

L'accessibilité au cœur des politiques



LAURENT MIGNAUX / TERRA



BERNARD SJUARD / TERRA



P. RICHARD / AGENCE D'URBANISME DE LA METROPOLITAINE LYONNAISE

■ ■ Cette accessibilité des espaces publics, condition essentielle à la libre circulation des personnes en situation de handicap, comme des personnes vieillissantes, est l'objet des plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE). Qu'en est-il aujourd'hui ?

En 1975, la première loi d'orientation en faveur des personnes handicapées a rendu obligatoire l'élaboration d'un plan d'adaptation à l'accessibilité de la voirie publique et notamment des trottoirs, pour les agglomérations de plus

de 5 000 habitants. La loi destinée à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations a renforcé cette exigence en 1991, en disposant que "la voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique doit être aménagée pour permettre l'accessibilité des personnes handicapées".

La loi de 2005 fixe ensuite l'élaboration des PAVE par les communes de plus de 500 habitants afin de faire un état des lieux de l'accessibilité de l'espace public et des transports sur leur territoire. L'ambition et l'exigence de la loi visent à traiter de toutes les formes de handicap en privilégiant la continuité du déplacement. La loi stipule en effet que "la chaîne de déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, soit organisée pour permettre son accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite". La loi insiste sur le fait qu'en plus de l'accès physique aux bâtiments et équipements de transport, il faut ajouter "l'accès communicationnel", qui passe par la mise en place d'un repérage spatial et par un accueil des publics handicapés adapté à leurs capacités.

■ ■ Comment ont été mis en œuvre les PAVE ?

Ce sont des éléments du PLU.

Le PAVE précise les conditions et les délais de réalisation des équipements et des aménagements en vue de rendre accessible l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement présentes sur le territoire

Pour supprimer les barrières qui empêchent les personnes en situation de handicap de se déplacer et de bénéficier des aménités et des différents services qu'offre la cité des outils existent. Cependant, Brigitte Thorin, déléguée ministérielle à l'accessibilité, le rappelle, s'il y a une obligation de résultat, les moyens pour y parvenir peuvent emprunter des chemins très variés.



Diagonal : Quelle est la mission de la Délégation ministérielle à l'accessibilité (DMA) ?

Brigitte Thorin : La délégation a été créée le 16 décembre 1999 par le ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, Jean-Claude Gayssot. Sa vocation est de

promouvoir l'accessibilité de la chaîne du déplacement. Pour cela, elle coordonne les politiques publiques et les actions des ministères de la Transition écologique et solidaire et de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales dans les différents domaines concernés par l'accessibilité : les transports terrestres, maritimes et aériens, le cadre bâti, aussi bien des logements que des établissements recevant du public, et enfin la voirie et les espaces publics.

L'espace public est un bien commun à partager. La signalétique aide à la libre circulation de tous.

de la commune, qu'il s'agisse de voiries communales, intercommunales, départementales, nationales ou de voies privées ouvertes à la circulation publique.

Un PAVE limité aux voies les plus fréquentées, celles qui relient les pôles générateurs de déplacement de la commune, les services publics, les commerces, peut être élaboré dans les communes de 500 à 1 000 habitants. Il n'y a pas de date butoir imposée pour la mise en accessibilité, les améliorations doivent être réalisées au fur et à mesure des travaux sur voirie. Aujourd'hui, depuis l'entrée en vigueur de la loi du 5 août 2015, l'obligation de PAVE ne s'impose plus qu'aux seules communes et aux établissements publics de coopération intercommunale ayant au moins 1 000 habitants.

■ ■ Dans quelle mesure ces travaux concourent-ils à améliorer le confort de tous ?

L'accessibilité pour les personnes en situation de handicap apporte un bénéfice à toutes les personnes empêchées de se mouvoir confortablement, temporairement ou durablement, y compris aux présumés valides. Tout ce que l'on fait en la matière est particulièrement bénéfique aux personnes âgées, même si elles ont des besoins supplémentaires pour préserver leur autonomie et leur mobilité. Il faut pour cela que l'on adapte l'environnement pour qu'il soit plus agréable, moins hostile et naturel : des bancs pour se reposer, des sanisettes... Ce sont des équipements qui participent au confort de tous. L'espace public est un bien commun, partagé dans le respect de l'autre. L'association Rue de l'avenir met ainsi en place des opérations telles que "Rue des enfants – rue des aînés", pour imaginer des espaces accueillants et bienveillants favorisant la coopération intergénérationnelle.

