madame Bérengère POLETTI est l'auteur d'un rapport de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques sur les apports de la

science et de la technologie à la compensation du handicap, présenté en juillet 2008 (cf. chapitre 42). La délégation a été ensuite reçue au siège de France Telecom-Orange Group par Monsieur François-René GERMAIN, Directeur Monde des produits et services accessibles aux personnes en situation de handicap et aux personnes âgées. France Telecom-Orange Group a présenté ses activités, produits et services accessibles, particulièrement en lien avec la géolocalisation, l'aide à la mobilité en autonomie, quelques axes de recherche et développement.

L'après-midi fut consacrée aux transports en commun ferrés et guidés dans Paris. La délégation américaine a utilisé les transports bus et RER avec des représentants des missions handicap et accessibilité de la RATP, de la SNCF et de RFF sur un parcours la menant des Champs-Élysées à la gare de l'Est. Arrivée en gare de l'Est, la délégation a pu visiter les nouvelles installations réalisées d'après la Gare Laboratoire de Montparnasse et des échanges ont eu lieu entre la délégation américaine et les représentants des différentes compagnies présentes.

La journée du 4 juillet 2008 a vu son programme raccourci du fait de la grève des personnels de sécurité dans les aéroports. La direction d'ADP a préféré annuler la visite prévue de la plate-forme aéroportuaire de Roissy-CDG. Après la réception à l'ambassade des États-Unis à Paris pour l'Indépendance Day, la délégation s'est rendu au MEEDDAT, Tour Pascal B, en transport en commun. La délégation américaine a pu tester, sans les représentants de la RATP, l'accessibilité de la ligne A du RER et des infrastructures de La Défense (gare, parvis, accès à la Tour Pascal B), l'assistance présente à la station Auber et la coordination avec les équipes à l'arrivée à la station La Défense.

Une présentation a été faite à la délégation américaine des travaux et études réalisés par les services d'études et de recherches de notre ministère au CERTU et à l'INRETS). Des chercheurs ont présenté leurs travaux et répondu aux nombreuses questions de la délégation.

En conclusion de l'accueil de la délégation américaine par la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité, il ressort que la délégation américaine a été fortement impressionnée par :

- la qualité de nos installations (bus et RER, gare, ascenseurs, élévateurs – particulièrement ceux de la station de RER Charles-de-Gaulle-Étoile),
- le fait que nos matériels roulants peuvent prendre en charge plusieurs personnes en fauteuils (la délégation américaine comprenait en permanence 3 personnes en fauteuil),
- la fiabilité des informations transmises aux points d'arrêts de bus dans Paris,
- la présence de l'assistance humaine dès que l'on se présente au guichet d'accueil,
- la coordination entre les différentes équipes (station de départ, station d'arrivée),

- le niveau de recherche, d'innovation, de créativité, d'inventivité et d'excellence des chercheurs français, tant au MEEDDAT que dans les entreprises privées françaises.

### **9-3 – PUBLICATIONS 2008 de la DMA**

- Entretien avec Michèle Tilmont, Déléguée ministérielle à l'accessibilité in Revue des Collectivités locales n°389, février 2008
- L'accessibilité dans les domaines des transports, de la voirie, des espaces publics et du cadre bâti – bilan 2007
- Bilans «Accessibilité » des DDE en 2007
- Synthèse des textes réglementaires français et internationaux sur l'accessibilité et liste des normes existantes
- Bulletin officiel, accessibilité de la voirie, des transports, du cadre bâti et du tourisme – fascicule spécial n° 2008-2
- Lettre trimestrielle « Accessibilité » n° 27 – mai 2008 comportant un éditorial signé par Dominique Bussereau, Secrétaire d'Etat chargé des transports et un contenu consacré au Grenelle de l'environnement et à l'Etat exemplaire: performance énergétique et accessibilité aux handicapés des bâtiments publics.
- Lettre trimestrielle « Accessibilité » n° 28 portant sur l'accessibilité des établissements d'enseignement supérieur.
- .Actes des troisièmes assises nationales de l'accessibilité intitulées «*Vers une ville accessible à tous, bilan et perspectives trois ans après la loi* »
- Actes de la rencontre nationale 2008 avec les correspondants «accessibilité » des services déconcentrés.

Le site Web de la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité (<http://www.dma-accessibilite.developpement-durable.gouv.fr/>) est en cours de reconfiguration.





