

RAPPORT ANNUEL 2016

COMMISSION INTERCOMMUNALE
POUR L'ACCESSIBILITÉ

Depuis 2009 la Commission intercommunale pour l'accessibilité (CIA) de la Métropole Européenne de Lille a permis l'acculturation et l'intégration des notions de mobilité réduite et de handicap au travers de l'ensemble de ses politiques.

Issue de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, la CIA a pour ambition de promouvoir un changement de regard et de comportement de la société pour favoriser l'intégration des personnes en situation de handicap.

Parmi ses obligations, figure la rédaction d'un rapport annuel qui vise à établir un état des lieux de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite en lien avec les compétences de la Métropole en matière de cadre bâti existant, de voirie, d'espaces publics, de transports collectifs, ou encore de politiques sportives et culturelles. Ce septième rapport reprend l'ensemble des travaux menés durant l'année 2016. Sa rédaction est issue d'un travail de coproduction des différents services de la Métropole, de ses partenaires institutionnels et des associations membres de la CIA.

collection **RAPPORTS**



MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

1, rue du Ballon - CS 50749
59034 Lille Cedex
Tél : +33(0)3 20 21 22 23
www.lillemetropole.fr

collection **RAPPORTS**

COMMISSION INTERCOMMUNALE POUR L'ACCESSIBILITÉ

RAPPORT ANNUEL 2016

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

RAPPORT ANNUEL 2016

COMMISSION INTERCOMMUNALE
POUR L'ACCESSIBILITÉ



MEL les éditions

RAPPORT ANNUEL 2016

COMMISSION INTERCOMMUNALE
POUR L'ACCESSIBILITÉ

UNE MÉTROPOLE POUR TOUS

La Commission Intercommunale pour l'Accessibilité (CIA) a pour objectif de dresser un état des lieux de l'accessibilité du territoire aux personnes à mobilité réduite et de présenter les travaux réalisés en vue d'assurer la continuité de la chaîne des déplacements et répondre aux exigences de la loi de 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.



En 2016, la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité a orienté son action sur la sensibilisation et les actions en faveur de l'accessibilité.

Tout d'abord, en matière de sensibilisation, les points principaux ont été la sortie du jeu pédagogique MELCITY, la concertation grand public « Se déplacer en métropole » et la sensibilisation au handicap mental pour réfléchir et sensibiliser ensemble aux difficultés rencontrées par les personnes à mobilité réduite. Le travail sur l'information est un axe important de la CIA.

Ensuite, en matière d'actions en faveur de l'accessibilité, la CIA a continué le travail sur le cadre bâti avec l'Agenda programmé d'accessibilité pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées.

L'adaptation de l'espace public est primordiale, de même que l'intégration de la dimension « accessibilité » dès la conception de chaque ouvrage pour faciliter l'utilisation par tous et répondre à l'ensemble des handicaps notamment en matière de transports.

La MEL et la CIA y travaillent chaque jour et désirent impliquer les citoyens dans les décisions en développant la participation. Notre objectif est de conforter les actions engagées en faveur de l'accessibilité pour tous et d'en faire la promotion auprès de tous publics. Tous les domaines sont concernés en matière d'accessibilité : les espaces publics, le transport, la culture, le sport, le tourisme, les ressources humaines, l'environnement...

Je remercie chaleureusement l'ensemble des acteurs pour le travail effectué au cours de l'année 2016 !

Anne Voituriez

Vice-Présidente Vice-Présidente déléguée
Plan de déplacement urbain et Modes doux - Stationnement et parkings
Présidente de la Commission Intercommunale
pour l'Accessibilité de la Métropole Européenne de Lille



Depuis 2009 la Commission intercommunale pour l'accessibilité (CIA) de la Métropole Européenne de Lille a permis l'acculturation et l'intégration des notions de mobilité réduite et de handicap au travers de l'ensemble de ses politiques.

MIEUX VIVRE ENSEMBLE

Issue de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, la CIA a pour ambition de promouvoir un changement de regard et de comportement de la société pour favoriser l'intégration des personnes en situation de handicap.

Parmi ses obligations, figure la rédaction d'un rapport annuel qui vise à établir un état des lieux de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite en lien avec les compétences de la Métropole en matière de cadre bâti existant, de voirie, d'espaces publics, de transports collectifs, ou encore de politiques sportives et culturelles.

Ce septième rapport reprend l'ensemble des travaux menés durant l'année 2016. Sa rédaction est issue d'un travail de coproduction des différents services de la Métropole, de ses partenaires institutionnels et des associations membres de la CIA.

P.11	LA POLITIQUE DE LA MEL ACCESSIBLE A TOUS
P.17	FONCTIONNEMENT DE LA CIA EN 2016
P.25	LES ACTIONS DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE EN FAVEUR DE L'ACCESSIBILITÉ

SOMMAIRE

P.47	ANNEXES
P.55	LES CHIFFRES CLÉS DE L'ACCESSIBILITÉ DE LA MEL EN 2016

LA COMMISSION INTERCOMMUNALE POUR L'ACCESSIBILITÉ (CIA)

Au sein de la direction de la Mobilité, l'animation de la CIA est assurée par le service Politiques de déplacements de la MEL qui organise également le lien entre les différentes politiques métropolitaines sur cette thématique. Au sein du service, une chargée de mission accessibilité PMR mobilise partenaires internes et externes à l'institution. Les rencontres entre techniciens et associations se multiplient, au fur et à mesure que les projets se développent et permettent de placer l'utilisateur, quelle que soit sa mobilité, au cœur des préoccupations.

Métropole Européenne de Lille
1 rue du ballon
59034 Lille Cedex
cia@lillemetropole.fr



LA POLITIQUE DE LA MEL ACCESSIBLE À TOUS (LM-ACT)

Le plan LM-AcT, adopté par le Conseil Métropolitain le 13 décembre 2013, a pour ambition de préciser les perspectives, en matière de politique d'accessibilité, de la Métropole Européenne de Lille. Sur la base d'un état synthétique de l'avancement de la mise en accessibilité de notre territoire, des conclusions du grand débat, des actions mises en place par la Métropole et du bilan de la précédente Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées (CIAPH), il s'articule autour de trois axes de travail :

Axe 1 - Changer les regards et agir en faveur de l'inclusion.

Axe 2 - Faciliter la mobilité et la continuité du cheminement.

Axe 3 - Valoriser la conception universelle dans les projets du territoire.

La mise en œuvre du plan LM-AcT s'opère autour de déclinaisons opérationnelles partagées par l'ensemble des acteurs impliqués.

1-1 DÉCLINAISONS OPÉRATIONNELLES

1-1-1 Sortie du jeu pédagogique MELCITY

Dans l'axe 2 du plan LM-Act, une des actions consistait à « concevoir et diffuser un serious game ». MELCITY est un jeu pédagogique et un outil innovant, dont l'objectif est de sensibiliser le grand public aux difficultés rencontrées par les personnes à mobilité réduite. Il permet d'identifier, de comprendre, et de changer de regard sur le handicap.

Le jeu met en situation le quotidien de quatre personnages dans la ville: Claire, Sarah, Benjamin et Clément atteints respectivement de **handicap visuel, auditif, moteur et cognitif**.

Le joueur accompagne les 4 personnages dans leurs déplacements, collecte les preuves d'inaccessibilité et trouve les solutions pour améliorer leur quotidien, que ce soit dans le domicile, au travail, dans un commerce, dans la rue ou les transports publics.

Quand toutes les preuves d'un lieu sont triées, le joueur passe à la phase d'argumentation et rencontre un responsable (bailleur, commerçant...), qu'il incite à l'aide des photographies prises à mettre le lieu en conformité avec la réglementation. Au fil du jeu, l'environnement devient progressivement accessible pour tous.

MELCITY est sorti le 8 février 2016, il est libre d'accès via l'adresse : www.melcity.fr et disponible sur navigateur et application pour tablette numérique. Il a fait l'objet d'un partenariat avec le Centre de gestion du Nord et le Département du Nord.

Une version pédagogique est sortie en avril 2016 et permet une utilisation en mode formation pour les agents des collectivités territoriales. Cette version donne accès aux textes de loi relatifs aux différents points d'accessibilité abordés dans le jeu.

MELCITY est présenté aux Conseils Municipaux d'enfants visitant la MEL, il est également utilisé par les communes pour sensibiliser les enfants lors des accueils périscolaires.

Suite à sa sortie, plusieurs associations ou collectivités parfois extérieures au territoire métropolitain, ont proposé des actions de sensibilisation en s'appuyant sur le jeu :

- Des étudiants en Licence à ILIS Projet Culturel « UTILIS' tes sens », (faculté Ingénierie et Management de la Santé) en avril 2016 dans une galerie commerciale à **Villeneuve d'Ascq**,

- 3^e Assises Accessibilité Universelle en Sambre Avesnois en octobre 2016 à la gare Numérique de **Jeumont**,

- l'AFAPEI du Calais pour la manifestation « Ensemble, avec nos différences... » à la Cité Europe de **Coquelles** en novembre 2016,

- le Conseil Municipal des Enfants à **Vieux-Condé** à l'occasion du Téléthon en 3 décembre 2016,

- Handifac avec les étudiants puis le personnel de l'Université de Lille 1 au Liliad Learning Center de **Villeneuve d'Ascq** en décembre 2016.

1-1-2 La concertation

Parmi les actions prévues, l'axe 1 du plan LM-Act a fixé d'« améliorer la lisibilité des documents de concertation » et l'axe 3 de « systématiser l'implication des membres de la CIA dès l'amont des projets ». En 2016, ces actions ont été associées pour présenter deux concertations grand public menées par la MEL, aux membres de la CIA. De plus, la Direction Relations avec les usagers et Citoyenneté et la Direction Mobilité de la MEL ont participé au groupe de travail des Référents Accessibilité des Villes Inclusives (GT-RAVI) du CEREMA, afin de réfléchir ensemble à la méthode, la temporalité et la coordination des réunions de participation pour favoriser la participation de l'ensemble des publics aux grands projets métropolitains.

La MEL désire impliquer les citoyens dans les décisions et développer la participation à travers des réunions publiques, des ateliers participatifs, des concertations préalables, des enquêtes publiques ou des grands débats. Lors du Conseil métropolitain du vendredi 18 décembre 2015, les élus ont voté une délibération-cadre relative à la citoyenneté (n°15 C 1161).

• Concertation « rue du Ballon à Lille »

La MEL a souhaité étudier l'aménagement futur du secteur situé entre la rue du Ballon et la rue de la Communauté à Lille. Comment rendre ce nouveau lieu de vie plus agréable et plus pratique pour les métropolitains ? Quelles habitations, commerces ou services... ? Cette concertation a duré jusqu'au 26 février 2016. A l'origine, le siège de la MEL, dont la construction a été votée en février 1968, devait être provisoire. En 1969, les bâtiments « R8 » et « R1 » voient le jour, puis en 1973 la tour « R14 » et en 1977 le bâtiment « métro » qui a disparu aujourd'hui. Suite à la prise de nouvelles

compétences communautaires en 2001, la MEL devient locataire du bâtiment Euralliance à partir de 2004.

Aujourd'hui, force est de constater que le patrimoine a vieilli et est inadapté en termes d'espaces et de normes environnementales. Un projet d'aménagement ambitieux est actuellement étudié par la MEL qui souhaite construire un nouveau siège pour la MEL, aménager un nouveau morceau de ville, et développer une programmation mixte (logements, bureaux, commerces et services de proximité).

Les enjeux urbains de ce projet sont de réussir le lien entre Euralille et le quartier du Romarin, de respecter les habitations existantes, de gérer la transition des hauteurs de bâti, d'intégrer le nouveau siège de la MEL et enfin de préserver et de mettre en valeur les entités paysagères existantes (cimetière de l'Est, Jardin des Géants et Parc Matisse).

Deux réunions publiques ont eu lieu en décembre 2015 et en mars 2016 pour présenter les hypothèses d'aménagement du site. La CIA a été consultée le 21 janvier 2016 et a notamment fait remonter le manque de places de stationnement PMR à proximité du siège actuel. Le début des travaux est prévu pour 2019 et l'achèvement du projet en 2023.

• La concertation grand public « Se déplacer en métropole »

La concertation grand public « Se déplacer en métropole » a été menée entre juin et juillet 2016, pour réfléchir ensemble à l'amélioration des déplacements des personnes venant sur le territoire métropolitain et pour faciliter les déplacements au sein du territoire.

Celle-ci a pris la forme d'une consultation dématérialisée via le site internet de la MEL. Sa diffusion a emprunté différents canaux de communication (e-mailing partenaires, Intercommunalités, Conseils de développement des territoires voisins pour diffusion, affichage, insertions presse, réseaux sociaux...).

En amont, entre fin 2014 et 2016, des démarches d'expertise avaient été menées avec les services de l'État et des experts du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable qui ont abouti à un diagnostic des mobilités et de l'accessibilité du territoire métropolitain et des pistes d'actions. Le Conseil de développement a également apporté sa contribution. L'ensemble de ces travaux a permis de nourrir le contenu des

Assises des Mobilités et de l'accessibilité de la métropole, le 22 septembre 2016.