■ ■ Tous les outils nécessaires sont-ils déjà en place ?

Dans le cas particulier des quartiers périurbains, dont les voiries n'ont jamais été équipées de trottoirs dignes de ce nom, rendant le déplacement des personnes à mobilité réduite quasiment impossible, il faut imaginer de nouvelles solutions qui ne reposent pas forcément sur la technique. La population vieillissante des quartiers pavillonnaires va s'accroître dans les années qui viennent. Il suffit de changer le statut des voies circulées, de transformer des zones 30 en zones de rencontre, qui permettront au piéton de se déplacer sur la chaussée où il sera prioritaire, et ce sera lui l'occupant principal de la voie, grâce à un simple arrêt municipal. Mais il ne faut pas raisonner par les outils, il faut faire des choix.

■ ■ Comment ces choix doivent-ils prendre en compte l'évolution de la place des personnes en situation de handicap dans la société ?

Ce qui m'intéresse c'est la transformation de la société en une société plus inclusive. Avant la loi de 2005, le handicap était une situation exclusivement considérée sous l'angle médical, tandis qu'à partir de 2005, il faut construire la cité pour que chacun y trouve la place qu'il s'y est choisie. Le handicap n'est plus une situation médicale, mais environnementale. L'accessibilité consiste donc à supprimer les barrières environnementales qui empêchent les personnes "en situation de handicap" de pouvoir s'y déplacer et y vivre. Dans le même temps, la loi de 2005 décrit quatre familles de handicaps – moteur, sensoriel, psychique et mental – alors que dans le passé seul le handicap moteur était reconnu et identifié.

Mais la levée des barrières environnementales ne doit pas être considérée comme une fin en soi. La finalité des travaux c'est de permettre l'accès aux prestations, en favorisant l'accès au bâti, à la voirie, aux transports en commun – ce qui n'est qu'un préalable. L'école doit être accessible, mais les prestations qu'elle fournit elles aussi doivent l'être, tout comme l'accès aux collections d'un musée. Nous participons ainsi à l'élaboration d'une signalétique pour le musée du Louvre destinée aux personnes déficientes mentales, afin qu'elles puissent profiter des "prestations" du Musée. Il s'agit là de médiation.



CHATEAU D'IRON / CENTRE DES MONUMENTS NATIONAUX

Les aménagements réalisés au sein des musées, et des lieux publics en règle générale, doivent en effet prendre en compte la présence de déficients mentaux. Cela passe par la mise en place de pictogrammes. Ces dessins, connus internationalement, permettent également à d'autres publics de se déplacer, les personnes illettrées et les personnes étrangères, en particulier celles qui appartiennent à des cultures n'employant pas l'alphabet en lettres latines.

■ ■ Comment faire quand cette accessibilité est matériellement impossible ?

Quand une solution d'accessibilité directe ne peut pas être mise en œuvre, il faut trouver des solutions d'effet équivalent. La réglementation fixe des objectifs en termes de résultats et non de moyens. Ce que l'on conçoit ou que l'on construit doit être au service de tous. Quand une personne ne peut avoir accès à une prestation, il faut déplacer la prestation ou créer un moyen de substitution. Lorsque dans un musée un étage demeure inatteignable, son contenu est filmé pour être vu dans une salle accessible. Aujourd'hui, on y envoie même des robots guidés par les personnes ne pouvant pas se déplacer pour voir à leur place... On ne peut pas raisonner de manière cloisonnée, l'accessibilité et la construction d'une société inclusive constituent une démarche globale. ■

Propos recueillis par
Marc LEMONIER

Au château d'Iron, dans les Deux-Sèvres, un robot de visite permet aux personnes à mobilité réduite de découvrir les pièces inaccessibles par ascenseur.