# ANNEXES

**1** : Propositions du groupe d'appui technique ACCESSIBILITE ET NOUVELLES TECHNOLOGIES

**2** : Organisation de la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité

**3** : Questionnaire relatif à l'observatoire de l'accessibilité

Annexe 1 :

## **GROUPE D'APPUI TECHNIQUE**

# **ACCESSIBILITE ET NOUVELLES TECHNOLOGIES**

**Juin 2008**

### CONSTAT

Les dispositions de la loi du 11 février 2005 et de ses textes d'application en matière d'accessibilité, constituent une réforme profonde des pratiques dans le domaine de la construction, de l'aménagement, des transports et de la communication. Pour la première fois, l'accessibilité bénéficie, à l'aide des mesures prévues par la loi, d'une approche globale qui s'appuie sur plusieurs dispositifs essentiels concernant :

- la prise en compte de tous les types de handicap,
- l'obligation de mise en accessibilité de tout aménagement ou toute réalisation récente du bâtiment, des transports et de la voirie,
- la mise en accessibilité de tous les établissements recevant du public et les transports collectifs existants à l'échéance de 2015,
- le respect de la chaîne de déplacement accessible entre le cadre bâti, l'espace public et les transports,
- la prise en compte de l'accès aux bâtiments et équipements, mais aussi à leurs contenus et services,
- l'accès aux nouvelles technologies de communication.

A travers ces dispositifs, l'objectif visé est le principe de l'accès à tout, pour tous, qui constitue une avancée forte concrétisée grâce à une large concertation avec les représentants des personnes concernées et l'ensemble de la société civile, comme rarement cela a été fait.

Cette démarche a eu pour conséquence, une mobilisation très sensible de tous les acteurs de la construction depuis l'entrée en vigueur de la réglementation au 1<sup>er</sup> janvier 2007, qui se sont engagées progressivement, à appliquer le principe de l'accessibilité.

Pour autant, il est difficile aujourd'hui, d'affirmer que l'accessibilité devienne totalement effective dans la Cité. Le constat unanime, tant au niveau des personnes directement concernées que des décideurs et des professionnels, fait état d'un certain nombre d'obstacles relevant de manques d'information et de sensibilisation, de difficultés de mise en application des textes réglementaires trop complexes et de la nécessité d'un changement culturel de la société qui n'est pas encore à la hauteur des évolutions voulues par le législateur.

De plus, cette nouvelle approche s'accompagne, comme toujours dans les premiers temps d'application, de tâtonnements et de problèmes d'articulation

entre actions relevant de différentes instances alors même que l'accessibilité nécessite, par nature, une continuité des solutions mises en œuvre.

### **Les raisons des retards constatés sont de trois ordres**

#### **1. Procédure de mise en application**

Cette nouvelle approche a nécessité l'instauration d'une réglementation particulièrement conséquente, qui pour certaines font l'objet de textes en attente à ce jour. C'est notamment le cas de trois dispositifs importants concernant :

- les lieux de travail,
- La communication publique en ligne,
- L'accès des déficients auditifs aux services publics,
- l'accès à certains équipements culturels, sportifs, etc.

#### **2-Articulation avec d'autres dispositifs et mobilisation des acteurs**

- Priorité accordées aux objectifs du « développement durable » et de « l'économie d'énergie », excluant le principe du « confort d'usage » et de l'accessibilité.
- Problèmes d'articulation entre plusieurs dispositifs, comme :
  - accessibilité destinées aux déficiences visuelles et aménagement de la voirie, etc.
  - accessibilité, évacuation et règlements de sécurité contre les risques d'incendie.
- Messages trop axés sur l'accessibilité destinée au handicap et pas assez sur l'apport à la société, notamment au regard du vieillissement de la population.
- Absence d'un dispositif de conseil et d'explication, permettant capitalisation des nombreuses expériences et bonnes pratiques et leur transmission aux décideurs.
- Recherches et expérimentations non corrélées et très limitées, notamment en termes de produits courants et d'outils simplifiant la mise en accessibilité.
- Formation / information pas encore diffusée assez largement dans la société.

#### **3-Méthodes et démarche de mises en œuvre**

- Les solutions proposées laissent trop peu de place aux dialogues en fonction des usages. Il manque les possibilités de recours, notamment pour les maîtres d'œuvre.
- Les Commissions, instituées par la loi, ont des difficultés à se réunir au complet, voire à se mettre en place. leur bon fonctionnement se heurtent à des difficultés, comme la présence effective des représentants associatifs faute de personnes qualifiées ou disponibles.
- Manque des outils d'évaluation et de mesure, des référentiels étendus et des outils de planification des actions :
  - pour permettre une meilleure appropriation du concept d'accessibilité,

- pour favoriser le dialogue et adapter les solutions.
- Diagnostic et diagnostiqueurs
  - Il existe très peu de spécialistes en accessibilité. La formation est rare et ne dispose pas d'une référentielle reconnue.
  - Les offres en matière de diagnostic sont limitées et les prix pratiqués sont trop élevés.
  - Le métier de « diagnostiqueur » n'étant pas cadré, les maîtres d'ouvrage n'ont pas la possibilité d'évaluer et de sélectionner les offres reçues en fonction des compétences des diagnostiqueurs et de la qualité des diagnostics. Les résultats des diagnostics ne sont donc pas garantis.
  - On constate souvent, des préconisations partielles, voire partiales. Se pose alors, le problème de responsabilité dans la chaîne d'accessibilité vis-à-vis des maîtres d'ouvrage et notamment des maîtres d'œuvre qui sont eux, responsables de solutions imposées par les diagnostics.