1 313 personnes ont répondu à la consultation grand public et une soirée de restitution a eu lieu le 12 septembre 2016, qui a permis d'exposer le bilan de la consultation et d'approfondir les échanges, sous forme d'ateliers participatifs, avec 130 participants, dont des personnes en situation de handicap.

L'accessibilité est une condition nécessaire à l'attractivité économique du territoire, à l'amélioration de la qualité de vie des habitants et usagers et de multiples actions sont déjà engagées pour y contribuer.

Les résultats des contributions ont montré que :

- L'accès à la métropole, que ce soit en transports en commun ou en voiture, n'est pas satisfaisant.
- Le trafic routier actuel génère des congestions sur les autoroutes d'entrée de la métropole qui nuisent au cadre de vie des habitants et à son attractivité.
- Une satisfaction majoritaire concernant les conditions de déplacements en transports en commun au sein de la métropole, avec une nuance pour les personnes travaillant en métropole peu satisfaites par l'offre de transports en commun.

Un classement thématique des propositions a été réalisé :

1/ Mieux accéder à la métropole depuis les territoires limitrophes et péri-urbains

- Agir sur le trafic routier en réduisant l'impact des poids lourds sur la circulation (fret ferroviaire et transport marchandises par voies d'eau).
- Développer des parcs de stationnement pour les voitures en périphérie des villes avec des navettes vers les centres.
- Aménager le territoire avec les territoires voisins pour gérer avec eux la mobilité : axes structurants de transports en commun avec la Belgique et le bassin minier, harmonisation des cartes de transport,...
- Mieux desservir l'aéroport de Lesquin.
- Les habitants sont favorables à l'idée d'un péage positif (« éco-bonus mobilité »*), y compris une grande partie des automobilistes qui ont répondu.

* Rétribution financière des usagers volontaires pour utiliser un autre mode de déplacement que l'automobile ou pour circuler en dehors de heures de pointe.



▲ Les transports de la MEL

2/ Fluidifier la mobilité au sein de la MEL

- Mieux desservir les territoires péri-urbains avec un service de bus compétitifs en temps par rapport à la voiture pour aller travailler. Cela passe par exemple par le développement de lignes à haut niveau de service.
- Le réseau ferré métropolitain présente un potentiel à exploiter.
- Développer la pratique du vélo par des aménagements cyclables sécurisant les parcours.
- Repenser la place des véhicules motorisés en ville en proposant des stationnements en périphérie, en réfléchissant à la priorité des voies, ou en développant le co-voiturage (aires et stationnements dédiés).

Lors des Assises du 22 septembre 2016, le Président de la MEL, Damien CASTELAIN a pris 10 engagements visant à améliorer l'accessibilité de la Métropole et à réorienter les politiques de mobilité :

- 1 En matière de gouvernance, instaurer **une conférence annuelle de l'accessibilité du territoire métropolitain**,
- 2 Dans ce cadre, **rédiger un schéma métropolitain de l'accessibilité de la métropole et de**

la mobilité, sous forme d'un plan d'actions coordonné et partagé par les différents acteurs publics et privés concernés,

- 3 **Poursuivre la politique ambitieuse de la MEL en faveur des transports publics urbains et optimiser ses investissements** dans le cadre de la prochaine Concession de Service Public Transport (2018-2024),
- 4 **Le partage de la rue : continuer à améliorer les réseaux routiers et les espaces publics, sans opposer les différents modes de déplacements,**
- 5 **Accentuer les efforts au profit des modes doux de déplacements, en engageant notamment un plan vélo très ambitieux,**
- 6 **Accompagner les nouveaux comportements de mobilité** (multimodalité, covoiturage, autopartage, Plans de Déplacements Entreprises et Administrations ...),
- 7 **Influer sur l'organisation des temps de la vie et de la ville,**
- 8 **Améliorer l'information des usagers du territoire,**
- 9 **Lancer l'éco-bonus mobilité,**
- 10 **Lancer un grand projet de transport avec une nouvelle ligne de tramway** reliant le secteur des gares Lille Europe et Lille Flandres en cœur de Lille au secteur de l'aéroport Lille-Lesquin.

Participation au Réseau National accessibilité du CEREMA

La Direction Relations avec les usagers et Citoyenneté et la Direction Mobilité de la MEL ont participé en novembre 2016 au groupe de travail des Référents Accessibilité des Villes Inclusives (GT-RAVI) du CEREMA à Lorient, afin de réfléchir ensemble à la méthode, la temporalité et la coordination des réunions de participation pour favoriser la participation de l'ensemble des publics aux grands projets métropolitains.

Il existe depuis les années 1980 de nombreuses instances ou dispositifs en faveur de la démocratie participative : enquêtes publiques (1983 – loi Bouchardeau), concertation préalable aux opérations d'aménagement (1985), conseils de développement (1999), comités de ligne (2000 – loi SRU), conseils de quartier (2002), commissions pour l'accessibilité (2005), conseils citoyens (2014), et d'autres dispositifs encore avec la loi ALUR (2014) et la loi NOTRe (2015).

Au sein des collectivités, différents services sont en lien avec la population dans le cadre de dispositifs participatifs :

- Les personnes en charge du dialogue citoyen, notamment avec les instances de proximité (conseils de quartier) ou d'autres instances comme les conseils de développement,
- Les personnes en charge de projets (aménagement, espace public, grands projets) avec souvent des dispositifs ad hoc pour les projets,
- Les personnes en charge du handicap, avec notamment la commission communale (et/ou intercommunale) pour l'accessibilité.

Devant la multiplication des instances et pour tirer profit des expériences et réseaux de chaque service, c'est aujourd'hui un enjeu majeur de faire se rapprocher les citoyens et ces instances. Il faut

faire ensemble et améliorer la transversalité en interne et en externe pour prendre en compte les besoins spécifiques des différents publics (dont les personnes handicapées). C'est un véritable enjeu que de rendre ces dispositifs accessibles à tous.

La question du numérique, comme nouvelle forme de participation citoyenne, est aussi une belle opportunité pour ouvrir le dialogue, si tant est que les outils numériques soient accessibles. L'outil numérique peut être un moyen de capter des jeunes personnes en situation de handicap qui souvent ne sont pas présentes dans les instances de participation.

A l'issue de ce groupe de travail, de grandes orientations sont ressorties :

- faire de l'innovation « accessible »,
- appréhender les spécificités locales pour un fonctionnement efficace,
- toucher également les jeunes générations, car on assiste à un vieillissement des ressources militantes,
- assurer aussi la participation citoyenne sur des projets d'envergure.

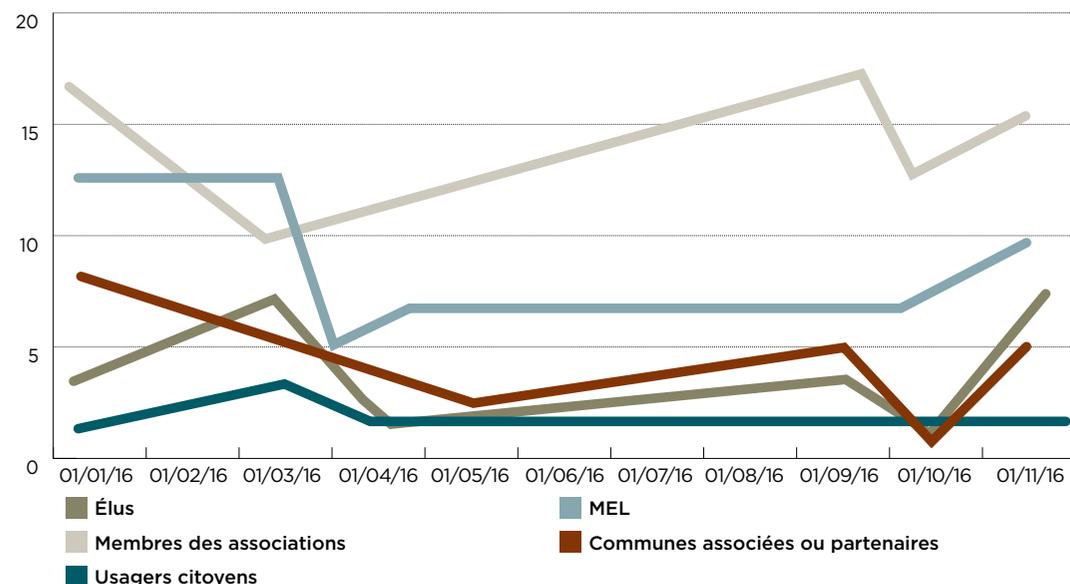
Sur la participation des personnes à mobilité réduite, les moyens qui peuvent être mis à disposition sont :

- la rédaction d'une Charte de dialogue citoyen qui fasse référence à une offre de participation accessible à tous,
- une information accessible à tous sur l'objet de la réunion (avec un contact pour préciser des besoins spécifiques : interprétariat en langue des signes...),
- le développement de la participation citoyenne en ligne,
- des relais d'information via la commission communale ou intercommunale d'accessibilité,
- une salle de réunion accessible.



FONCTIONNEMENT DE LA CIA EN 2016

Participation aux réunions de la CIA en 2016



2-1 ACTIVITÉ DE LA CIA

La Commission Intercommunale pour l'Accessibilité constitue un cadre privilégié d'information et de concertation entre la MEL, les associations du monde du handicap, les usagers et les communes.

Elle permet de conforter les actions engagées par la MEL et ses partenaires en faveur de l'accessibilité pour tous, en les soumettant à l'expertise des associations et d'en faire la promotion auprès des publics concernés, notamment en matière de cadre bâti, de transports, de voirie et d'espaces publics. Elle identifie également, par des échanges et les retours d'expériences des usagers, les pistes de progrès à explorer pour structurer nos politiques autour de l'accessibilité et faire ainsi de la MEL, une métropole accessible à tous.

En 2016, cinq réunions du groupe de travail et deux plénières ont été programmées. En moyenne, 27 personnes ont participé à ces réunions

2-2 LES PLÉNIÈRES

À chaque plénière, ont été abordés les actions suivantes :

Jeudi 24 mars 2016

- Le projet d'installation de portiques de sécurité dans le métro : point sur la visite à Bruxelles du 17 février 2016,
- Le rapport annuel 2015 de la CIA,
- L'association LOGER'EVEIL Nord-Pas de Calais : de nouvelles solutions en logement pour le public cérébrolésé.

Jeudi 10 novembre 2016

- Extension du territoire de la MEL,
- Présentation de la carte mobilité inclusion,
- Présentation du Défi familles à énergie positive,
- Élection des représentants de la CIA à la Commission d'accès Handipole.

2-3 LES GROUPES DE TRAVAIL

À chaque groupe de travail ont été abordés les points suivants :

Jeudi 21 janvier 2016

- Retour sur l'éco-quartier de Mons-en-Barœul,
- Concertation rue du ballon,
- Présentation Challenge européen du vélo.

Jeudi 28 avril 2016

- Visite du LaM à Villeneuve d'Ascq.

Jeudi 26 mai 2016

- La bibliothèque numérique « A suivre »,
- Le bilan Handipole 2015,
- Point sur l'implantation des bandes de guidage sur les quais bus.

Jeudi 15 septembre 2016

- Présentation du site Picto Travel : nouveau moteur de recherche et de planification de voyage pour les personnes à mobilité réduite,
- Retour sur l'étude de lisibilité urbaine menée par le CEREMA dans l'éco-quartier Rives de la Haute Deûle,
- Logements sociaux : appel de l'UNADEV pour la création d'un collectif « logements accessibles ».

Jeudi 13 octobre 2016

- La concertation grand public « Se déplacer en métropole »,
- Le bilan de l'action Émile le serpent mobile et l'éco-mobilité scolaire,
- Le partenariat Wheeliz/Transpole.

La loi du 7 août 2015 dite « NOTRe » impose le relèvement du seuil démographique minimum de constitution des EPCI à fiscalité propre (à 15 000 habitants) au 1^{er} janvier 2017. Les 5 communes de la Communauté de Communes des Weppes (Aubers, Bois-Grenier, Fromelles, Le Maisnil et Radinghem-en-Weppes), représentant 5 900 habitants. Un projet de fusion entre la Communauté de Communes des Weppes et la MEL a été présenté par le Préfet du Nord, approuvé par l'ensemble des communes lors des conseils des 2 EPCI. Le 1^{er} janvier 2017, la MEL a élargi son périmètre et cet élargissement crée de fait un nouvel établissement. Aussi, le conseil métropolitain du 15 décembre 2016 a désigné à nouveau la présidence de la MEL et son exécutif.

Parmi les conséquences juridiques liées à la fusion de ces 2 intercommunalités, le conseil métropolitain du 5 janvier 2017, a voté des délibérations de création des commissions thématiques, des Commissions d'Appels d'Offres, des Commissions de délégation de service public, des membres des commissions, dont la CIA. De fait, la CIA n'a donc pas pu se réunir en décembre 2016.



▲ Journée de sensibilisation au handicap mental - MEL juin 2016 ▼



2-4 LA SENSIBILISATION AU HANDICAP MENTAL

La CIA propose chaque année une sensibilisation sur une déficience spécifique, afin de lever les préjugés, partager des expériences, comprendre qu'il existe des moyens pour compenser le handicap et ainsi favoriser l'intégration des personnes à mobilité réduite.

