



Atelier 4 :

La ville accessible à tous : comment les acteurs se coordonnent-ils?

Animateurs ▪ Bernard Fiolo, Certu
▪ Maryvonne Dejeammes, Certu

Synthèse ▪ Laurent Saby, Certu

Intervenants ▪ François Lefort, DGALN-MEEDDM

- Marc Courbot, AITF
- Gaëlle Bertane, chargée de mission sur le plan de déplacement urbain à la communauté d'agglomération du Pays Voironnais
- Nicolas Merille, conseiller national pour l'APF, CNCPPH

Témoins ▪ Laurent COLIN, SNCF, en charge de la mise en accessibilité des gares

- Maurice Abeille, Lyon-Métro Transports Publics, FNAUT
- Marie Prost-Coletta, déléguée ministérielle accessibilité, MEEDDM
- Jean-Paul Truffy, ATTF

Cité internationale de Lyon, les 2 et 3 février 2010

Bernard Fiole, Certu

Les entretiens du Certu sont un moment où le Certu se positionne en écoute des bénéficiaires. Il s'agit pour l'essentiel des collectivités territoriales, mais également des services de l'État agissant sur le territoire ou en tant que conseiller. A l'issue de ces deux jours, nous construirons un programme d'actions pour répondre à vos besoins.

- *Exposés*

Maryvonne Dejeammes, Certu

Le programme du Certu « Ville accessible à tous » a été initié dès 2001. Il avait une vocation d'approche transversale quant à la conception de la ville pour tous. L'utilisateur citoyen est placé au centre des préoccupations. Certes, l'accessibilité a plusieurs significations : la desserte des quartiers, l'accessibilité socio-économico-culturelle, l'accessibilité physique (pour tous). Après avoir débuté ce programme, est arrivée la publication de la loi de 2005 relative aux personnes handicapées, qui nous a fait infléchir notre programme et nous concentrer sur l'accessibilité de la chaîne du déplacement des personnes à mobilité réduite.

Les acteurs de l'accessibilité urbaine interviennent sur des objets distincts : l'espace public, la voirie, le cadre bâti (habitations et équipements publics), les transports. Leurs rôles sont différents : maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre, concepteurs, réalisateurs, gestionnaires. Ces entretiens sont destinés à réfléchir aux moyens de faciliter le traitement des interfaces entre voiries/transports et espaces publics/cadre bâti. Nous vous proposons d'aborder les questions suivantes :

- Comment coordonner divers acteurs agissant à des échelles territoriales différentes ?
- Comment concilier les logiques propres aux différents métiers impliqués ?
- Quelles concertations avoir avec les usagers dans leur diversité ?

François Lefort, DGALN-MEEDDM

En administration centrale au Ministère du développement durable, adjoint du sous-directeur de la qualité de la construction, il m'a été demandé de coordonner la rédaction de l'ensemble des textes réglementaires sur la partie « bâtiment/cadre bâti ».

Il y a eu deux lois sur l'accessibilité en France : la première en 1975, la seconde en 2005. Ces entretiens sont placés sous le signe du développement durable. Or, cette loi de 2005 a été une façon d'en appliquer et d'en traduire les principes, en matière d'accessibilité. Contrairement à ce qui précédait, la loi a indiqué une orientation générale qui était l'accessibilité pour tous, dans le but de supprimer les exclusions.

Un deuxième point concerne une approche centrée sur l'humain, en l'occurrence l'utilisateur handicapé de l'espace public/espace des bâtiments. Adopter le point de vue de l'utilisateur se traduit forcément par la notion de continuité de la chaîne des déplacements. Il y a eu tout un travail préalable qui consistait à prendre ce point de vue de l'utilisateur, une approche par la personne, où les usages ont été décomposés ainsi : accéder, pénétrer dans un bâtiment, se déplacer, faire sa toilette... Cela étant décliné, nous y mettons en face les handicaps divers, les incapacités et les problèmes engendrés. Malheureusement, la continuité n'existe pas à bien des endroits, bien qu'elle ait été gravée dans le marbre de la loi.