## ORIENTATIONS

### 1. Donner un nouvel élan a la démarche de l'accessibilité

#### **1.1. en l'intégrant, d'une manière précise, dans le dispositif du développement durable.**

Il s'agit de faire prendre en compte la composante accessibilité des réalisations dans l'exigence de développement durable, notamment à travers l'Agenda 21 et par la prise en compte de la haute qualité d'usage (HQU) dans la démarche HQE. Ceci nécessite de raisonner en termes d'usage, pour tout ce qui concoure à une meilleure accessibilité :

- le matériel et plus particulièrement celui destiné aux soins,
- les équipements et leurs apports pour un maintien à domicile des personnes âgées,
- les services et le cadre bâti.

#### **1.2. en expliquant la procédure pour faciliter sa mise en application**

Deux éléments sont proposés pour simplifier cette démarche et accélérer la mise en place de plans d'accessibilité :

- assurer une meilleure continuité de l'accessibilité par information réciproque des acteurs sur leur planification de travaux concomitants ou successifs;
- simplifier le diagnostic d'accessibilité par des outils méthodologiques simples de type grille aux fins :
  - d'évaluer l'état des lieux;
  - d'élaborer une liste simplifiée de travaux à réaliser;
  - de donner une estimation sommaire des couts correspondants.

Ces grilles reprennent les éléments décrits dans la réglementation et sont complétées par des mesures propres aux spécificités de bâtiments ou d'équipements, par exemple pour ce qui concerne l'accessibilité pour les malentendants, les malvoyants, ou personnes handicapées mentales. Le diagnostic deviendrait alors plutôt une évaluation réalisable rapidement et à des

coûts abordables, après une formation qualifiante, et fournirait ainsi une base de concertation et de dialogue pour les solutions proposées par le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre ou l'entreprise. Pour ce faire il est demandé :

- la certification des compétences des diagnostiqueurs.

Un important effort de sensibilisation est nécessaire, pour améliorer l'accès des personnes handicapées au logement, notamment par :

- le suivi des subventions publiques accordées aux organismes de logements sociaux et l'élaboration d'un bilan régulier ;
- la réalisation d'une plaquette, pour informer les syndicats et les syndicats de copropriétés sur leurs obligations et les droits des personnes handicapées.

## **2. Développer l'accès universel aux outils de participation sociale, citoyenne et culturelle.**

Cette proposition relie la participation aux activités sociales, à la culture et aux pratiques culturelles, à l'accessibilité des supports, médias, et tous moyens nécessaires pour exercer la pleine citoyenneté et le droit de vote.

### **2.1. Rendre accessible les moyens audiovisuels**

Ces moyens incluent notamment, tous types de documents écrits, que les personnes déficientes visuelles ou auditives doivent pouvoir consulter, l'audio description des moyens audiovisuels, le sous-titrage ou la traduction en langage des signes ou LPC, y compris la télévision, et tous outils, aides techniques ou humaines de participation culturelle, dont les « logiciels sociaux ». Elle inclut les incitations en direction des personnes elles-mêmes. Il s'agit des logiciels permettant à des communautés d'intérêt d'échanger, sous des formes variées, des documents, des images, des nouvelles, et d'interagir de façon visible par tous les membres. Plusieurs mesures sont nécessaires :

- mobiliser, sous l'égide notamment du Secrétariat d'Etat à l'Economie Numérique et du Ministère de la Culture, les différents partenaires comme le Syndicat National de l'Edition, le Centre National de Formation Pédagogique, etc. pour que les dispositifs de la loi du 1<sup>er</sup> août 2006 permettent l'accessibilité effective des écrits aux personnes déficientes visuelles ;
- prévoir des financements incitatifs pour aider le sous-titrage/l'audio-description des documents (par exemple, le Fonds de la Copie Privée du ministère de la culture) ;
  - publier le taux d'accessibilité des chaînes (CSA) ;
  - former les personnels du secteur santé et social aux missions d'inclusion culturelle ;
  - développer l'habilitation de personnes compétentes entre administrations concernées (Culture vs Santé/social).