En 2016, c'est une sensibilisation au handicap mental qui a été proposée, co-construite avec les associations des Papillons Blancs de Lille et de Roubaix-Tourcoing.

Après une présentation générale du handicap mental et ses incidences dans la vie quotidienne et la citoyenneté (travail, logement, culture, loisirs...), se sont suivies deux tables rondes intitulées : « Inclusion et participation citoyenne des personnes handicapées mentales » et « Accès à tout pour tous : petite enfance, culture, sport, transport... ».

En outre, la volonté était d'exposer les solutions adaptées aux personnes en situation de handicap mental pour faciliter leur accès aux services publics, s'est donc tenu un **Forum de l'emploi dédié aux personnes handicapées mentales**. Celui-ci présentait aux collectivités territoriales, qui ont l'obligation d'employer au moins 6% d'agents en situation de handicap, un panel des activités réalisées par des Établissements et service d'aide par le travail (ESAT) : espaces verts, numérique, entretien, traiteur...

Ce forum était complété par différents stands : le dispositif « **différents mais compétents** », le **Centre de formation pour apprentis spécialisés**, la méthode européenne « **facile à lire et à comprendre** » et le « **S3A** » (symbole créé par l'Unapei pour permettre aux personnes handicapées mentales de repérer facilement les lieux qui proposent un accueil, un accompagnement et des prestations adaptés).

Pour clôturer la manifestation qui a réuni 88 personnes, un cocktail déjeunatoire a été proposé par l'ESAT Renaissance.

2- 5 LE RÉSEAU DES RÉFÉRENTS COMMUNAUX EN CHARGE DU HANDICAP

Depuis 2011, un réseau des référents communaux de la MEL en charge de l'accessibilité et du handicap a vu le jour, pour mettre en valeur les expériences et les usages des communes métropolitaines en matière d'accessibilité, notamment dans leurs établissements recevant du public.

En 2016, la première réunion a eu lieu **le 2 juin à Lille** où le réseau a visité la Mairie de quartier de Moulins et le complexe handisport du collège de Moulins. La ville de Lille et ses communes associées Hellemmes et Lomme, comptent 440 établissements recevant du public.

Moulins est un des quartiers qui s'est le plus transformé au cours des dernières années et la Mairie de quartier, ancien hôtel particulier, est un bâtiment remarquable. Le bâti a été adapté en fonction des possibilités. Pour l'entrée, la pente a été décaissée pour installer un monte-personne et une balise sonore indique aux personnes malvoyantes et non-voyantes qu'elles entrent dans la mairie et le nombre de marches à franchir jusqu'à la porte d'entrée.

L'escalier est équipé d'une bande podotactile et d'un bas de marche et un haut de marche,

contrastés. L'accueil est doté d'une tablette rétractable pour les personnes en fauteuil roulant et d'une boucle magnétique. Le choix a été fait de ne pas installer d'ascenseur afin de préserver l'escalier d'honneur classé monument historique, les rendez-vous pris avec les élus se tiennent donc dans une salle du rez-de-chaussée. Une toilette PMR a également été installée.

L'ensemble des agents d'accueil a été formé avec les associations de la Commission Lille accessible à tous.

En 2011, le Département du Nord a engagé des travaux de déconstruction du magasin Lapeyre, à l'angle du boulevard d'Alsace et de la rue d'Arras pour permettre la construction d'un nouveau collège et d'une salle de sport dédiée au handisport, achevés en août 2015. Le Complexe handisport du Collège de Moulins est un équipement sportif composé d'une salle de sport, d'une salle de tennis de table, d'un club house, de vestiaires, de sanitaires et de locaux annexes (stockage, entretien, technique). Il est accessible à toutes les situations de handicap, il possède notamment des douches permettant une accessibilité en fauteuil roulant, des sanitaires PMR, une infirmerie équipée d'une poignée en braille et d'un marquage au sol adapté pour la pratique des jeux de balles pour non voyants.

Il est également équipé d'un gradin de 100 places (dont le 1^{er} rang est réservé aux personnes en

situation de handicap). La salle de tennis de table est accessible soit par l'ascenseur, soit par une longue rampe d'accès. Elle est dotée de deux espaces d'accueil sécurisés. Les extincteurs ont été installés à l'intérieur de niches creusées dans le béton, afin d'éviter aux personnes déficientes visuelles de les heurter. Cet équipement sportif a trouvé son public d'handi-sportifs.

La seconde visite s'est tenue **le 18 octobre à Villeneuve d'Ascq**, au groupe scolaire La Fontaine. Celui-ci est doté d'une partie ancienne et d'une partie récente. La communication a été prévue dans les deux sens, avec une entrée traversante et large que l'on peut également utiliser pour des réunions de quartier. A l'extérieur, les deux parvis se détachent de l'espace public et le positionnement des plantations et des bacs invite à se diriger vers l'entrée de façon intuitive. Pour différencier les deux entrées, un repère visuel a été positionné et une vitrophanie sur le thème de «La Fontaine» permet de détecter le vitrage.

L'entrée de l'école maternelle est plus large pour laisser place aux parents se déplaçant avec une poussette ; celle du primaire l'étant moins pour « conditionner à l'apaisement et la discipline» avant d'entrer en classe ; de plus la répétition d'éléments (carrelage, signalétique) permet de mieux appréhender la direction à emprunter.

Les sanitaires sont conçus comme un lieu d'apprentissage et d'autonomie, des carreaux de couleur positionnés au sol permettent le regroupement des enfants par petit groupe. L'utilisation de la couleur n'a pas pour seul objectif d'égayer une pièce, mais de codifier les espaces (ex : une porte rouge est une porte interdite aux élèves).

Les sorties de secours sont sous responsabilité des adultes, la partie centrale des portes est en verre pour permettre une visibilité et de ne pas heurter un enfant en l'ouvrant. Les bas de portes sont renforcés en aluminium et dans les couloirs deux bandes de carrelage permettent de créer un cheminement jusqu'à l'entrée de la classe. Les extincteurs sont intégrés à l'intérieur des murs, pour éviter des chocs résultant du débordement.

Dans les cours de récréation, des brise-soleil amovibles et ludiques sont positionnés le long des fenêtres. La BCD est commune aux deux écoles, on peut y accéder par un escalier large pour favoriser la motricité de l'enfant ou par l'ascenseur (utilisable uniquement avec un adulte disposant de la clé). En haut de l'escalier, un repère tactile et contrasté est positionné et non une dalle podotactile.

Plusieurs plafonds phoniques ont été installés, et en élémentaire une alcôve a été creusée empiétant légèrement sur l'espace de la classe, mais permettant d'éviter des bousculades à l'entrée et à la sortie de classe. La maternelle a été achevée en 2014 et l'élémentaire en 2015. Ce projet aura nécessité quatre années depuis la conception jusqu'à la réalisation. La gestion a été complexe, car l'école étant la seule du quartier, elle est restée ouverte pendant toute la durée des travaux.

Point sur le bilan de 1^{re} année des Agendas d'Accessibilité Programmée

Au 1^{er} septembre 2016, en France, **176 280 Ad'AP** étaient enregistrés dans les préfetures. Les Ad'AP pouvaient encore être déposés à la date de la réunion, toutefois le décret n°2016-578 du 11 mai 2016, précise les modalités de mise en œuvre pour défaut d'exécution d'Ad'AP :

« En cas d'absence de tout commencement de l'agenda, ou bien de retard important dans les travaux, ou encore si, à terme, les engagements pris n'ont pas été respectés, le Préfet pourra prononcer, à travers un arrêté, un constat de carence.

Si le gestionnaire ou le propriétaire n'a réalisé aucun travaux, l'Ad'AP pourra alors être annulé et le gestionnaire/propriétaire signalé au Procureur de la République.

Si les travaux ont pris beaucoup de retard, le Préfet pourra exiger la constitution d'une provision comptable correspondant au montant des travaux restant à réaliser.

En fin de travaux, si certains engagements n'ont pas été honorés, une mise en demeure de terminer les travaux sous 12 mois maximum peut être notifiée. Des sanctions pécuniaires, comprises entre 5 et 20% du montant des travaux restant à réaliser, peuvent également être prononcées, après avis de la CCDSA. »

L'ordonnance du 26 septembre 2014 prévoyait qu'un arrêté relatif au contenu du bilan de première année de l'ADAP paraisse, mais au final c'est une trame officielle qui est diffusée pour faciliter l'argumentaire.

Pour les ERP de 5^e catégorie, il faudra attester sur l'honneur avoir respecté le calendrier en joignant les attestations de conformité établies par un bureau de contrôle, des factures et des photographies. Si les travaux ne sont pas terminés ou non réalisés, il faut justifier et argumenter sur le non-respect de la programmation (vente, changement de stratégie...). Dans le cas des Ad'AP programmés dans la durée (de patrimoine), les attestations seront à fournir en fin de travaux.



**LES ACTIONS DE LA MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE
EN FAVEUR DE L'ACCESSIBILITÉ**



▲ Musée de plein air : signalétique pour PM

3-1 LE CADRE BÂTI ET URBANISME

3-1-1 Ad'AP métropolitain

L'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014, relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, a institué un dispositif permettant aux propriétaires et gestionnaires d'ERP et IOP de poursuivre la mise en accessibilité de leurs équipements au-delà de l'échéance du 1er janvier 2015 : l'agenda d'accessibilité programmée (Ad'AP).

La MEL a déposé un Ad'AP de patrimoine (durée de 9 ans) le 24 septembre 2015, celui-ci a été approuvé par la Délégation Départementale des Territoires et de la Mer le 5 février 2016.

Le patrimoine de la MEL est constitué de 55 établissements recevant du public (ERP) et 29 installations ouvertes au public (IOP). Ce patrimoine concerne une dizaine de compétences métropolitaines :

- l'Espace naturel métropolitain,
- le développement économique,
- les parkings,
- les déchets ménagers,
- l'assainissement,
- la culture,
- le sport,
- les espaces funéraires,
- les aires d'accueil des gens du voyage,
- les bâtiments institutionnels et le jardin des Géants.

Le montant global des travaux de mise en accessibilité de l'agenda d'accessibilité programmée métropolitain était estimé à 3 963 979 euros HT.

3-1-2 Retour sur l'étude de lisibilité urbaine menée par le CEREMA dans l'éco-quartier Rives de la Haute Deûle

Le 24 mars 2016, la CIA a relayé un appel du CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement). Celui-ci menait une étude sur la qualité de la lisibilité des espaces publics, le repérage lors d'un parcours et la qualité des déplacements des usagers dans les Eco quartiers. Il recherchait des volontaires ayant, soit une déficience visuelle, auditive, dyspraxie, dyslexie et des personnes âgées pour réaliser des parcours dans l'éco-quartier Rives de la Haute Deûle où est implanté Euratechnologies. Ces parcours ont eu lieu en avril et mai et certains membres de la CIA y ont participé. La MEL a reçu les conclusions du CEREMA le 6 septembre 2016.

L'intérêt de ces parcours était de démontrer qu'entre la réalité de l'aménagement et les perceptions des usagers, il existe des filtres propres à chacun qui sélectionnent les informations en fonction des ressentis sensoriels, ainsi qu'un processus de déformation de ces informations en fonction des représentations mentales de l'espace.

Le choix d'un éco-quartier s'explique par le fait qu'il est localisé en milieu urbain, avec un réseau de transports en commun qui permet d'expérimenter différents parcours. Il y a une absence ou presque de chantiers. Ici deux parcours ont été proposés : un d'environ 20 minutes qui reliait l'arrêt de métro Bois-Blanc ou Canteleu à l'espace central d'Euratechnologies et un d'environ 5 à 10 minutes qui reliait la place centrale à la mairie de quartier. Un plan a été présenté aux volontaires avant d'entamer le trajet pour qu'ils puissent amorcer leur cheminement, puis leur était retiré.

Neuf personnes ont participé : 3 ayant 60 ans et plus, 1 ayant 73 ans, 3 personnes aveugles et 2 personnes sourde et malentendante.

Chacune a eu **des stratégies de déplacements différenciées**, qui ont influé sur le choix de l'itinéraire :

- Recherche de la proximité des transports en commun,
- Préparation en amont de son parcours préférable,
- Recherche du parcours le plus court, peur des détours et recherche de la facilité.

Certains ont signalé qu'un endroit trop calme n'était pas rassurant. Les personnes voyantes se sont toujours appuyées sur les grands axes et pour les non-voyants quand ils utilisaient le GPS, ils entraient facilement dans les ruelles, mais mettaient plus de temps.

Concernant les repères et ressentis, il y a les ressources mobilisées tout au long du trajet (comme emprunter les axes majeurs pour des raisons de confort, se fier aux repères architecturaux...), les perceptions liées à l'ambiance du quartier et les principaux éléments d'inconfort ou de danger identifiés.

Les personnes non-voyantes étaient très sensibles aux changements de revêtements, comme par exemple sur le passage du Pont à Fourchon où elles s'interrogeaient, pour savoir si elles étaient sur une route ou un trottoir.