Il semblerait qu'il y ait en France un problème culturel par rapport à la différence et au traitement des minorités. Dans les pays d'Europe du nord, culturellement, cette différence est intégrée, y compris dans les détails de la vie quotidienne.

La principale piste pour faire évoluer les choses est de savoir ce que nous pouvons faire pour développer cette culture. Il faut sensibiliser, faire de la pédagogie par l'exemple : montrer des exemples qui fonctionnent mais également ceux qui ne fonctionnent pas. C'est cela qui peut permettre de donner envie à des acteurs qui ont peur de la réglementation accessibilité. Bien

souvent, les architectes rejettent majoritairement les réglementations visant à faire prendre en compte le handicap. Comment travailler sur la peur des principaux acteurs ? Leur faire comprendre qu'il s'agit d'une contrainte supplémentaire pouvant être mise à profit pour faire de l'architecture, de la qualité d'usage pour tous.

Comment pouvons-nous travailler la continuité de la chaîne ? J'ai trouvé la formule des cinq « co » : se côtoyer, se causer, se concerter, se coordonner et coopérer. Il existe des lieux de rencontre : les commissions de sécurité et d'accessibilité et les commissions communales ou intercommunales pour l'accessibilité des personnes handicapées.

La loi a également intégré l'obligation d'un volet accessibilité dans les plans de déplacements urbains (PDU) obligatoires dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

La réglementation technique a été élaborée en cohérence entre les aspects bâtiment, transport, voirie et espace public.

Nous travaillons actuellement sur un guide d'aide à la conception destiné aux architectes, dans lequel nous essayons de démontrer que l'accessibilité n'est pas forcément un ensemble de règles difficiles à appliquer. Avons-nous besoin d'outils sur les procédures opérationnelles spécifiques ?

Le MEEDDM est en train d'initier des démarches transversales plus larges que l'accessibilité. Mais le principe est le même : comment intégrer l'ensemble des contraintes pour faire du projet ? Nous engageons des démarches de type « éco-quartiers ». Il s'agit de l'intégration d'une partie de la population, par conséquent du développement durable. Un éco-quartier se doit d'être vertueux sur le sujet de l'accessibilité.

Marc Courbot, AITF

Faisant partie de la Communauté Urbaine de Lille, et co-animateur du groupe de travail national de l'Association des Ingénieurs Territoriaux de France, mon intervention sera basée sur le fait de savoir comment l'AITF, via son réseau, pourrait venir compléter le panel d'informations en matière d'accessibilité ?

Tout le monde partage cet objectif de rendre accessible à tous, mais dans la pratique ce n'est pas évident. L'ingénierie territoriale a toute sa place à ce niveau dans la mesure où les ingénieurs, les collectivités appliquent sur le terrain les textes réglementaires. Mon intervention se déroulera en quatre points :

- Comment les collectivités, l'AITF, peuvent-elles contribuer à l'élaboration des textes réglementaires ?
- La conduite des projets : comment cela se passe-t-il réellement sur une opération ?
- La nécessaire concertation : la commission d'accessibilité et la coordination entre les acteurs.
- Les retours d'expériences : comment profiter au mieux de ces retours d'expériences au niveau des collectivités ?

Concernant la production des textes : dès lors qu'il existe un texte réglementaire, la mise en application sur le terrain pose des difficultés. Il n'est pas toujours facile d'appliquer à toutes les voiries les dispositifs techniques tels qu'ils sont écrits. De plus, chaque ville est différente, avec des secteurs ayant leur propre mode de fonctionnement.

Sur la conduite des projets : avec la multiplicité des acteurs, on se rend compte que le niveau d'information n'est pas forcément le même. Sur certains projets, les niveaux de connaissances sont parfois contradictoires. Au niveau des collectivités, en termes de conduite de projets, le niveau d'information n'est pas le même d'un gros établissement public aux petites communes. Comment optimiser la diffusion de l'information ?

La concertation et l'identification des partenaires : plus l'on prend une collectivité large, plus les champs de compétences sont cloisonnés. La commission pour l'accessibilité permet de regrouper tous les services autour d'une même commission et d'aborder des thèmes communs.