2.2. **Développer des moyens de communication de qualité**, notamment pour les services publics et ses moyens de communications en ligne, en reconnaissant et formant les professionnels en charge de ces solutions, en développant les codes de déontologie de ces professions, et proposant un cadre pour l'évaluation de la qualité des solutions pour les utilisateurs :

- mettre en place des centres relais téléphonique pour les déficients auditifs et développer des dispositifs complémentaires permettant leur accès à la communication;
- définir, identifier et organiser les métiers qui contribuent à la mise en accessibilité des moyens de communication et assurer leur actualisation régulière ;
- favoriser les passerelles entre administrations par un dispositif d'habilitation adapté pour certains métiers;
- intégrer l'accessibilité dans les programmes des formations professionnelles de la communication, et élaborer un référentiel d'homologation pour ces formations;
- intégrer la formation à l'accessibilité dans les critères d'évaluation des établissements d'enseignement supérieur concernés (Agence d'Evaluation, de Recherche et d'Enseignements Supérieur);
- développer les dispositifs pouvant servir de cadre d'évaluation : homologation, méthodes d'autoévaluation, normes et standards (AFNOR et DGE ?).
- généraliser le haut débit pour tous afin de permettre l'usage des applications d'accessibilité et faciliter la communication des personnes malentendantes ou le télétravail pour les personnes handicapées;
- intégrer le principe du haut débit généralisé dans la politique nationale d'aménagement du territoire;
- prévoir des mécanismes de financement permettant de solvabiliser les personnes concernées par l'usage du haut débit;
- favoriser l'engagement des collectivités par une communication sur la pénalisation des populations et l'inégalité de traitement;
- informer les communes, notamment les plus petites, des progrès technologiques susceptibles d'apporter des solutions nouvelles et économiquement plus intéressantes.

### **3. Créer un centre de ressources et de veille sur les solutions d'accessibilité.**

Ce centre a pour but :

- de capitaliser les acquis, les actions les plus remarquables, les outils mis en place (grilles particulières d'évaluation par type de bâtiment ou par fonctions à remplir, formations, outils d'aide à la planification) touchant au domaine de l'accessibilité et actuellement non connectés ;
- d'apporter des éléments de connaissances liées au choix des matériaux, à l'organisation de l'espace et de ses équipements, et aux moyens de communication et d'information, comme la qualité de l'acoustique ou

d'éclairage, etc. Ainsi les questions liées à la sécurité des personnes malvoyantes ou à la communication des malentendantes ou à l'orientation des personnes handicapées mentales trouveront un lieu de ressource ;

- de permettre d'orienter pratiquement les actions et servir d'outil de pilotage technique de la mise en œuvre de la politique d'accessibilité ;
- de devenir un centre de veille et de prospective et servir à ce titre, d'aide à l'orientation de la recherche.

#### **4. Encourager le réflexe accessibilité et soutenir les recherches en intégrant la dimension européenne.**

##### **Formation**

- Intégration, dans le cursus courant (éducation civique), du concept d'accessibilité.
- Modules de formation dans les formations spécialisées (TIC, construction, design,...), voire tous secteurs.

**Clause « accessibilité »** à prévoir systématiquement, dans les appels d'offres en recherche -développement ou concours.

**Prix « accessibilité » à créer**, à attribuer aux réalisations les plus innovantes, qu'il s'agisse de bâtiments, de systèmes de transports, d'éléments de voirie ou de produits ou services basés sur de nouvelles technologies d'information et de communication.

##### **Recherches**

- Promouvoir des programmes de recherches, comme ceux lancés par le PREDIT (Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres) pour ce qui concerne le déplacement ou le PUCA (Plans Urbanisme Construction Architecture) dans le domaine des économies d'énergie.
- Favoriser l'accès des entreprises innovantes (notamment PME et TPE) en conception et développement de produits ou services accessibles pour l'attribution de crédits ou aides à la recherche. Les méthodes et outils de « conception universelle » ou « universal design » centrés sur les usages peuvent servir de référence.
- Promouvoir les initiatives en « recherche et développement » portant sur les différents thèmes de l'accessibilité, qu'il s'agisse dans le domaine de transports, de mobiliers, d'équipements, etc.
- Encourager les organismes allouant les mesures et aides (ANR, OSEO, DGE, DRIRE,...mais aussi les pôles de compétitivité, chacun en ce qui le concerne) à tenir compte de l'accessibilité dans leurs programmes.
- Une approche au plan européen doit être engagée par les différentes instances compétentes (ANR, DGE, CNSA, ...)



## 5. Améliorer les procédures pour une meilleure accessibilité de proximité

5.1. **Modifier l'article 46 de la loi** créant la commission communale pour l'accessibilité, afin de tenir compte des prérogatives des collectivités territoriales dans les domaines du cadre bâti, des transports, du logement et de la voirie et de préciser sa composition, pour prévoir la présence, notamment des représentants de tous les types de handicaps, des bailleurs sociaux et des professionnels concernés, etc.