Les plaques de rue et les panneaux étaient une ressource recherchée par tous les participants. Se renseigner auprès des passants sur le chemin à suivre fait partie des réflexes des usagers qui se tournent naturellement vers des personnes susceptibles de leur apporter une réponse. D'autres auraient souhaité utiliser leurs Smartphones, car les passants peuvent aussi induire en erreur, toutefois la technologie a aussi ses limites en cas de manque de réseau.

Le quartier d'Euratechnologies est globalement ressenti comme un quartier réservé aux bureaux. Un quartier moderne, branché, qui valorise d'anciens bâtiments industriels et de grands espaces ; mais qui ne semble pas être réservé aux familles et aux enfants. Les espaces d'Euratechnologies sont peu lisibles, le nom du bâtiment n'est presque jamais mentionné, et lorsqu'il y a des enseignes celles-ci sont posées verticalement. Globalement, il ressort un manque de signalisation piétonne.

L'urbanisme peut être source d'inconfort voire de danger. En effet cet aménagement très récent, n'a par exemple pas proposé de bancs suffisamment nombreux et adaptés. Ceux-ci étaient soit trop bas pour les personnes âgées et sans assise ni accoudoirs, ou alors à proximité immédiate de l'eau.

Les feux sont une aide à la traversée et garants de sécurité pour les personnes non-voyantes. Lorsqu'ils sont trop proches et qu'il y a du vent le message peut être erroné et dangereux. De plus, la place principale ne propose pas suffisamment de passages piétons, ou alors trop en amont ou en aval.

La présence de l'eau, si elle rend le quartier agréable, est aussi ressentie comme dangereuse. Les personnes non et malentendantes évoquent notamment leur problème d'équilibre.



▲ Habitat mixte à Tressin

Enfin, lorsque la piste cyclable longe le trottoir, les personnes malvoyantes ne repèrent pas les différences de revêtements (le chien guide également) et lorsque des incivilités sont constatées (moto garée sur le trottoir) le cheminement se complexifie.

Ce n'est pas forcément lié à l'éco-quartier, mais lorsqu'on arrive sur un chantier cela peut affecter le déplacement. Les personnes aveugles y sont particulièrement vulnérables et préfèrent changer d'itinéraires. L'absence de toilettes publiques a également été pointée du doigt.

En conclusion, les principaux éléments qui ressortent de cette expérimentation sont :

- le manque de signalétique et de jalonnement,
- une approche complexe du Pont à Fourchon,
- et le manque de sécurité du jardin principal avec ses plans d'eau.

La prise en compte de ces éléments dans de futurs projets, permettra de concevoir des aménagements dans un esprit de conception universelle.

3-1-3 Logements accessibles

• Le recensement des logements adaptés à Villeneuve d'Ascq

Sous l'impulsion des élus villeneuvois qui ont interpellé les bailleurs sociaux présents sur leur territoire, les travaux en vue de créer le fichier commun des logements adaptés aux handicaps ont repris : des visites de logement sont reprogrammées pour recueillir des données précises. Un début de base de données devrait voir le jour en 2017 sur le territoire villeneuvois et une collaboration avec l'université (chercheurs et étudiants) pour améliorer et accélérer l'inventaire, est envisagée.

Des premières collaborations ont été engagées par la MEL avec la CARSAT (Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail) en vue d'améliorer la synergie et l'efficacité des différentes aides (ANAH, MEL, CARSAT) à l'adaptation du logement ou maintien à domicile.

La part de dossiers et de financements gérés par la MEL concernant ce type de travaux restent de l'ordre de 10% soit la moitié de l'objectif. Cette préoccupation sera retranscrite dans les nouveaux marchés de suivi-animation des dispositifs de réhabilitation du parc privé et la communication en direction des bénéficiaires potentiels devra être renforcée en lien avec les communes et la CARSAT.

La proportion de logements réellement accessibles ou adaptés dans la production neuve reste très faible. Les nombreuses dérogations possibles sont largement exploitées par les architectes et promoteurs. Nous manquons encore de force de conviction et de relais chez tous les acteurs de la chaîne de production du logement pour que l'accessibilité ne soit pas perçue comme une contrainte renchérisant le coût de construction. Si la préoccupation d'accessibilité pour tous était présente dès les premières réflexions sur le projet immobilier, non seulement les coûts seraient minimes, voire nuls, mais la qualité résidentielle serait améliorée.

Enfin, un groupe de travail prépare une rencontre avec les bailleurs sociaux et leur association régionale, pour améliorer les conditions d'accès et de maintien dans le parc social des personnes en situation de handicap.

Les évolutions législatives récentes qui consacrent les personnes en situation de handicap parmi les publics prioritaires pour l'accès au logement social, les conséquences de la mise en œuvre du système national d'enregistrement de la demande et l'émergence d'un droit à l'information du demandeur de logement social doivent être expliquées aux personnes en situation de handicap et à leurs associations représentatives pour qu'elles se saisissent des nouvelles opportunités pour entamer un dialogue gagnant avec les bailleurs sociaux.

• Collectif « logements accessibles ».

Il y a **52 000** demandes de logements sociaux en cours et **12 000** logements par an sont finalement attribués. Pour les publics prioritaires, une demande sur 3,5 est satisfaite, alors que pour les personnes en situation de handicap **c'est une sur 14,5**.

L'UNADEV (Union Nationale des Aveugles et déficients visuels) a reçu des retours d'usagers qui connaissent des difficultés pour trouver un logement accessible. Certaines personnes sont même bloquées depuis un an et demi chez elles en attendant un transfert. De plus, même quand le bailleur reconnaît que le logement n'est pas adapté, il ne propose pas de solution de secours. Il est difficile de contacter l'ARH pour un professionnel de terrain ou une association seule, c'est la raison pour laquelle elle lance cet appel

pour former un collectif d'associations. L'intérêt est aussi de mieux comprendre le processus et d'avoir des contacts pour mieux orienter et accompagner les personnes.

L'objectif est de présenter à l'**Association Régionale pour l'Habitat**, qui représente 46 organismes HLM de la région, différents cas de figure de demandes de logement déposées par des personnes en situation de handicap sur le fichier unique régional, depuis des mois voire des années, et pour lesquelles les bailleurs ne font pas de proposition.

Une première réunion avec les associations a eu lieu le 15 novembre 2016, il en est ressorti :

Un constat

- Une information insuffisante sur la demande de logement social (notamment l'annexe)
- Une insuffisance de référents « handicap » chez les bailleurs sociaux
- Des difficultés à recenser les logements adaptés.

Des points de blocage

- Les logements proposés sont situés dans des quartiers difficiles et éloignés des transports collectifs
- Les logements proposés se trouvent souvent en rez-de-chaussée (or les personnes mal ou non-voyantes, les personnes sourdes ou handicapées mentales peuvent résider dans les étages),
- Les personnes sourdes ne pouvant pas communiquer par téléphone, envoyer des SMS pourrait résoudre cette difficulté.

Des points de vigilance

- Un référent « handicap » chez chaque bailleur est essentiel
- Il faut sensibiliser les demandeurs à remplir l'annexe à la demande de logement social,
- La demande a une validité d'un an, les demandeurs doivent être sensibilisés à son renouvellement
- Il est essentiel que les demandeurs suivent leur dossier et l'activent auprès des autres bailleurs,
- La création d'une liste de logements adaptés chez tous les bailleurs, permettrait une meilleure affectation ;

• Présentation de l'activité de l'association LogeR'Eveil en matière d'habitat

L'association LogeR'Eveil est membre de la CIA depuis 2 ans et développe un projet d'habitat partagé, elle a présenté son projet en CIA. L'association LogeR'Eveil est une association récente (2011) d'intermédiation locative et de gestion locative sociale pour personnes cérébrolésées de la région Nord Pas-de-Calais.

Il s'agit d'une filiale de l'association AFTC R'éveil 59/62 créée en 1995 qui a pour but d'informer et de soutenir les personnes cérébrolésées et leurs familles qui compte 1 050 adhérents. A travers ses ramifications, elle propose également d'autres types de services :

- des séjours de vacances en milieu ordinaire (Haute-Savoie, Italie, Ardennes belges...),
- un service d'accompagnement médico-social intitulé « Samsah R'éveil
- 3 groupes d'entraide mutuelle pour des activités, des loisirs ou des groupes de parole... qui ont pour but de sortir de l'isolement,
- Un service d'aide humaine : AideR'éveil.

Le traumatisme crânien correspond à une lésion cérébrale d'origine qui fait suite à un choc ou un accident sur la voie publique, auquel on associe d'autres lésions cérébrales acquises (accidents vasculaires cérébraux, ruptures d'anévrismes, anoxies cérébrales, tumeurs ...).

Suite à cet accident de la vie, la famille se retrouve avec une nouvelle personne en face d'elle qui aura des séquelles plus ou moins lourdes (handicap moteur, perte du goût, de l'odorat, difficulté à s'organiser...). Ce public est, la plupart du temps, orienté vers des structures (type Foyer d'Accueil Médicalisé, Maison d'Accueil Spécialisé par exemple). Or, et malheureusement, il y a un manque de structures spécialisées dans la pathologie sur la région, les listes d'attente pour intégrer une structure sont longues. De même pour les listes pour l'accès à un logement social, se pose la question de l'accompagnement humain de la personne à l'intérieur du logement. Les aidants familiaux sont fatigués et ont besoin de répit à long terme. Et la personne traumatisée crânienne et/ou cérébrolésée exprime clairement son vœu d'accès à plus d'autonomie, plus d'indépendance.

Or les personnes cérébrolésées ont aussi le droit à l'autonomie et à accéder à un logement à loyer modéré approprié à leur handicap. L'association LogeR'Eveil a obtenu deux agréments en décembre 2015 :

- **ingénierie sociale, financière et technique** qui lui permet l'accueil, le conseil et l'assistance aux personnes cérébrolésées, pour l'amélioration de leur logement, de leur adaptation au handicap ou au vieillissement. Mais également l'accompagnement social afin de favoriser l'accès et le maintien dans le logement et la recherche de logements adaptés.
- **intermédiation locative et gestion locative sociale** qui lui permet de se porter garant du locataire auprès de propriétaires privés, l'association joue donc le rôle de bailleur et reverse le loyer au propriétaire.

Une première expérience a été menée à Croix avec une maison de 208 m² nommée « Number one » qui permet une colocation pour 5 personnes avec de grands espaces de vie commune (terrasse, jardin).

Le nouveau projet s'appelle la Ferme R'éveil à Wasquehal, acquise en 2015 par l'association mère R'Eveil avec des financements privés. Ce bien demande à être réhabilité, mais en préservant le patrimoine architectural. Le coût du chantier est évalué à 300 000 € euros. Cette maison de plain-pied permettra la colocation de 6 personnes traumatisées crâniennes ou cérébrolésées dont 4 PMR. Deux studios individuels pour les personnes ne souhaitant pas vivre en colocation seront aménagés. Ces logements seront disponibles mi-2017/début 2018. Seront également créés des espaces communs : une salle permettant des activités diverses, une buanderie et un espace de balnéothérapie.

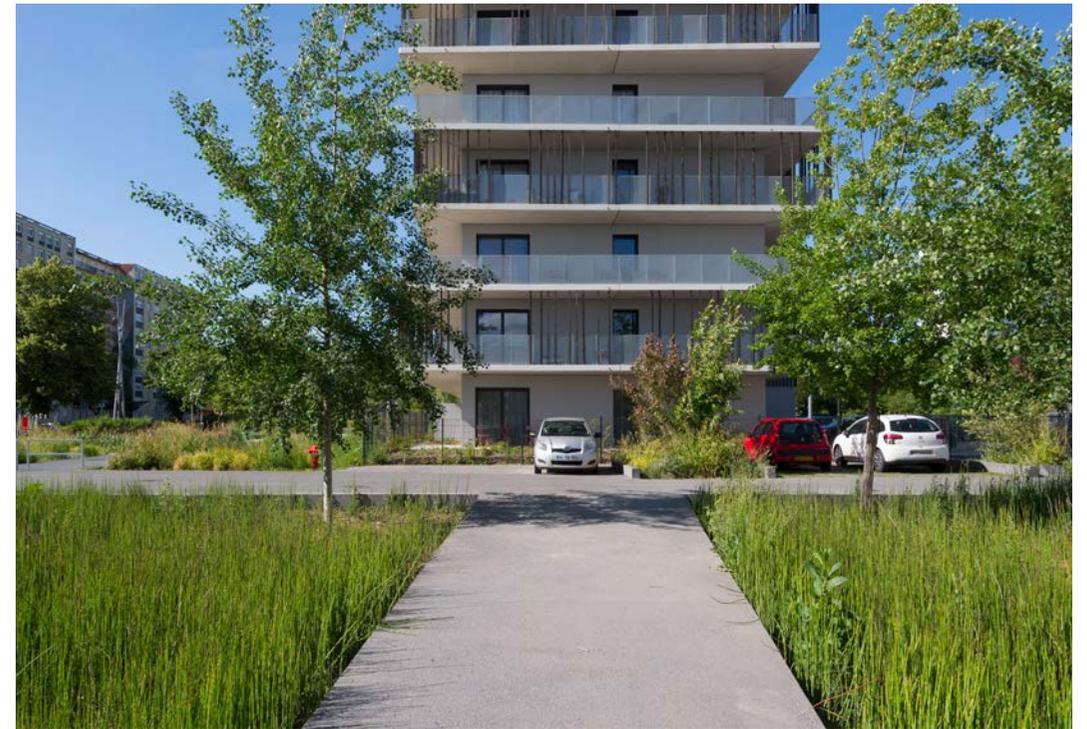
Afin d'accompagner les locataires pour les actes de la vie quotidienne (toilette, préparation des repas, ...), le service d'aide humaine « AideR'éveil » a été créé et est composé d'une maîtresse de maison, d'auxiliaires de vie sociale, d'une aide médico-psychologique et d'un agent d'entretien.