Le retour des expériences en termes d'accessibilité : qu'il s'agisse de bons ou de mauvais exemples, il faut pouvoir rebondir dessus pour amender les textes existants. Aujourd'hui, la capitalisation de toutes les expériences terrain pourrait mener à l'élaboration de documents types. Chacun essaie d'aller dans le bon sens, et la commission pour l'accessibilité y contribuera. Il faut aussi élargir le champ à d'autres spécialités telles que la sociologie, l'ergonomie de l'espace public, et renforcer les concertations avec les acteurs, surtout les associations.

- *Débats avec la salle*

Yves-Marie Belaud, président du syndicat des architectes de la Mayenne, membre de la commission d'accessibilité, élu de la ville de Changé (6 000 habitants)

En Mayenne, les architectes n'ont pas peur de la réglementation. Nous avons mis en place différentes réunions. Lors de la première, avec les membres de la commission pour l'accessibilité et des associations de personnes handicapées, nous avons fait la visite de la maison des personnes handicapées. A la suite de cela, un débat a eu lieu sur ce qui était bien et ce qui ne l'était pas, y compris la partie urbaine. Le bâtiment est une chose, mais il faut aussi y accéder. Le bâtiment était traité par les services techniques de la ville, réalisé par un architecte local et aménagé par le conseil général. Nous nous sommes aperçus que les aménagements de ce dernier n'étaient pas à la hauteur de la réglementation, pour des problèmes purement financiers. Nous avons dans nos projets de mettre en place une réunion avec les entreprises du bâtiment ou travaux publics, dont nous avons constaté qu'elles méconnaissent la réglementation sur le handicap.

Maryvonne Dejeammes

Merci de ce témoignage. Effectivement, les réalisateurs font partie de la chaîne des acteurs que nous avons tendance à oublier pour la sensibilisation ou la production. Normalement, les régions ont un rôle important dans la formation, et la région Rhône-Alpes par exemple s'est impliquée afin de soutenir des modules de formation pour les artisans du BTP.

Claire Label, ergonomiste urbain pour l'accessibilité de la voirie

Le CNFPT a un rôle de formation des agents de la fonction publique : ne pourrait-il pas former les entreprises de travaux publics, sensibiliser les personnes construisant sur le terrain ? Bien souvent, les bureaux d'études pensent en amont les diagnostics d'accessibilité, mais au moment des chantiers, l'accessibilité n'est plus respectée car méconnue.

François Lefort

Depuis quelques années, le rythme s'est accéléré dans tous les domaines. L'énergie est le grand sujet du moment : une nouvelle réglementation thermique et énergétique est éditée tous les cinq ans. Les directives européennes et le Grenelle de l'environnement demandent d'accélérer encore un peu plus les choses. De fait, les acteurs ont du mal à suivre. Nous sommes en train d'imaginer comment mettre en œuvre la territorialisation du Grenelle. La problématique est la même pour la construction, le bâtiment, la voirie et le transport. De plus, à l'occasion du Grenelle a été créé un cinquième bureau dans notre sous-direction : le bureau des acteurs professionnels : l'idée étant de mettre en œuvre la mobilisation des acteurs professionnels autour des objectifs du Grenelle.

Jean-Paul Truffy, ATTF

Nous sommes ingénieurs sur le terrain des collectivités territoriales. Bien sûr, il reste un énorme travail de sensibilisation à faire. Nous avons commencé à traiter l'accessibilité lors d'un colloque en 1978 avec le secrétaire d'État de l'époque. Nous sommes encore en attente d'outils permettant de savoir comment améliorer la concertation, tenir compte des circonstances locales.

Concernant les entreprises, des tentatives ont été faites dans certaines collectivités, en demandant aux entreprises intervenantes, notamment en voirie, de bien vouloir s'asseoir dans un fauteuil roulant. Cela sert à sensibiliser. Nous avons besoin d'une clarification des rôles et des responsabilités de chacun.

Une approche au niveau des coûts serait utile afin de voir à quelle échelle de prix de revient nous pourrions tendre pour un aménagement ponctuel. Sachant que même si les textes nous l'imposent, nous ne referons certainement pas tout dans un délai de quelques années.