5.2. **Fonctionnement des commissions.** Les instances de consultation et de concertation, créés par la loi aux niveaux départementales et communales, ont pour objectif de veiller à la mise en œuvre effective de l'accessibilité du cadre bâti et de la chaîne de déplacement. Cependant, leur fonctionnement se heurte à des difficultés liées à la présence effective de certains de leurs membres. Il est demandé, pour ce qui concerne la participation des représentants associatifs :

- la prise en charge de leurs frais de participation aux différentes commissions prévues par la loi ;
- la prise en compte de leur congé de représentation. Ce principe nécessite une modification réglementaire du code de travail.

5.3. **Rendre effectif l'accessibilité de la chaîne de déplacement**

-mettre en place des dispositifs d'accès aux ERP, transports, espaces publics, lieux de travail, pour les différents handicaps. Cette proposition généralise les recommandations formulées pour les portiers électroniques, les commandes d'ascenseurs, mais aussi les bandes de guidage, etc. domaines dans lesquels des régressions ont parfois été constatées, notamment pour les personnes déficientes visuelles :

- expliciter la mission des divers organismes assurant un rôle dans la mise au point, le contrôle et la certification des différents moyens d'accès
  - établir un guide de bonnes pratiques assurant simultanément facilité d'accès à tous et sécurité.
- prévoir une aide humaine pour l'accompagnement des personnes handicapées mentales et aussi, pour les personnes déficientes visuelles qui, en l'état actuel de l'accessibilité des transports en commun, ne peuvent se déplacer de façon autonome.

### QUESTIONS RESTANT OUVERTES

- **Commissions communale pour l'accessibilité.** Élargir le mandat des commissions communales/intercommunales (article 46 de la loi) à l'accessibilité numérique ou créer des commissions territoriales spécialisées sur ce thème.

- **Transports publics.** L'article 45 de la loi, instituant le principe de la chaîne de déplacement, prévoit que son application est définie par un décret. Mais, le principe de ce décret a été substitué par la Directive du 13 avril 2006, qui n'a pas la même valeur qu'un texte réglementaire. Pour assurer une cohérence entre les différentes dispositions relatives aux transports, à l'aménagement de la voirie et au respect de l'accessibilité de la chaîne de déplacement, l'élaboration de ce décret est demandée.
- **Lieux de travail.** Le projet de décret relatif à l'accessibilité des lieux de travail soulève des problèmes, notamment au regard des objectifs de l'emploi des personnes handicapées fixés par la loi. Il s'agit de :
  - frontière et articulation entre les règles imposées aux ERP et celles relatives aux lieux de travail. Cet aspect doit être mieux précisé par les textes pour éviter des incompréhensions.
  - le seuil de 80 % de la valeur de l'ouvrage, à partir duquel les travaux d'accessibilité sont à prévoir dans les bâtiments existants, conduirait certains lieux de travail à ne jamais être rendus accessibles. Ce dispositif est considéré comme inadéquat avec la politique de l'emploi des personnes handicapées.



Annexe 2 :

## **ORGANISATION 2008 DE LA DMA**

**Michèle Tilmont** : Déléguée ministérielle à l'accessibilité  
michele.tilmont@developpement-durable.gouv.fr

**Eric Alexandre** : Chargé d'études  
eric.alexandre@developpement-durable.gouv.fr  
Suivi de la mise en oeuvre de la loi dans le domaine de la voirie et des espaces publics,  
Partenariats et échanges d'expériences dans le domaine du tourisme et de la culture  
Contribution aux travaux de normalisation et relations internationales

**Anne-Marie Andrieux** : Assistante de la déléguée  
anne-marie.andrieux@developpement-durable.gouv.fr

**Véronique Girard-Vivier** : Chargée d'études  
veronique.girard-vivier@developpement-durable.gouv.fr  
Animation des réseaux et valorisation des bonnes pratiques  
Référente des correspondants « accessibilité » des DDE  
Suivi de l'observatoire de l'accessibilité

**Bernard Maire** : Chargé de mission  
bernard.maire@developpement-durable.gouv.fr  
Suivi de la mise en oeuvre de la loi dans le domaine des transports terrestres, maritimes et aériens

**Marie-Thérèse Partrat** : Chargée de mission  
marie-therese.partrat@developpement-durable.gouv.fr  
Suivi de la mise en oeuvre de la loi dans le domaine du cadre bâti : établissements recevant du public et logements  
Relation avec les associations

**Laure Trannoy** : Chargée d'études  
laure.trannoy@developpement-durable.gouv.fr  
Organisation des manifestations  
Communication interne et externe  
Edition de documents d'information



Annexe 3 :