Le groupe d'entraide mutuelle Activ R'éveil proposera, pour les personnes qui le souhaitent, des activités telles que : bowling, ateliers cuisine... D'autres activités comme des sorties ou des événements tels que « la fête des voisins » pourront être mis en place après sondage auprès des locataires (mais pas par Activ R'éveil).

Pour intégrer ces logements, il faut présenter un dossier de candidature et un questionnaire neuropsychologique. Pour les besoins d'accompagnement, un dossier de demande de Prestation de Compensation au Handicap est monté auprès de la MDPH.

3-1-4 Rénovation Urbaine - quartier Pont de Bois

Dans le cadre du projet de rénovation urbaine sur le quartier du Pont de Bois à Villeneuve d'Ascq et la déconstruction du collège Léon Blum, la MEL a été amenée à fermer pour une durée d'un an une voie piétonne, traversant le collège, et donnant accès à la passerelle de franchissement de la voie ferrée Lille-Tournai. Afin de préserver la mobilité des personnes à mobilité réduite, la MEL a mis en service une navette qui relie 7 jours sur 7 les deux rives de la voie ferrée. Pour la durée de juin 2015 à juin 2016, ce service a coûté 200 000 € H.T.



▲ Renouvellement urbain à Mons-en-Barœul

3-2 LES DÉPLACEMENTS

3-2-1 La voirie et les espaces publics

• Retour sur l'éco-quartier de Mons-en-Barœul

A partir des années 70, Mons-en-Barœul est devenue une commune fortement urbanisée, sans centre ville et conçue pour la voiture. Au fil du temps, le quartier s'est dégradé, tant sur le cadre bâti que sur les espaces extérieurs. Une volonté politique forte s'est manifestée pour renouveler la ville, tout en respectant son histoire, les particularismes du territoire et en prenant en compte le cadre de vie tant du point de vue des usages qu'à l'échelle du piéton et des modes de déplacements doux. Il y a eu en particulier un travail de nivellement fin à réaliser sur un territoire de la MEL où la topographie est particulièrement marquée.

Le nouveau Mons est un des 10 programmes de rénovation urbaine contractés et mis en œuvre par la MEL avec l'Agenda Nationale de Rénovation Urbaine, la ville de Mons-en-Barœul et les acteurs locaux (bailleurs ...). L'accessibilité généralisée est un des principes directeurs du projet.

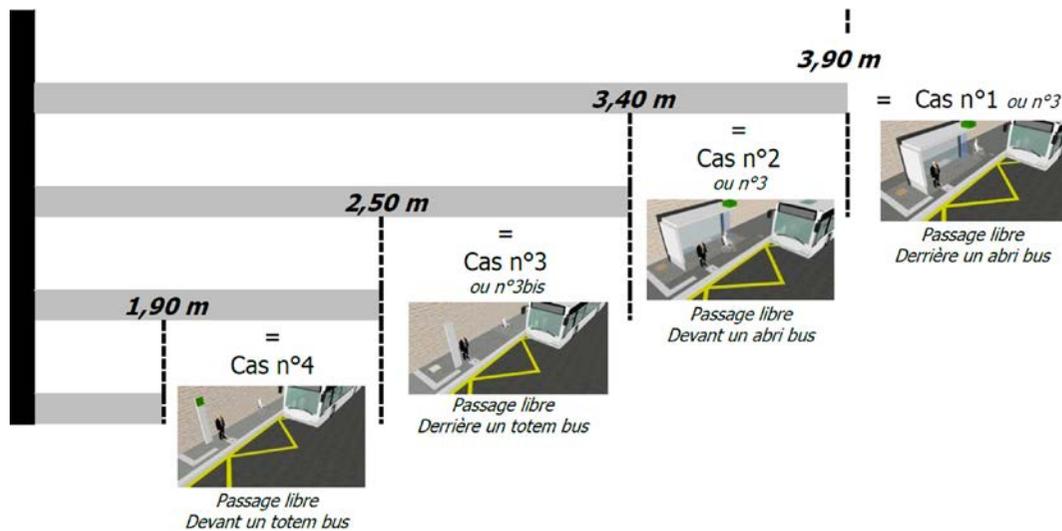
La qualité du projet et de sa mise en œuvre lui ont permis d'être reconnu comme éco-quartier au niveau national en 2011.

Engagé sur une ancienne ZUP (zone à urbaniser en priorité), ce programme comprend une vaste opération de restructuration urbaine, la réhabilitation de 990 logements, la déconstruction de 405 et la construction de 430 logements. Plusieurs équipements publics ont été créés ou transformés (maison de quartier, salle d'escalade...). Un nouveau maillage, un partage de l'espace et un nouveau nivellement assurent le désenclavement du quartier et permettent à tous de déambuler sur les espaces publics.

Les points suivants ont été particulièrement suivis :

- La création de cheminements piétons lisibles et confortables,
- La suppression des pentes supérieures à 4%,
- La mise en place de bandes de guidages, pour donner une orientation dans les passages traversant d'une part, et au travers de la grande place d'autre part,
- La mise en place de bandes podotactiles au droit des passages piétons et de mains courantes sur les escaliers,
- Le travail sur le contraste entre matériaux,
- L'apaisement des circulations automobiles (anciennes 2x2 voies ramenées à 2x1 voie, statut de zones 30 et zones de rencontre...),
- Intégration de stationnements PMR.

Cas de base en fonction de la largeur du trottoir



De nombreuses réunions publiques et des diagnostics en marchant avec les associations locales ont été programmés. De même, tous les samedis matin entre 2009 et 2015, les habitants étaient accueillis pour faire part de leurs remarques.

Une place d'un hectare a été créée, elle accueille une salle de spectacle et permettra la tenue de manifestations et l'installation du marché. Aujourd'hui, l'axe urbain est bordé de commerces, l'ancienne 2 x 2 voies a été remplacée par 1 x 1 voie avec des bandes cyclables.

Un parc a été créé à la place d'un grand parking sans trottoirs et sans cheminements dédiés aux piétons, il s'agissait d'un secteur au nivellement chaotique où les grandes plateformes des barres d'immeubles avaient créé des accidents altimétriques rendant la plupart des parcours peu accessibles. Le parc propose aujourd'hui dans toute sa longueur, un chemin piéton n'excédant jamais 4 %, et dessert chaque seuil par une allée PMR.

De nouvelles voies de desserte sont créées dans le quartier, elles ont un statut de zones de rencontres pour donner la priorité aux circulations piétonnes.

Lors des réhabilitations et résidentialisations, le nivellement a été travaillé et a notamment permis à Partenord Habitat de créer 6 logements PMR

en rez-de-chaussée, en supprimant les marches d'accès aux halls d'entrée d'immeubles, la motorisation des portes d'entrée des halls, ainsi que la création d'une rampe d'accès.

Enfin les cheminements ont été rendus apaisés, notamment avec le mail Lamartine qui traverse la ville. Initialement constitué d'escaliers, c'est aujourd'hui un chemin piéton accessible à travers tout le quartier, avec une pente tendue n'excédant pas 4 %. Les travaux seront finalisés en 2016.

• Suivis des chantiers de voirie sous l'angle « Accessibilité »

La MEL poursuit son travail de sensibilisation des maîtres d'œuvre et entreprises aux problématiques d'accessibilité en assurant un suivi particulier des chantiers sous le focus Accessibilité. Au-delà des vérifications techniques de conformité à la réglementation, c'est aussi l'occasion de veiller à assurer une continuité des déplacements en phase chantier à l'aide de barrières, adoucis provisoires etc. en fonction de la nature et de la durée du chantier.

Sur ce sujet, la MEL a été sollicitée pour témoigner lors d'une Conférence Technique Interdépartementale des Transports et de l'Aménagement (COTITA) organisée par le CEREMA le 27 septembre 2016.

• Point sur l'implantation des bandes de guidage sur les quais bus

Lors du groupe de travail du 26 mai 2016, la Direction Espace Public et Voirie a présenté sa réflexion pour améliorer le repérage par les personnes aveugles ou malvoyantes du positionnement des arrêts de bus. Le principe présenté était de combiner une bande d'interception avec des dalles de repérage. Une distance étant laissée entre la bande d'interception et la dalle de repérage de façon à amener les personnes déficientes visuelles jusqu'à la zone d'embarquement.

Réglementairement, l'implantation des arrêts de bus sur le domaine public doit être conforme à l'arrêté du 15 janvier 2007 selon l'article 1-12° :

« L'emplacement d'arrêt, jusqu'à la bordure, est situé à une hauteur adaptée aux matériels roulants qui circulent sur la ligne de transport. »

Sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille, la hauteur des quais bus est fixée à 18 cm. Les bordures de transition permettent d'assurer les liaisons vers les bordures limitrophes.

« Au moins un cheminement donnant accès à l'aire d'attente des voyageurs est totalement dégagé d'obstacle depuis le trottoir. Une largeur minimale de passage de 0,90 m, libre de tout obstacle, est disponible entre le nez de bordure de l'emplacement d'arrêt et le retour d'un abri pour voyageur éventuel. Si le cheminement pour piétons n'est pas accessible du côté du cadre bâti, cette largeur est au minimum de 1,40 m. »

Il a été décidé qu'une zone de positionnement, composée de 2 dalles nervurées implantées perpendiculairement devant la porte du bus, serait positionnée.

De plus, un logo avec un fauteuil roulant sera dessiné sur le trottoir à l'emplacement de la deuxième porte, à environ 8 mètres du début du zébra.

Étant donné qu'il n'y a pas un trottoir identique, quatre schémas-type ont été réfléchis en fonction de la largeur du trottoir.

- Trottoir à 1,9 m mini : implantation d'un totem avec passage libre côté route.
- Trottoir à 2,5 m mini : implantation d'un totem en bord de quai avec passage libre côté trottoir.
- Trottoir de 3,4 m mini : abri aux dimensions réduites avec passe devant l'abri.
- Trottoir de 3,9 m mini : abri normal avec passage devant et derrière.

« Une aire de rotation de 1,50 m de diamètre permet la manœuvre d'un fauteuil roulant qui utilise le dispositif d'aide à l'embarquement ou au débarquement du véhicule. En milieu urbain, sauf en cas d'impossibilité technique, les arrêts sont aménagés en alignement ou en avancée ».

Cette zone de manœuvre est localisée au niveau de l'implantation d'un pictogramme PMR au niveau des portes centrales des bus. Ce pictogramme est positionné à 8,00 m du début du zébra, lui-même aligné sur le début de la bordure à 18 cm.

Les schémas établis pour des configurations abris ou totems présentent les principes retenus pour faciliter la détection de l'arrêt et le positionnement en face des portes avant. Les éléments utilisés sont thermocollés ou encastrés et conformes à la norme NF P 98-352.

D'autre part, une demande émanant de Transpole portait sur les bordures d'accostage le long du quai bus. L'idée est d'installer une bordure évasée et lisse pour un accostage optimal et réduire l'espace entre le bus et la bordure sans que cela ne dégrade le pneu du bus. Cette bordure profilée a un coût supérieur aux bordures bus classiques (environ 150 € HT/ml) mais sont plus massives. La voirie est coûteuse, il faut faire un juste investissement et le choix de ces bordures est cohérent avec celles posées sur le réseau Départemental dont la gestion sera rétrocédée à la MEL au 1^{er} janvier 2017. Cette bordure profilée est auto-stable car elle pèse 300 kg/mètre. A horizon 2018, 450 quais devraient être équipés avec un coût d'objectif de 20 000 €/quai bus, mais le guidage ne représente que 250 à 300 € par quai. Les travaux intégrant les éléments des schémas présentés ont débuté au cours du dernier trimestre 2016 (suite à la mise en place des prix spécifiques dans les marchés etc.) avec des réalisations dans chacune des unités territoriales (exemple Halluin ci-dessous ; une trentaine de quais à l'UTRV...).

• Échanges sur la carte mobilité inclusion

À compter du 1^{er} janvier 2017, la carte Mobilité Inclusion remplace les cartes de priorité, d'invalidité et européenne de stationnement (article L241-3 du code de l'action sociale et des familles, modifié par la loi du 07 octobre 2016 « pour une République numérique »).