Franck Dragounoff, association de personnes handicapées ALE (Avenir-Liberté-Égalité)

Pour revenir à cette loi de 2005 et la difficulté de la mettre en place, aujourd'hui, des diagnostics ont été faits pour les villes de plus de 20 000 habitants. Les sommes sont considérables et tout ne pourra pas être fait dans les temps : qui va organiser les priorités ? Qu'est-ce qui sera fait aux dépens d'autres choses ? Qui va pouvoir hiérarchiser certaines priorités, sachant que tout ne sera pas faisable immédiatement et dans les délais de la loi (2015), avec des enveloppes financières importantes ?

Bernard Fiole

Il ne s'agit pas d'un seuil de 20 000 habitants : toutes les communes ont dû réaliser un diagnostic de leurs voiries et espaces publics dans le cadre des PAVE. D'autre part, les ERP des quatre premières catégories doivent faire l'objet d'un diagnostic selon leur importance, avec une obligation de mise en conformité de tous les ERP en 2015, y compris ceux de la 5^e catégorie.

Nicolas Merille, conseiller national pour l'APF, CNCPH (Conseil national consultatif des personnes handicapées)

Nous considérons qu'en matière de concertation, par rapport à la question « comment peuvent se prioriser certains choix », il faut faire un inventaire des réalisations de la collectivité. Ensuite, faire l'inventaire des besoins des personnes handicapées qui permettra de voir les points de rupture dans la chaîne de déplacement. Les points seront compilés, analysés et l'on priorise pour qu'il y ait un programme d'actions entériné par l'autorité politique.

Marc Courbot, AITF

En termes de voirie, la problématique est la même : 400 000 kilomètres de voiries doivent être diagnostiqués et mis en accessibilité. Nous allons cibler 300 mètres autour des arrêts de transports collectifs et nous identifions les itinéraires les plus fréquentés par les piétons. Nous nous mettons d'accord avec les associations sur la définition des itinéraires. Maintenant, nous avons une élue au handicap, ce qui va peut-être aider à débloquer des masses budgétaires au niveau de la communauté urbaine.

Jean-Claude Chaix, ATTF, ville de Valence (26), chargé de projet aménagement et signalisation

Je me trouve dans une collectivité de 63 000 habitants au service déplacement, en charge de l'accessibilité à la voirie. Je constate toujours des problèmes en fin de chantier sur les systèmes de détection, des mains courantes inadaptées dans les escaliers... N'y aurait-il pas la possibilité d'avoir une grille d'évaluation des projets, un suivi lors de l'aménagement d'une pré-conformité ? Dans les zones 30, il y a obligation d'avoir une conformité de l'aménagement par un arrêté municipal.

Dans les commissions pour l'accessibilité, le secteur bâtiment de ma collectivité signale que pour réaliser l'accessibilité des bâtiments, il aura besoin du diagnostic du plomb, de l'amiante, des termites... Le délai imparti pour la mise en conformité sera-t-il suffisant ?

Comment les collectivités vont-elles traiter ce problème de délai de mise en accessibilité des bâtiments ?

Marc Courbot

Concernant les grilles d'évaluation, mon chargé de mission accessibilité se déplace en fauteuil. De fait, je l'ai orienté sur le contrôle qualité de voirie, sur le point de vue spécifique de l'accessibilité. Il se rend aux réunions de chantiers et repère les choses à améliorer. Les entreprises l'ont intégré comme un atout.

François Lefort

S'agissant de mise en conformité des ERP existants (mairie, école...), aucun diagnostic autre que celui d'accessibilité n'est nécessaire.

Laurent COLIN, SNCF, en charge de la mise en accessibilité des gares

Dès l'instant où l'on veut commencer à faire des travaux, nous devons nous assurer qu'il n'y a pas d'amiante.

François Lefort

Dans le cadre du Grenelle, notre ambition est de rénover l'ensemble du patrimoine de l'État sur le plan énergétique et de l'accessibilité. Il va falloir trouver des façons intelligentes de traiter le problème de masse des travaux.