## QUESTIONNAIRE RELATIF A L'OBSERVATOIRE DE L'ACCESSIBILITE

Afin de faciliter, à la fois, le travail de renseignements des questionnaires par les correspondants « accessibilité » des DDE et la cohérence du traitement des réponses en vue de l'élaboration d'un bilan national par la DMA, il est proposé pour 2008, un seul questionnaire à remplir, présentant un système plus détaillé de questions fermées, simples (en principe) à renseigner, complétées par des commentaires de synthèse ouverts. Ces commentaires reprennent les rubriques des questionnaires des bilans des années précédentes

### **Enquête par questionnaire auprès des correspondants « accessibilité » des DDE**

(A remplir en ligne, période de test en novembre et lancement en décembre 2008 pour un retour fin janvier 2009)

DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT

N° de département

Chef-lieu

Nombre d'habitants du département

Nom et prénom du correspondant accessibilité

Service du correspondant accessibilité

Nom(s) et prénom(s) de la(ou des) personne(s) ayant répondu au questionnaire si différent

Date de réponse au questionnaire

### **.1 – PORTAGE DES POLITIQUES PUBLIQUES**

#### **1-1. Inscription des politiques d'accessibilité dans les plans d'action de la DDE;**

définition des objectifs de services et moyens alloués

*existence d'un plan d'action « accessibilité »*

*budgets depuis trois ans (2006-2007-2008) consacrés à l'accessibilité*

*personnels par catégorie depuis trois ans affectés à l'accessibilité*

*appui ou contribution du CETE faisant l'objet de convention ou de contrat*

#### **1-2. Changement organisationnel de la DDE intervenu en 2008**

*lié ou non aux politiques d'accessibilité*

#### **1-3. Reconnaissance du rôle du correspondant accessibilité au sein de la DDE**

#### **1-4. Evolution sur 3 ans (2006-2008) du volume des tâches liées à l'accessibilité**

#### **1-5. Actions de formation interne**

#### **1-6. COMMENTAIRE DE SYNTHÈSE**

## **2 – PARTICIPATION AUX COMMISSIONS**

### **2-1.Commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité**

*organisation commission plénière et sous commissions*

*composition et représentativité des associations*

*présence des membres*

*nombre de réunions par an de la sous commission A*

*rapport d'activités de la CCDSA*

### **2-2.Rôle de la DDE et ou du correspondant A au sein de la CCDSA**

*instruction des dossiers présentés en CCDSA*

*nombre de dossiers par an*

*instructions des demandes de dérogation*

*nombre de demandes de dérogation par an*

*nombre de dérogation acceptées*

*nombre de visites d'ERP en cas d'autorisation de travaux*

*tenue du secrétariat de la sous-commission*

### **2-3.Commissions communales et intercommunales pour l'accessibilité**

*nombre d'EPCI*

*nombre de communes > de 5 000 hab. appartenant à un EPCI*

*nombre de communes > de 5 000 hab. n'appartenant pas à un EPCI*

*nombre de commissions communales créées avant 2005*

*nombre de commissions communales créées depuis 2005*

*nombre de commissions intercommunales créées depuis 2005*

*participation des associations de personnes handicapées*

*mise en place d'un recensement de l'offre de logements adoptés*

*nombre de rapports annuels des commissions transmis au préfet*

## **24.COMMENTAIRE DE SYNTHESE**

## **3 – APPLICATION ET CONTROLE DES REGLES D'ACCESSIBILITE**

### **3-1.Logements privés en construction neuve pour 2007 et 2008**

*instruction dossier accessibilité autorisation de construire ou PC*

*instruction dossiers dérogation*

*nombre de dossiers accessibilité autorisation de construire ou PC*

*nombre de dérogations accordées / nombre de dérogations demandées*

*nombre de dérogations accordées au motif des caractéristiques du terrain*

*nombre d'attestations transmises à la DDE*

*nombre de contrôle a posteriori, programme CETE CRC*

*nombre de procès-verbaux de non conformité depuis 2005*

*nombre de procès-verbaux transmis au Procureur de la République*

### **3-2.Adaptation des logements privés et sociaux sur les trois dernières années**

*instruction dossiers ANAH*

*nombre de dossiers de demande de subvention ANAH*

*nombre de logements adaptés avec une aide de l'ANAH*

*montant moyen de la subvention ANAH par logement*

*montant moyen du coût des travaux*

*nombre de logements adaptés parc social*

### **3-3.Etablissements recevant du public neufs et existant et installations ouvertes au public**

*instruction dossiers dérogations*

*nombre de dérogations accordées / nombre dérogations demandées*

*nombre de dérogations accordées au motif d'impossibilité technique*

*nombre de dérogations accordées au motif du patrimoine architectural*

*nombre de dérogations accordées pour conséquences excessives sur l'activité*

### **3-4.Espaces publics, voirie**

*instruction dossiers dérogations*