Le Gouvernement entend simplifier l'accès aux différents services d'aide à la mobilité destinés aux personnes en situation de handicap. Selon l'arrêté du 28 décembre 2016 : « La carte mobilité inclusion comporte deux supports différents, l'un permettant de justifier des droits des bénéficiaires de la mention « priorité pour personnes handicapées »



▲ Places de stationnement PMR sur le parking haut du LaM à Villeneuve d'Ascq

ou de la mention « invalidité », l'autre permettant de justifier des droits des bénéficiaires de la mention « stationnement pour personnes handicapées ». Contrairement à ce qui avait pu être compris notamment dans la presse, il n'y a donc pas de regroupement des cartes au sein d'un même support.

Les caractéristiques de la nouvelle carte sont les suivantes :

- Elle sera fabriquée par l'Imprimerie nationale et non plus par les MDPH, pour raccourcir les délais de fabrication. Dite infalsifiable, il est prévu que cette carte soit fabriquée en 48h et directement envoyée au domicile du demandeur en deux exemplaires (un pour la voiture, l'autre à conserver sur soi). Les demandes resteront toutefois instruites par les MDPH.

Cette carte pose des questions pour lesquelles nous ne trouvons pour le moment aucune information. Les cartes délivrées auparavant restent valables jusqu'à leur date d'expiration, ainsi l'usage de cartes à validité dépassée, ou de « fausses cartes » type photocopie que la nouvelle carte « format carte de

crédit » ne sera pas empêché. D'autre part, la carte européenne de stationnement actuelle est valable en Europe. La carte mobilité inclusion sera-t-elle reconnue si un titulaire sort de France ? A priori, si un européen vient en France, leur carte reste reconnue en France. Mais l'arrêté du 28 décembre 2016 définit une norme pour la carte (format carte de crédit) qui diffère des recommandations européennes sur la carte européenne de stationnement, ce qui soulève un problème de compatibilité de la carte mobilité inclusion en Europe, et un risque de verbalisation des titulaires français en déplacement à l'étranger.

- Traitement dématérialisé des demandes

Le gouvernement annonce que « les demandes d'obtention pourront se faire directement sur internet. ». Les modalités de cette dématérialisation restent toutefois en attente de définition, car l'évolution des modalités de délivrance n'est a priori pas envisagée, autrement que par la « possibilité de dématérialiser les demandes » (article V du L241-3).

- Les anciennes cartes seront-elles demandées en retour pour activer la validation de la nouvelle carte ?

- Quel est le niveau d'équipement des MDPH pour dématérialiser les demandes au 1^{er} janvier 2017 ? Sans crédits annoncés, les MDPH prendront-elles en charge la dématérialisation ?
- Avec la dématérialisation, quel risque de multiplication des demandes ?

- La création d'un fichier centralisé ?

La carte mobilité inclusion aura le format d'une carte de crédit et sera sécurisée via une application « flash code » permettant de vérifier sa validité. Cette vérification nécessite la création d'un fichier des titulaires de cartes mobilité inclusion.

Ce flash code renverra vers un fichier des titulaires de carte, validé par le décret 2016-1847 du 23 décembre 2016 après avis favorable de la CNIL du 13 octobre 2016. Il ne pourra que constater la validité de la carte, mais non son éventuel usage indu. Toutefois, comme actuellement en cas de fausse carte (photocopie par exemple...) ou carte non valable (date de validité dépassée...), l'agent verbalisateur ne pourra verbaliser que pour l'infraction commise (non-paiement, usage indu de place réservée...).

Enfin, les questions techniques de lecture de ce flash code ont-elles été abordées ? Notamment, le niveau d'équipement des communes et de la police pour lire les flashs code au 1^{er} janvier 2017 et le reflet du pare-brise qui gêne potentiellement le scan.

Cette réforme ne concerne pas les personnes relevant du code des pensions militaires d'invalidité et de victimes de guerre : leur carte de stationnement continuera à être délivrée dans les mêmes conditions.

La MEL a transmis ces interrogations à Mme Brigitte THORIN, déléguée ministérielle à l'accessibilité, par courrier de M^{me} Voituriez en date du 5 décembre 2016 (en annexe 4-4 de ce rapport), qui reste en attente de réponse.

- Rappel sur le stationnement PMR – lien avec la carte 'mobilité-inclusion'

Selon la loi n° 2015-300 du 18 mars 2015 visant à faciliter le stationnement des personnes en situation de handicap titulaires de la carte de stationnement :

- les principes de **gratuité** et de **non-limitation de la durée du stationnement** ne s'appliquent pas uniquement aux places de stationnement réservées, mais à l'ensemble des places. Pour bénéficier de cette gratuité, la carte européenne de stationnement doit être apposée de manière très visible derrière le pare-brise.
- En revanche les parkings munis de bornes d'entrée et sortie accessibles restent payants.

• Démarche de mise en œuvre du stationnement PMR

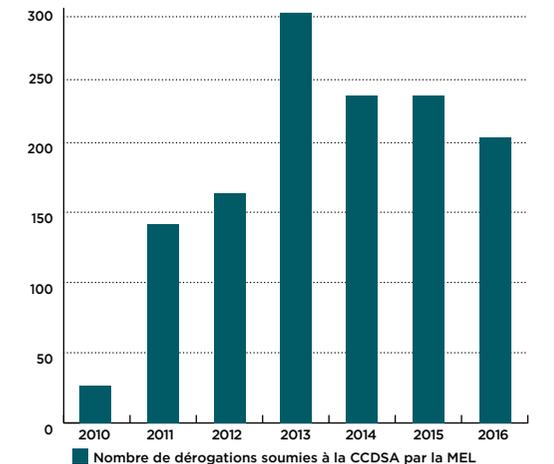
Le travail de création de places réservées aux PMR se poursuit et les services de la direction Espace Public et Voirie continuent d'instruire de nombreuses demandes en concertation avec les communes.

A titre informatif, chaque unité territoriale réalise plus d'une centaine d'études par an (entre 100 et 300 selon les territoires).

Concernant les réalisations, la diversité des cas d'implantation de places PMR (travaux spécifiques, marquages seuls, réalisations dans le cadre de travaux plus généraux) rend le bilan complexe.

Sans être exhaustif, voici quelques chiffres concernant cette thématique :

Places de stationnement PMR



UT Lille-Seclin : 41 places implantées uniquement en marquage (dont 18 à Lille) + constitution d'un dossier d'appel d'offres de travaux pour 31 places à réaliser courant 2017 ;

UT Roubaix-V. d'Ascq : Secteur Roubaisien : 26 places réalisées avec travaux (22 à Roubaix) ; 97 places matérialisées en marquage sur l'ensemble de l'unité territoriale ;

UT Marcq-La Bassée : 37 places réalisées (dont 10 à Haubourdin, 7 à Marcq-en-Baroeul, ...) ;

UT Tourcoing-Armentières : 89 places matérialisées (60 à Tourcoing) dont 75% font suite à des dossiers de dérogations.

En 2016, 213 dossiers de dérogation ont été présentés en Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité (CCDSA).



▲ Visite de la CIA dans le métro bruxellois - février 2016

• Travail sur l'homogénéisation des signaux sonores

La direction Espace Public et Voirie, en partenariat avec la direction des Transports, mène un travail d'homogénéisation des pratiques en matière de signaux sonores.

Ce travail vise à bien mettre en cohérence les équipements (feux sonores, abris bus) afin de pouvoir déclencher les signaux avec une seule et même télécommande.

Les feux sonores sont largement équipés de cette technologie sur le territoire de la MEL et le déploiement de messages vocaux dans les abris bus est en cours de déploiement.

• Opérations de voirie spécifiques

La direction Espace Public et Voirie, en accord avec certaines villes, peut mener des opérations spécifiques visant à faciliter les déplacements des PMR. A titre d'exemple, en 2016, une opération

a consisté à créer les adoucis de bordures d'une dizaine de passages piétons de la ville de Hem pour une somme d'environ 18.000 euros (hors coûts de signalisation horizontale).

Ces opérations ciblées permettent d'accélérer la mise en accessibilité de la voirie au-delà de l'obligation légale de mise en conformité à l'occasion des travaux de requalification/rénovation. Ces mises en conformité sont, elles, réalisées dans le cadre d'un programme travaux pluriannuel.

3-2-2 Les transports collectifs

• Le SDA Ad'AP

Le Schéma Directeur d'Accessibilité des transports collectifs de la MEL a été approuvé par arrêté préfectoral le 1er décembre 2016 par la Délégation Départementale des Territoires et de la Mer.

Il porte sur une durée de 3 ans pour une estimation financière totale de 1,8 M€ HT et concerne 1 352 points d'arrêt prioritaires pour le réseau bus et 40 pour le réseau Tramway et métro. 86 points d'arrêt prioritaires présentent une impossibilité technique avérée et 162 une impossibilité technique avérée liée au renouvellement de contrat sur le mobilier urbain.

• Implantation des portiques de sécurité dans sept stations de métro

La MEL, lors de son conseil du 17 avril 2015 a décidé de mettre en place un système de contrôle d'accès des stations de métro. Ce déploiement concerne, d'ici fin 2017, 7 stations prioritaires en raison du flux de voyageurs et d'une importante fréquentation.

Les objectifs de mise en place d'un contrôle d'accès sur les lignes de métro sont la limitation de la fraude et la sécurisation des espaces métro par une reconquête de la zone où l'ensemble des usagers est en règle.

Le 17 décembre 2015, lors d'un groupe de travail de la CIA les études en cours avaient été présentées et les associations avaient alors signalé qu'il était difficile de donner un avis sur plan et qu'une visite de terrain pourrait aider à la réflexion. Le 17 février 2016 une délégation de la CIA a donc été accueillie par la STIB à Bruxelles pour visiter la station de métro Delta. Le réseau des transports de Bruxelles s'est équipé de portiques de sécurité depuis deux ans.

Lors de l'arrivée dans la station Delta, les membres de la CIA ont constaté la présence d'une plaque en métal indiquant en braille le nom de la station, ainsi que les directions. Arrivés aux contrôles d'accès, ceux-ci ont constaté qu'une bande de guidage menait au SAS PMR. Le SAS est équipé d'un bouton jaune d'alerte, une caméra de surveillance est orientée vers le SAS et le service sécurité peut l'ouvrir à distance en cas de besoin ou d'urgence.

Concernant la signalétique, les membres de la CIA ont apprécié la taille des stickers apposés sur les panneaux vitrés du portique PMR.

Depuis l'installation des portiques aucune réclamation n'a été faite. De nombreuses stations sont encore en travaux pour installer notamment de nouveaux ascenseurs et lorsque que ces travaux risquent de perturber les usagers en situation de handicap, ceux-ci peuvent fixer un rendez-vous à la STIB pour obtenir une aide humaine.

A l'issue de cette visite, Transpole fait le constat suivant :

- nous avons intérêt à intégrer la dimension « accessibilité » dès la conception pour faciliter l'utilisation par tous,
- le SAS PMR installé constitue le point fort de l'accessibilité et concentre des dispositifs adaptés (signalétique, bornes d'appel ...),
- il faut répondre à la grande majorité des handicaps mais dans certains cas, une réponse personnalisée sera plus indiquée.
- Il faut privilégier les investissements, les équipements et les services proposés dans une logique de conception universelle.

Les associations qui ont participé à la visite ont émis les remarques suivantes :

L'association Valentin Haüy, a approuvé les bandes de guidage comme élément aidant au déplacement et aimerait qu'elles soient reprises sur le réseau métropolitain. En revanche, la plaque en braille à l'entrée de la station n'est pas utile, car rien ne mène à elle et il est impossible de la repérer.

L'association de défense et de soutien des droits des sourds, regrette qu'il n'y ait pas d'information suffisante pour les personnes sourdes, notamment des écrans qui donneraient l'information. L'idéal serait que les informations fournies sur des écrans fassent l'objet d'une traduction en langue des signes et soit également sous-titrées. L'information visuelle est importante pour les personnes sourdes.

L'Association des Paralysés de France, souligne le portique de Bruxelles est plus simple d'utilisation que celui de Lyon. En revanche, elle a été étonnée de découvrir qu'il n'y avait pas de normes européennes sur l'installation des portiques.

L'association Voir Ensemble souligne qu'une tolérance est autorisée pour les déficients visuels ne validant pas leurs trajets dans les trams et bus. Elle a trouvé le système bruxellois très bien et aisément praticable. Elle estime que si on met une ligne de guidage aux bas des escalators menant vers les portiques et que l'information est dite et redite, c'est du confort, notamment pour un non voyant qui ne serait pas de la métropole. Elle insiste, sur le fait qu'un non voyant ne suivra pas forcément une ligne, s'il ne sait pas où elle mène.

• Le bilan Handipole 2015

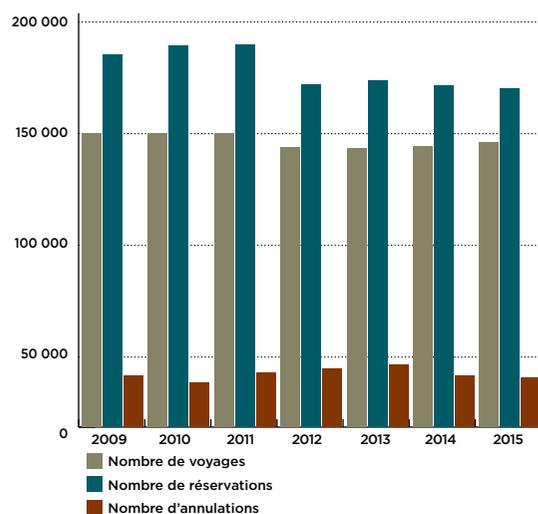
Handipole, une composante du service public des transports urbains de la MEL et un service dédié aux personnes dont le taux de handicap est supérieur ou égal à 80% et qui ne peuvent pas utiliser le réseau Transpole (bus, métro ou tramway) du fait de leur mobilité réduite. Il est le second service de France.