- *Exposés*

Gaëlle Bertane, chargée de mission sur le plan de déplacement urbain à la communauté d'agglomération du Pays Voironnais

Située à trente kilomètres de Grenoble, la communauté d'agglomération du Pays Voironnais comprend 34 communes et 90 000 habitants.

S'agissant de l'aspect local, comment s'organise-t-on dans les collectivités locales pour prendre en compte les obligations réglementaires ? Comment les projets sont-ils menés ?

Le Pays Voironnais s'est saisi de la question de l'accessibilité lors de l'élaboration de son plan de déplacement urbain, notamment l'annexe spécifique à l'accessibilité. La première mesure fut la création en 2007 de la commission pour l'accessibilité par l'intercommunalité. Le Pays Voironnais a la compétence transport mais pas celle de la voirie. Cette commission est composée d'associations, d'élus, de techniciens et de divers professionnels. Elle se réunit en séance plénière une fois par an afin de faire un bilan des actions menées et présenter les perspectives pour l'année suivante. Plusieurs fois par an, elle se réunit en groupe de travail pour traiter des projets en cours, portés par la collectivité. Elle traite de l'accessibilité du transport, du cadre bâti, de la voirie, des espaces publics et du tourisme. Son rôle principal est la concertation avec les associations. Elle a également un rôle de coordination entre tous les acteurs. La ville de Voiron a été la première à mettre en place sa démarche d'élaboration de son plan d'accessibilité, qu'elle est venue présenter à la commission : la méthodologie, les moyens et les résultats. Suite aux échanges, les communes ont souhaité se réunir pour mettre en place un groupement de commandes à l'élaboration de leur plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public.

Concernant la coordination des acteurs, la première attention porte sur la coordination interne à la collectivité. L'accessibilité est un élément transversal et tous les services sont concernés. La coordination avec les autres collectivités locales est importante au niveau de la planification et des projets. D'un point de vue opérationnel, pour avoir une coordination, il faut anticiper les actions. Par conséquent, les différents éléments doivent être calés au moment de la planification. Ces documents de planification permettent d'avoir des programmes d'aménagement (points d'arrêt transports) que l'on essaie de coordonner avec ceux des communes au niveau des cheminements piétons, et avec la mise en accessibilité des véhicules de transport collectif du réseau du conseil général. La coordination se traite dans des comités de pilotage et techniques se réunissant aux étapes clés du projet, afin que les acteurs puissent ajuster les projets présentés en commission,

permettant de les valider auprès des associations de personnes à mobilité réduite.

L'aménagement des pôles d'échanges, des gares, sont des projets impliquant des acteurs et des financeurs. Un certain nombre d'aménagements ont été réalisés pour la gare de Voiron : mise en accessibilité des quais, des points de vente, réaménagement du parvis, places de parking pour handicapés... Un audit a été réalisé par un expert en accessibilité missionné par la région Rhône-Alpes. Il n'est pas facile de capter les acteurs privés. Une mesure a été mise en place : le contrat de tourisme adapté permettant aux porteurs de projets privés d'obtenir un financement pour la mise en accessibilité d'un gîte ou d'une base de loisirs. L'effort nécessaire à la prise en compte de l'accessibilité ne doit pas être sous-estimé. Nous rencontrons des difficultés techniques : il n'y a pas encore de normes pour tout. Pour le handicap visuel, nous ne savons pas encore comment nous y prendre. Pour cela, nous nous retournons vers les associations afin de tester un certain nombre de solutions.

D'un point de vue réglementaire, certaines difficultés apparaissent : nos plans d'aménagement de la voirie et de l'espace public sont réalisés par les communes, les PDU par les inter-communautés. Or, ces plans doivent être annexés au PDU qui sera soumis à enquête publique. Comment ceux-ci vont-ils être annexés, sous quelle forme ?

D'après un décret publié dernièrement, il y a des commissions intercommunales et des commissions communales pour les communes de plus de 5 000 habitants appartenant à un EPCI : comment vont-elles se coordonner ?