*nombre de dérogations accordées/ nombre de dérogations demandées*

### **3-5.Transports, déplacements**

*nombre de dérogation accordées points d'arrêt de bus*

*existence mesures ou services de substitution*

### **3-6.COMMENTAIRE DE SYNTHESE**

## **4 – MISSIONS DE CONSEIL, EXPERTISE, ETUDES DE DIAGNOSTIC**

### **.4-1.Missions d'ingénierie publique**

*nombre de contrats rémunérés IAT*

*nombre de contrats ATESAT*

*nombre de missions de conseil ou d'expertise*

### **4-2.ERP Etat**

*nombre de diagnostics réalisés pour les bâtiments du Meeddat depuis 2005*

*complémentarité audits énergétiques et diagnostics d'accessibilité*

*nombre de diagnostics pour les préfectures depuis 2005*

*nombre de diagnostics pour les universités depuis 2005*

*nombre de diagnostics autres bâtiments depuis 2005*

*suivi des travaux effectués à la suite de diagnostics*

*montant du financement obtenu du FIAH depuis 2005*

### **4-3.ERP Département**

*nombre de diagnostics de collèges depuis 2005*

*nombre de diagnostics autres bâtiments du Conseil général depuis 2005*

### **4-4.ERP collectivités**

### **4-5.Voirie espaces publics collectivités**

*nombre de diagnostics depuis 2005*

### **4-6.COMMENTAIRE DE SYNTHESE**

## **5 – PROGRAMME DE MISE EN ACCESSIBILITE**

### **5-1-.Schéma directeur d'accessibilité des services de transports collectifs**

*nombre d'AOT*

*nombre de SDA achevés avant le 11 février 2008*

*nombre de SDA achevés depuis le 11 février 2008*

*nombre de SDA en cours d'élaboration*

*nombre de SDA non engagés*



**5-2-Plan de mise en accessibilité de la voirie et d'aménagement des espaces publics**

*nombre de PAVE en cours d'élaboration*

**5-3.Accessibilité des services de communication du MEEDDAT en ligne**

**5-4.COMMENTAIRE DE SYNTHESE**

**6 – ACTIONS PHARE**

**6-1.Sensibilisation**

*nombre de journées de rencontre élus*

*nombre de journées de rencontre professionnels*

**6-2.Formation externe**

*nombre de journées*

**6-3.Elaboration de documents**

*documents méthodologiques*

*documents de communication*

**6-4.Autres démarches**

**6-5.COMMENTAIRE DE SYNTHESE**

**7 – AVIS DE SYNTHESE**

*Avis sur le respect des obligations législatives et réglementaires  
(principales difficultés, rôle des associations de personnes handicapées,  
des collectivités locales, des services de l'Etat, des bailleurs sociaux, des  
professionnels...)*

*Avis sur le respect des échéances de 2015 fixées par la loi du 11 février 2005  
(principales difficultés en matière de transports, de voirie, d'ERP...)*

Autres commentaires

OBSERVATOIRE NATIONAL DE L'ACCESSIBILITE

## SIGLES UTILISES

AAH	Allocation Adulte Handicapé
ABF	Architecte des bâtiments de France
ADAE	Agence pour le Développement de l'Administration Electronique
ADP	Aéroports de Paris
AENOR	Association Espagnole de Normalisation
AFNOR	Association Française de Normalisation
AGEFIPH	Association nationale pour la gestion des fonds de l'insertion professionnelle des personnes handicapées
AITF	Association des Ingénieurs Territoriaux de France
AMF	Association des maires de France
AMGVF	Association des maires des grandes villes de France
AN	Assemblée Nationale
ANAH	Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat
ANEC	Association de consommateurs européens
ANR	Agence Nationale de Recherche
AOTU	Autorité Organisatrice des Transports Urbains
ATESAT	Assistance technique de l'Etat pour des raisons de solidarité et d'aménagement du territoire
ATH	Association Tourisme et Handicaps
BEV	Bande d'éveil de vigilance
BNA	Bureau de normalisation des Automobilistes
BNEVT	Bureau de normalisation de l'exploitation de la voirie et des transports
CAGE	Club Accessibilité des Grandes Entreprises
CCDSA	Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité
CDAPH	Commission des droits et de l'autonomie des personnes handicapées
CEA	Commissariat à l'Energie Atomique
CEN	Commission européenne de normalisation
CERAH	Centre d'études et de recherche sur l'appareillage des personnes handicapées
CERTU	Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
CETE	Centre d'études techniques de l'Equipement
CNAVS	Commission de normalisation des voiries spécifiques
CNCPH	Conseil National Consultatif des Personnes Handicapées
CNFPT	Centre national de la fonction publique territoriale
CNRS	Centre national de la recherche scientifique
COTOREP	Commission technique d'orientation et de reclassement professionnel
CRC	Contrôle du Règlement de Construction
CRIDEV	Centre de Recherche pour l'Intégration des Différences dans les Espaces de Vie
CSTB	Centre scientifique et technique du bâtiment CTNERHI Centre Technique National d'Etudes et de Recherches sur les Handicaps et les Inadaptations
CWA	CEN Workshop Agreement (accord de groupe de travail au sein de la commission de normalisation européenne)
DDE(A)	Direction départementale de l'Equipement (et de l'Agriculture)

DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DGALN	Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature
DGITM	Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer
DHUP	Direction de l'Habitat, de l'Urbanisme et des Paysages
DIPH	Délégation interministérielle aux Personnes handicapées
DMA	Délégation Ministérielle à l'Accessibilité
DPDH	Direction Projet Diversité et Handicap (du Groupe La Poste)
DRE	Direction régionale de l'Équipement
DSCR	Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières
EA	Entreprise adaptée
EDF	Electricité de France
ENL	Loi Engagement National pour le Logement
ENTPE	Ecole nationale des travaux publics de l'Etat
EPCI	Etablissement public de coopération intercommunale
ERP	Etablissement recevant du public
ERT	Etablissement recevant des travailleurs
ESAT	Etablissement ou service d'aide par le travail
FCD	Fédération du Commerce et de la Distribution
FIPHFP	Fond d'insertion des personnes handicapées dans la fonction publique
FISAC	Fonds d'intervention pour les services, l'artisanat et le commerce
GART	Groupement des autorités responsables des transports
GPS	Global Positioning System (système de positionnement par satellite)
GRS	Groupe de Réflexion Stratégique
HALDE	Haute Autorité de Lutte contre les Discriminations et pour l'Égalité
HID	Enquête Handicaps, Incapacités, Dépendance
IAT	Ingénierie d'Appui Territorial
IMEC	Institut Mémoire de l'édition contemporaine, créé en 1988 à l'initiative de chercheurs et professionnels de l'édition. Basé à l'abbaye d'Ardenne près de Caen (14), il rassemble, préserve et met en valeur des fonds d'archives et d'études consacrées aux principales maisons d'édition, aux revues et aux différents acteurs de la vie du livre et de la création : éditeurs, écrivains, artistes, chercheurs, critiques, graphistes, libraires, imprimeurs, revuistes, agents littéraires, journalistes, directeurs littéraires, ...
INReSP	Institut de Recherche en Santé Publique
INRIA	Institut National de Recherche en Informatique et Automatique
INRS	Institut National de Recherche et de Sécurité
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
IOP	Installations Ouvertes au Public
ISO	Organisation internationale de normalisation (International standard organisation)
JO	Journal Officiel
LBMC	Laboratoire de biomécanique et de mécanique des chocs
LESCOT	Laboratoire d'Ergonomie et de Sciences Cognitives pour les Transports
LSF	Langue des signes française
MEDEF	Mouvement des entreprises de France
MEEDDAT	Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

MPSR	Management et Pratiques en Sécurité Routière
NTIC	Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication
ONU	Organisation des Nations Unies
PAVE	Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics
PC	Permis de construire
PLH	Programme local de l'habitat
PME	Petites et moyennes entreprises
PMR	Personnes à mobilité réduite
PREDIM de	Plate-forme de recherche et d'expérimentation pour le développement l'information multimodale
PREDIT	Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres
PUCA	Plan Urbanisme Construction Architecture
RATP	Régie autonome des transports parisiens
RFF	Réseau ferré de France
RST	Réseau scientifique et technique
S3A	Nom du pictogramme pour Service, Accueil, Accompagnement et Accessibilité
SDA	Schémas directeurs d'accessibilité
SETRA	Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements
SHON	Surface Hors Oeuvre Nette
SIG	Système d'Information Géographique
SMIC	Salaires minimum interprofessionnel de croissance
SNCF	Société nationale des chemins de fer
STI	Spécification Technique d'Interopérabilité
STIF	Syndicat des transports d'Ile-de-France
TA	Tribunal administratif
UE	Union Européenne
UFR	Utilisateur de fauteuil roulant
UNAPEI	Union nationale des amis et parents d'enfants inadaptés
URSIF	Union des sociétés et industries de la route françaises
VAE	Validation des Acquis de l'Expérience

Ressources, territoires et habitats  
Énergie et climat  
Prévention des risques  
Développement durable  
Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**

---

**Délégation ministérielle à l'accessibilité**  
Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable  
et de l'Aménagement du territoire  
Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex  
Tél : 01 40 81 21 22  
Fax : 01 40 81 98 95  
DMA@developpement-durable.gouv.fr  
www.developpement-durable.gouv.fr/accessibilité