Handipole en 2015

Les éléments marquants de cette année sont :

- Une légère croissance du nombre de trajets, **147 681** trajets pour 146 671 en 2014,
- Plus de clients réguliers, actifs, transportés par rapport à 2014 (+ 3%),
- Un taux d'annulation toujours important à **15,1%** des trajets réalisés,
- La billettique Pass Pass qui a remplacé définitivement les « tickets papier ».

Trajets et réservations du service Handipole



En moyenne, chaque véhicule réalise **neuf courses par jour**, 15,46 km par circuit et transporte 1,69 personnes. Au niveau des réservations et annulations, **680 appels téléphoniques** sont gérés par jour et il y a en moyenne neuf refus par jour. Le nombre d'annulations reste important, mais baisse de 2.7% par rapport à 2014. On compte 2 170 annulations le jour même, soit environ six trajets chaque jour qui auraient pu être attribués à d'autres clients

En place depuis le 1^{er} octobre 2014, les supports Pass Pass sont désormais également les supports du service Handipole depuis le 1^{er} janvier 2015. Tous les clients Handipole doivent donc avoir une carte Pass Pass. Le principe est de charger sa carte à l'avance sur le site

internet de Transpole, dans les distributeurs et bornes de rechargement des stations de métro ou tramway, en agence commerciale, dans les points Pass Pass, par courrier adressé à Transpole et à partir de février 2017 via l'application. L'achat de tickets préchargés auprès du conducteur est toujours possible et le titre Handipole permet d'utiliser en complémentarité le service Handipole et le réseau Transpole.

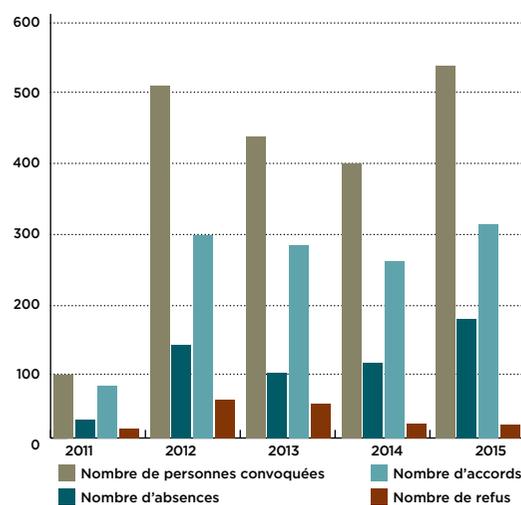
La commission d'accès

Sa mise en place date du 1^{er} juillet 2011, elle concerne les nouveaux clients, les clients demandant le renouvellement après expiration de leur carte d'invalidité, les clients n'ayant pas utilisé Handipole depuis plus de douze mois. Elle s'est réunie 11 fois en 2015.

Elle est composée d'un représentant de Transpole qui préside la commission, d'un représentant de la MEL, de deux représentants du service Handipole, d'un médecin, d'un ergothérapeute et de deux représentants d'associations PMR élus par la CIA. Cette année, les deux associations représentant la CIA à la Commission d'accès Handipole sont : Valentin HAUY et les Papillons Blancs de Lille.

En 2015, **540 personnes ont été convoquées** et le taux de présence est de **67%**. **92.7%** des dossiers examinés en 2015 ont été accordés contre 91% en 2014.

Commission d'accès Handipole



- La représentation de la CIA à la Commission d'accès Handipole

Chaque nouvelle inscription, ainsi que chaque renouvellement sont soumis à l'approbation de la commission d'accès. Parmi les membres de cette commission d'accès siège un représentant de la

CIA. Lors de la plénière du 10 novembre 2016, les associations membres de la CIA élues en tant que titulaires sont :

- **L'Association des Paralysés de France (APF)**, Madame Catherine Engelaere,
 - **L'Association d'action Sanitaire et sociale de la Région de Lille (ASRL)**, Madame Pascale Aupicq.
- Et l'association suppléante est :
- **L'Association des Papillons Blancs de Roubaix-Tourcoing**, Madame Jocelyne Lefebvre.

• Le Challenge européen du vélo

Du 1^{er} au 31 mai 2016, la Métropole Européenne de Lille a participé pour la 4^{ème} fois au Challenge Européen du Vélo, celui-ci met en compétition différentes villes et métropoles européennes.

Les habitants doivent parcourir et enregistrer un maximum de kilomètres à vélo dans le cadre de leurs déplacements quotidiens durant le mois de mai. Entreprises, universités, associations, groupes d'amis ou institutions publiques peuvent constituer une équipe.

L'enregistrement se fait via un site internet ou une application smartphone. Les objectifs du challenge européen du vélo sont :

- de recruter un maximum de cyclistes réguliers ou occasionnels pour participer au challenge,
- de faire tester le vélo à des personnes qui n'en ont pas l'habitude,
- de sensibiliser sur les avantages du vélo,
- et d'afficher la métropole cyclable (faire connaître les aménagements, etc.).

En 2016, les objectifs étaient de développer la participation en équipes et de proposer des rendez-vous autour du vélo pour un public plus large (visites, balades, ateliers...), avec des partenaires tels que l'association Vélowomon ou le Centre de Ressources et Innovation Mobilité Handicap (CEREMH) et ses vélos adaptés.

L'association Vélowomon propose, de développer la mobilité des femmes et des familles en facilitant leur accès au vélo utilitaire en tant qu'alternative pour les déplacements urbains, et de contribuer ainsi au respect de l'environnement.

Le CEREMH (Centre de ressource et d'innovation Mobilité handicap) accompagne l'innovation dans le domaine de la mobilité et de l'accessibilité des espaces publics. Il propose notamment des ateliers « Mobilité adaptée » pour des publics différents

(personnes vieillissantes, PMR, personnes ayant des difficultés mentales ou cognitives, aidants...), qui ont pour objectifs de maintenir, de retrouver ou gagner en autonomie, de rester ou devenir mobile, de prendre soin de sa santé par une activité modérée et d'étendre son périmètre de mobilité. Il propose soit des ateliers de sensibilisation avec des aides à la marche, des cycles ou des scooters mobilité, soit des ateliers de formation pour adapter l'aide à la mobilité.

• Le partenariat Wheeliz/Transpole

On compte en France plus de 100 000 particuliers propriétaires de véhicules adaptés, pour plus de 400 000 personnes se déplaçant en fauteuil et 1,2 million de personnes âgées en perte de mobilité. Pour faire le lien entre ces véhicules et ces usagers potentiels, a été créé Wheeliz : le premier site dédié à la location de véhicules adaptés aux personnes à mobilité réduite, entre particuliers.

Wheeliz permet aux propriétaires d'une voiture adaptée qui ne s'en servent pas tous les jours de la louer directement à une autre personne en fauteuil ou à mobilité réduite qui en aurait besoin, partout en France et à moindre coût.

Ces véhicules étant chers, les agences de location de voitures aménagées n'en possèdent que très peu, répartis uniquement dans les grandes métropoles et affichent des tarifs élevés, voire inabordable pour satisfaire une grande partie de la demande (une journée de location : environ 150 €). Wheeliz propose des voitures partout en France, pour un prix moyen de 60 € la journée.

La startup a reçu de nombreux prix dont le trophée du meilleur projet d'Innovation Sociale décerné par la Commission Européenne parmi plus de 1 400 projets dans 18 pays, le prix Reporters d'Espoir, le trophée de l'Engagement Citoyen décerné par le MoovJee, et le prix du meilleur projet aux Assises de la Finance Participative à Bercy.

Comment ça marche ?

Un propriétaire de véhicule équipé d'une rampe ou d'un poste de conduite adapté est invité à l'inscrire sur le site, en décrivant le détail de l'aménagement, les disponibilités de la voiture et un tarif de location allant d'une demi-journée à plus d'un mois.

De l'autre côté, une personne souhaitant de louer une voiture adaptée sélectionne la voiture la plus proche de chez elle correspondant à ses besoins. Elle envoie alors une demande de location

au propriétaire, avec un message. Une fois la demande de location acceptée, il suffit au locataire de payer en ligne pour confirmer sa réservation.

Toutes les locations sont assurées en tous risques, par l'assurance MAIF, qui protège à la fois le véhicule du propriétaire et les locataires, en tous risques. Un prestataire de paiement externe, MangoPay sécurise les transactions en ligne, afin de garantir un maximum de sécurité et de transparence au moment du paiement.

Un contrat de location et un état des lieux sont fournis pour chaque location, sous format papier, ou via une application partenaire, WeProof, qui permet d'obtenir un rapport de l'état du véhicule horodaté, géolocalisé et certifié, signé sur tablette ou smartphone par les deux parties.

Dans le cadre d'une mission de transport accessible au plus grand nombre, Keolis et Wheeliz ont mis en place un partenariat afin de proposer ensemble, des solutions efficaces et innovantes pour aider à la mobilité.

Wheeliz s'avère être un service complémentaire du transport en commun, pour aider davantage à la mobilité, et permettre de nouveaux usages : sortir du territoire pour un week-end ou partir en vacances, permettre des déplacements sur plusieurs jours, proposer une offre simple et accessible aux touristes afin de se déplacer librement, et éventuellement absorber le surplus de demandes quand le service Handipole est saturé.

Wheeliz propose actuellement une dizaine de véhicules sur la métropole lilloise, permettant de transporter 1 à 4 fauteuils roulants, et affiche une croissance de son parc de 65% par mois. 500 locations ont déjà été effectuées sur la plateforme qui propose environ 250 véhicules sur l'ensemble du territoire français.

• Le bilan de l'action Emile le Serpent Mobile et l'éco-mobilité scolaire

Emile le serpent mobile est une campagne européenne mise en place pour encourager les enfants et leurs parents à adopter des modes de transport plus actifs. Actuellement, 18 pays européens l'ont mise en place à différents échelons locaux. www.trafficsnakegame.eu/france

Cette campagne s'adresse aux écoles primaires et à pour objectif de stimuler enfants, parents et enseignants à se rendre à l'école par des modes de transports doux : la marche, le vélo, les transports

en commun, le covoiturage... lors des déplacements vers l'école ou pour les centres de loisirs. On constate que le matin, lorsque les parents déposent leurs enfants, il y a souvent des tensions avec les véhicules et des problèmes de sécurité se posent.

Mené au départ dans une poignée d'écoles en Flandres, ce projet touche maintenant plus de 1 000 écoles, avec 150 000 familles et 200 000 enfants impliqués chaque année. Il s'agit de donner le goût aux déplacements actifs et de montrer leurs bienfaits en termes de santé. Ce jeu s'organise entre la fin des vacances de Pâques et le début de l'été.

Emile le serpent mobile vise à améliorer la qualité de vie et l'accessibilité aux abords des écoles. C'est un jeu facile, pédagogique et européen, il se déroule en 6 étapes :

1. analyser les déplacements avant le jeu et définir l'objectif de l'école/centre de loisirs,
2. préparer le jeu,
3. placer les gommettes sur la bannière,
4. récompenser les efforts,
5. proposer des activités supplémentaires,
6. rassembler les données à la fin du jeu.

Du matériel est mis à disposition (bannière, autocollants, gommettes, manuel pour les enseignants, courrier pour les parents et formulaires de comptage). Pour préparer le jeu, il faut :

- accrocher la bannière dans un endroit visible,
- répartir les gommettes/autocollants dans les différent(e)s classes/ groupes,
- décider de récompenses éventuelles pour les élèves (stickers Emile offerts),
- et proposer des activités complémentaires (facultatif).

Lorsque l'activité se termine, il peut récompenser les efforts soit de façon individuelle ou par classe (récréation supplémentaire, fruits, sonnettes de vélos, gilets fluo...). Puis éventuellement organiser une fête de fin du jeu (initiation à la conduite à vélo, concert de sonnettes de vélo, proposer un Bike wash & des séances de vernissage de chaussures...).

Les 1^{ères} campagnes locales en 2016 ont permis de toucher 95 classes et 2 255 enfants. Sur le territoire de la MEL: Houplines, Armentières, Lambersart, Ronchin, Fourmes-en-Weppes, Lille et Loos ont participé. Globalement les enfants sont enchantés et incitent même leurs parents au changement de comportement.