Le point financier : les collectivités ont du mal à trouver les financements nécessaires. De fait, les actions doivent être programmées dans le temps. C'est l'objectif du schéma directeur de l'accessibilité du réseau de transport collectif.

Nicolas Merille

Le CNCPH est le Conseil national consultatif des personnes handicapées regroupant les principales associations, ainsi que l'Association des régions de France, celle des départements de France, l'AMF, les organisations patronales et syndicales.

Depuis plusieurs décennies, les personnes handicapées demandent cette accessibilité. Nous devons en redéfinir le terme. Il existe différentes notions, notamment une notion sociologique. Comme le dit un membre du Certu (ndlr : D. Caubel), cela peut être considéré comme la capacité pour un individu d'accéder à un service, à un bien ou à une activité. Cela dépasse le strict champ du handicap. La deuxième notion est plus associative, dans le sens d'avoir accès à la scolarisation, l'insertion professionnelle, la culture, les loisirs.

L'ambition de la loi est de réagir sur le cadre de vie et pouvoir assurer une continuité de la chaîne de déplacement. Cela n'ôtera pas la déficience pour les personnes, mais leur permettra d'assurer une entière participation sociale. Tout ce qui touche au cadre de vie ne concerne pas uniquement les personnes en situation de handicap, mais également les personnes âgées. Nous savons que dans toute collectivité de par le monde, 10 % en moyenne de personnes sont touchées par une déficience : ajoutons à cela les personnes âgées, les blessés temporaires, les parents avec poussettes. Ceci impacte sur une autre conception du cadre de vie qui touche à l'urbanisme.

Même si le législateur a bien pensé la loi, pour donner à la majorité des acteurs des outils intermédiaires permettant de programmer de manière pluriannuelle des investissements à faire pour arriver à bon port en 2015, il reste une lacune : la coordination des acteurs. Si chacun fait dans son coin au niveau des aménagements, nous risquons de ne pas nous y retrouver. Si des bandes de guidage ne sont pas correctement placées, car installées par deux maîtres d'œuvre différents, les personnes déficientes visuelles auront du mal à se repérer. D'où l'importance de la coordination.

Étant donné que les inter-communalités sont concernées par ces trois types d'outils, ne leur revient-il pas d'avoir le réflexe de s'occuper de leur coordination ? D'autre part, dans les missions d'une commission communale, il y a aussi le fait d'organiser un système de recensement de l'offre de logements accessibles. Pour mener à bien cette mission, les bailleurs doivent être autour de la table. Il faut pouvoir assurer l'information ascendante et descendante, s'assurer qu'un élu identifié pilote, coordonne et met en contact les acteurs.

Un baromètre de l'accessibilité sera publié dans l'Express du 11 février : un classement des 96 chefs-lieux départementaux métropolitains. Ce baromètre indique que 97 % des chefs-lieux départementaux disent avoir intronisé une commission communale ou intercommunale. Mais 75 % d'entre elles n'ont organisé aucune réunion depuis près d'un an et demi, 73 % n'ont pas publié de rapport annuel. Cela pose la question de l'effectivité de la concertation et du pilotage.

L'objectif serait de parvenir à une juste et fine articulation entre la légitimité propre aux élus, la compétence des professionnels du personnel municipal et le savoir citoyen. Même si une personne ne maîtrise pas le langage technico-administratif, même si elle ne parle que de sa rue, cela n'enlève pas la légitimité et la réalité de ses difficultés de déplacement.

L'accessibilité est souvent prise pour une matière uniquement réglementaire, alors qu'il s'agit d'un chantier politique en tant que tel. Chacun connaît l'Agenda 21 : pourquoi ne pas faire considérer que tout ce qui est fait pour l'accessibilité est le volet handicap d'un Agenda 21 ? Il est important de pouvoir se dire que l'accessibilité relève bien de l'aménagement durable, qui confère une conception d'un autre cadre de vie.

- Débats avec la salle

Laurent COLIN, Gares et connexions, SNCF

Suite à la gare laboratoire de Montparnasse, nous nous sommes rendu compte que nous étions confrontés au fait de savoir ce que signifiait rendre un bâtiment accessible dans un permis de construire, au niveau du parvis ou des quais. Lorsqu'un permis de construire est déposé, il l'est pour son bâtiment, sans regarder ce qu'il y a avant et après. Peu importe de savoir si c'est accessible ou non. Avec RFF, nous avons rédigé un référentiel permettant d'avoir une suite logique sur le traitement des aménagements et équipements. Maintenant, nous essayons de nous adresser aux villes et voir comment traiter la chaîne de l'accessibilité. Ce guide, que nous imaginons publier cet été, va certainement intéresser les collectivités qui ne savent pas comment traiter la chaîne de l'accessibilité.

Maurice Abeille, Lyon-Métro Transports Publics, FNAUT

Nous observons des manques de cohérence au sein d'un même acteur, entre des politiques. Il a été décidé de lutter contre la fraude. A cet effet, les autorités instaurent la montée par l'avant : cela crée des contraintes allant à l'encontre de tous les aménagements et efforts faits pour équiper les véhicules afin de les rendre accessibles à chacun. Il en est de même dans le métro avec la mise en place de bornes d'accès : les stations sont équipées d'ascenseurs, mais il n'y a pas de distributeurs de tickets au bas de ceux-ci. La personne doit aller chercher son ticket dans un endroit inaccessible. Le fait d'étudier de façon sectorielle ces questions d'accessibilité pose des problèmes pour l'utilisateur.

Par ailleurs, uniformiser et rendre plus lisibles les plans des réseaux entre les agglomérations pourraient être une bonne chose. Beaucoup de progrès sont faits, mais le travail reste à réaliser dans le détail du fonctionnement du système.

Marie Prost-Coletta, déléguée ministérielle accessibilité au sein du MEEDDM

Pour que l'accessibilité puisse avancer, il faut de la concertation, mais également une personne en charge de cette concertation. Faire avancer le dossier de l'accessibilité paraissait impossible en 2005. Dans la salle sont présents des élus motivés, des services techniques qui y croient. Nous sentons bien qu'avec des élus motivés et porteurs, nous avons le début de la réponse, mais toutes les collectivités ne sont pas au même niveau. Gaëlle Bertrane a décrit le laboratoire idéal dont

nous rêvons. Pour que la ville soit accessible à tous, chacun doit pouvoir en parler et se l'approprier.

La France a peut-être un petit décalage en termes de compréhension sur ce qui est appelé la conception universelle. D'après les spécialistes, nous ne sommes pas encore totalement convaincus du fait que l'accessibilité n'existe que si l'on ne la voit pas, si l'on n'en parle plus, parce que tout permet à tous d'aller partout. C'est autour de ces éléments qu'il nous faut avancer.

S'agissant de la coordination, l'État vient d'essayer de réorganiser sa gouvernance, cinq ans après la loi. Ce qui signifie que ce n'est pas simple à faire. Le gouvernement met en place le 9 février le comité interministériel pour le handicap, sous la direction du premier ministre. Vous avez, avec les commissions communales, la possibilité de faire la même chose. Chacune des grandes structures a auprès d'elle un conseil de vigilance avec les usagers. Cette question de la coordination des acteurs nous permet de dire que si nous en sommes à nous la poser, c'est que l'accessibilité a déjà bien avancé.

Jean-Paul Dumontier, président du Pôle de compétence en urbanisme de Lyon

Un aspect n'est jamais traité, que je subis ayant moi-même un enfant handicapé : le matériel. Nous sommes très en retard sur les outils utilisés par les handicapés. Il y a certainement des inventions technologiques qui ne sont jamais traitées.

Maryvonne Dejeammes

Un pôle de compétitivité travaille sur le handicap et les aides techniques. Le développement des systèmes d'information progresse également sur l'aide aux personnes aveugles et mal voyantes. Les nouvelles technologies avancent si vite que l'on a à peine le temps de les mettre en place qu'une nouvelle plus performante arrive. Les opérateurs tels que la SNCF et les grands groupes ont du mal à les choisir. Nous retenons cette question du matériel pour une prochaine manifestation.

• Points saillants de l'atelier

Laurent Saby, Certu

Ce matin, il a été dit que la ville durable serait transversale dans sa conception ou ne serait pas. La question de la coordination sectorielle s'est fortement imposée cet après-midi. François Lefort a dit qu'à la base notre Ministère et nos services déconcentrés étaient cloisonnés. Maurice Abeille a parlé également du cloisonnement des politiques publiques au sein des transports. Pourtant l'accessibilité nécessite cette coordination entre les différents maillons de la chaîne du déplacement. L'accessibilité est liée à de nombreuses autres thématiques. Nicolas Merille a félicité le Certu pour avoir fait le lien avec le développement durable. Gaëlle Bertrane a parlé des projets de pôles d'échanges qui se doivent de coordonner les acteurs.

Au-delà des maillons de la chaîne du déplacement et de ses techniciens, il y a la coordination des différents acteurs du projet : comment s'assurer que chacun a en tête l'accessibilité, depuis les décideurs, les concepteurs, jusqu'aux réalisateurs. Quant à l'articulation entre les acteurs publics et privés, entre les techniciens et les politiques, Madame Prost-Coletta rappelait l'importance d'avoir des techniciens qui y croient et des élus motivés.

La concertation : il faut donner des arguments pour développer la culture du compromis. Les collectivités doivent comprendre pourquoi faire de l'accessibilité pour les personnes handicapées c'est faire de la qualité d'usage pour tous. Les associations doivent comprendre quelles sont les difficultés des collectivités pour que la concertation devienne une négociation. Il a été question du vieillissement : vieillir entraîne une mobilité plus réduite dans l'espace, plus piétonne, plus vulnérable, plus lente.

Quelles sont nos pistes de travail ?

- Il reste un gros travail à faire sur les cultures et les pratiques : travailler sur les peurs de certains acteurs, les représentations de certains autres ;
- Favoriser les échanges : peut-être essayer d'aider les services de l'État, notamment du MEEDDM, à améliorer le fonctionnement des CCDSA ;
- Développer des fonds documentaires, des outils, des recommandations harmonisées à l'échelle nationale grâce à des retours d'expériences ;
- Croiser les savoirs avec d'autres spécialistes : les ergonomes, les sociologues... ;
- Travailler sur les coûts, les solutions pertinentes, la concrétisation du diagnostic ;
- Un travail spécifique est à faire sur la phase de programmation et de planification ;
- Prendre en compte tous les handicaps et usagers : prise en compte de l'accessibilité pour les handicaps les moins connus ;
- Donner des arguments, créer des passerelles : aider les techniciens, les associations, les élus à aller convaincre ceux qui ont peur ou ne veulent pas ;
- Sur les outils, la pédagogie est encore très attendue par les petites communes. Les intercommunalités ont besoin d'aide pour coordonner leurs démarches ;
- Revenir aux trois acceptions de l'accessibilité du concept « Ville accessible à tous » : géographique, physique et sociale ;
- La notion de projet : il y a des choses à creuser sur l'accessibilité à toutes les étapes du projet.

GLOSSAIRE

AFNOR → association française de normalisation

APF → association des paralysés de France

AITF → association des ingénieurs territoriaux de France

ATTF → association des techniciens territoriaux de France

BTP → bâtiment et travaux publics

CAPH → commission pour l'accessibilité aux personnes handicapées

CCDSA → commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité

CCH → code de la construction et de l'habitation

Certu → centre d'études sur les réseaux les transports l'urbanisme et les constructions publiques
CNCPPH → conseil national consultatif des personnes handicapées
CNFPT → centre national de la fonction publique territoriale
DGALN → direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature
DMA → délégation ministérielle à l'accessibilité
EPCI → établissement public de coopération intercommunale
ERP → établissement recevant du public
FNAUT → fédération nationale des associations des usagers de transports
MEEDDM → Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer
PAVE → plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics
PC → permis de construire
PDU → plan de déplacement urbain
PLU → plan local d'urbanisme
TC → transports collectifs
RFF → réseau ferré de France
SDA → schéma directeur d'accessibilité
SDTC → schéma directeur des transports collectifs
VAT → Ville accessible à tous