▲ Sensibilisation au handicap

3-3 LE VIVRE ENSEMBLE

3-3-1 Les ressources humaines

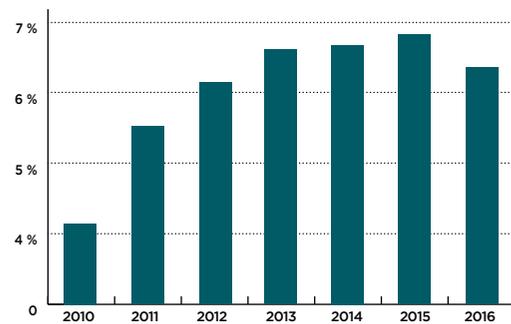
La MEL s'est associée à la Semaine européenne pour l'emploi des personnes handicapées. Du 15 au 18 novembre 2016, plusieurs animations permettant de découvrir différents types de handicap ont été proposées : une initiation à la langue des signes, des saynètes sur la découverte du handicap invisible et du handicap psychique, une sensibilisation au handicap à travers des jeux pédagogiques, une conférence « sensibilisation au handicap »... ont été proposés aux agents pour leur permettre de changer le regard sur le handicap.



Le programme avait pour ambition de répondre aux questions sur l'emploi des personnes handicapées, mais aussi d'aider et d'orienter les agents en situation de handicap dans l'obtention ou le renouvellement de leur reconnaissance de la qualité de travailleur handicapé (RQTH). Il visait également à accompagner les encadrants et les services dans l'intégration et le maintien dans l'emploi des collègues en situation de handicap.

Le Fonds pour l'Insertion des Personnes Handicapées dans la Fonction Publique (FIPHFP), instauré par la loi du 11 février 2005, a pour objectif de favoriser l'emploi des agents en situation de handicap. Il accompagne également les employeurs publics, afin qu'ils atteignent le taux légal de 6% d'agents en situation de handicap. En 2016, le taux d'emploi des agents de la MEL présentant un handicap était de 6,3%. Une baisse s'observe par rapport à 2015, mais celle-ci s'explique par la réorganisation interne qui a entraîné une vacance de la Mission Handicap, l'absence d'un médecin de prévention permettant de faire un relais auprès des agents et le départ d'agents possédant une RQTH (retraites, décès, départs pour d'autres collectivités).

Taux d'emploi des personnes en situation de handicap



Les axes du renouvellement de la convention de la MEL avec le FIPHP s'articulent principalement autour :

- du recrutement de personnes en situation de handicap,
- de la gestion des situations de maintien dans l'emploi,
- de la communication, la sensibilisation et la formation.

La Direction Modernisation, Coordination des services et vie du document, dont dépend le service courrier a rénové plusieurs bureaux pour répondre aux normes d'accessibilité. Le service Archives, installé en février 2014 au centre logistique de Sequedin a favorisé l'accessibilité des bureaux aux agents en situation de handicap : au rez-de-chaussée, la salle de lecture, la salle de tri, la salle hors-format ainsi que les 5 magasins d'archives. Le bâtiment est également doté d'un ascenseur qui donne accès aux bureaux, à la salle de repos, au vestiaire, aux sanitaires et à une salle de réunion.

3-3-2 Le tourisme

• Pictotrail : moteur de recherche et de planification de voyage pour les PMR

La société Picto Travel lancée en octobre 2015, est hébergée dans l'incubateur du Village by CA d'Eura-Technologies. Le site internet Picto Travel est une plateforme qui recense les lieux adaptés aux Personnes à Mobilité Réduite pour faciliter les déplacements. Quand on est à la recherche d'un lieu accessible pour ses vacances, on peut sélectionner un large choix d'activités culturelles, touristiques et sportives labellisées Tourisme et Handicap... Actuellement 46 000 lieux «accessibles», (commerces, restaurants, hôtels, services et transports) sont référencés dans la base

de données et cet enregistrement se poursuit au fur et à mesure. Outre la récupération de données via l'open-data, Picto Travel propose aux professionnels de communiquer sur les aménagements mis en place dans leurs établissements.

Le site web permet de créer un carnet de voyage sur mesure, en sélectionnant des destinations accessibles ainsi que des activités et à la manière de Tripadvisor®, il est possible de consulter les avis internautes ayant utilisé ce lieu et d'en formuler de nouveaux. Ces avis avant d'apparaître sur le site sont relus par l'entreprise adaptée AlterEos pour vérifier la valeur du commentaire. Enfin, il favorise la mise en relation entre le prestataire et le client pour effectuer des réservations.

Cet outil se compose de 8 familles de recherche (malentendant, sourd, malvoyant, aveugle, handicap psychique, handicap moteur, senior et femme enceinte). Un système de filtre sous 6 catégories permet de trouver directement : les activités, l'hébergement, les services, les commerces, la restauration et les transports.

Dans les améliorations d'ores et déjà prévues, figurent un système de FAQ (foire aux questions récurrentes), un abonnement à des lieux favoris pour savoir s'il y a une problématique ponctuelle (ex : travaux de maintenance d'un ascenseur...) et une traduction en anglais pour les touristes étrangers.

Après le site internet, l'application Picto Travel est sortie sur iTunes et Android. Son accessibilité numérique a été travaillée avec l'association les 4 sens (association de déficients visuels).

3-3-3 La culture

• Visite du LaM

Compétente depuis 2000 dans le domaine culturel, la MEL a fait de la culture un atout majeur de développement et de cohésion de son territoire. Le LaM (Lille Métropole Musée d'art moderne, d'art contemporain et d'art brut) qui lui appartient est le seul musée en Europe à exposer simultanément des œuvres d'arts moderne, contemporain et brut, il possède une surface d'exposition de 4 000 m².

La CIA a visité l'exposition permanente, le LaM possède **7 047 œuvres**, sa collection permet de voir les principaux mouvements artistiques des XX^e et XXI^e siècles et invite aussi à l'exploration de l'art brut ; chaque année, 150 000 visiteurs franchissent les portes. La visite s'est poursuivie avec l'exposition temporaire Modigliani, l'œil intérieur, qui présentait

une rétrospective exceptionnelle consacrée à l'œuvre d'Amedeo Modigliani, dont le musée conserve une des plus belles collections.

Le LaM a accueilli en 2015, **15 319 personnes à mobilité réduite**, elles représentent 25% de la fréquentation des groupes, ce qui n'est pas négligeable puisqu'un musée classique n'en accueille que 7%. Il reste des problèmes d'accessibilité dans l'ancien bâtiment, ainsi que dans les toilettes, cependant le LaM fait partie de l'Ad'AP de la MEL. Le musée n'a pas encore reçu le label Tourisme et handicap, notamment en raison des portes d'entrée ou du manque de garde-corps. Le personnel a été formé à l'accueil des personnes en situation de handicap, notamment par l'association des Papillons Blancs pour le handicap mental

Le service éducatif du LaM travaille à fidéliser et élargir tous les types de publics, en produisant des accompagnements pédagogiques adaptés : le musée propose ainsi des visio-guides en langues des signes, des visites labiales, des visites guidées menées par un guide sourd, des animations d'ateliers mixtes parents/enfants ou grands-parents/enfants, des visites conçues pour les personnes en situation de handicap mental ou psychique, des ateliers dans le milieu pénitentier.

Le LaM dispose également pour le public déficient visuel, de 36 œuvres thermogonflées, 8 reproductions de sculptures à l'échelle 1/8^e, 16 œuvres sculptées pour être touchées et d'un plan tactile du musée travaillé avec la société Tri-D. Concernant le handicap psychique, le musée propose des visites à la carte, des projets pluri-disciplinaires...

Deux places PMR sur le parking public P8 devant le musée LaM et servant aussi au Parc du Héron ont été réalisées. Elles sont situées dans la partie haute, au plus proche de la rampe de descente qui longe l'escalier.

En 2016 dans le secteur handicap, la LaM a accueilli :

- 11 652 personnes formant un groupe
- 476 entrées individuelles de personnes en situation de handicap
- 4 181 personnes formant un groupe – hors les murs (dans les structures partenaires)
- 353 entrées avec cartes professionnelles (visite libre avec encadrants).

Quelques manifestations ont également été programmées :

- samedi 3 décembre : 482 personnes accueillies pour la restitution d'un spectacle avec l'Association des Papillons blancs de Lille,

- mercredi 7 décembre : 182 participants pour une restitution à IEM Dabbadie à Villeneuve d'Ascq,
- vendredi 9 décembre : restitution d'un travail mené avec les patients de Seclin à l'occasion d'un vernissage dans le hall du musée.

• Le réseau des bibliothèques « à suivre »

Un audit a été commandé en 2011, sur la lecture publique dans la Métropole, il a donné lieu à une délibération-cadre du conseil du 9 novembre 2012. Le 8 janvier 2014, un « Contrat Territoire Lecture », a été signé avec la DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles), le Département du Nord et la MEL, créant ainsi le réseau des bibliothèques le plus important au niveau national. Les trois axes de ce contrat visent à renforcer la visibilité des bibliothèques et des médiathèques, le portail numérique « à suivre... » est ainsi une porte d'entrée virtuelle aux bibliothèques et donne un service équitable à tous, mais n'a pas vocation à prendre la place des bibliothèques.

Dans le baromètre 2016 de l'accessibilité, 10 sites internet ont été analysés en octobre 2015 et le constat est sans appel, aucun d'entre eux ne répond aux critères d'accessibilité. Pour concevoir le site « à suivre... », le cahier des clauses techniques particulières du marché public a été travaillé avec plusieurs groupes de travail, et a bénéficié des conseils d'un collègue non-voyant qui a également participé aux tests. <http://asuivre.lillemetropole.fr/>

Le site a été pensé en terme de simplicité, à chaque question ou chaque besoin d'un usager la réponse doit être accessible rapidement. Les images et les menus sont basés sur des ID Tag (balises de référencement).

La cartographie en haut à gauche du site permet de situer les bibliothèques, les cartes ne sont pas accessibles au handicap visuel, mais des solutions alternatives sont en cours de réflexion. Pour le moment, il est possible de consulter les bibliothèques par fiches. Une fresque de l'INA se trouve juste en dessous de la carte métropolitaine ; y sont accessibles des vidéos en lien avec la métropole. Et enfin, on trouve la lettre d'info à laquelle il est possible de s'abonner.

Au centre de la page d'accueil apparaissent des icônes : Une, animation, thème, et découverte qui sont régulièrement renouvelés. Ces pages thématiques permettent un rebond sur le catalogue des bibliothèques. Une autre page thématique est celle sur l'Accessibilité pour tous, elle fait référence à l'engagement de la Métropole ainsi qu'aux aspects réglementaires. Elle recense également tous les services des bibliothèques : Céciweb à Lille, séance en



▲ Euro 2016 - bénévoles pour l'accueil des supporters dans la Fan Zone

langue des signes à Lomme, les 800 livres en braille d'Armentières...

Sur le côté droit de l'écran, on trouve l'agenda et l'ensemble des actualités des bibliothèques, ainsi que les collections référencées dans un seul moteur de recherche et les services pour informer les usagers des différentes possibilités (Wi-Fi, place de stationnement PMR...).

Tous les types d'ouvrages sont référencés que ce soient les livres à grands caractères ou en facile à lire et à comprendre, et les collections de l'université de Lille 3.

3-3-4 Le sport

• Soutien aux clubs handisports et au sport adapté

Comme chaque année, des événements sportifs mettant en avant l'organisation de compétitions en handisport ou en sport adapté perçoivent des subventions de la part de la MEL au titre de la compétence « Sports ». En 2016, le LUC Handisport a touché 2 000 € pour ses Play-Offs Nationale 1B et le LUC Handisport 1 500 € pour le tournoi Julien Dassonville.

• La fan zone de l'EURO 2016 de football

A l'occasion de l'EURO 2016 de football, la MEL a recruté 180 volontaires pour accompagner et

accueillir les supporters dans la Fan Zone, dont une personne à mobilité réduite. Une sensibilisation a été dispensée aux personnels d'accueil et aux volontaires pour l'accueil des personnes à mobilité réduite.

La Fan zone était un espace stratégique pour le programme de divertissement et la retransmission télévisée des matchs. Elle offrait un accueil de qualité à tous les supporters et permettait aux supporters sans billet de suivre le match dans un contexte festif et sécurisé. Pouvant accueillir jusqu'à 25 000 personnes, elle a été installée sur le parc Matisse et la Place François Mitterrand à Lille.

Un accès prioritaire sous les arches de contrôle a été installé et les supporters étaient pris en charge par des volontaires de la MEL jusqu'à l'espace d'accueil. Un placement sécurisé était proposé aux personnes circulant en fauteuil roulant sur une plateforme surélevée de 30 places (sans réservation et dans la limite des places disponibles), assurant la visibilité de la retransmission des matchs. Six toilettes adaptées étaient réparties dans la Fan Zone.

Pour celles et ceux qui ne pouvaient pas rester debout, des chaises étaient mises à disposition, les chiens guide et d'assistance pouvaient pénétrer dans l'enceinte. Un accompagnement et une aide aux personnes aveugles ou sourdes étaient proposés par les volontaires

En partenariat avec la Fédération des Aveugles de France, le Center for Access to Football in Europe (CAFE) a proposé un service de commentaires audio-descriptifs pour les supporters malvoyants ou aveugles, en français, à chaque match de l'euro 2016. A partir de leurs téléphones portables ou d'une radio FM, les auditeurs pouvaient écouter les commentaires et suivre le match depuis n'importe quel siège dans les gradins. <http://www.cafefootball.eu/fr/news/>

• Plan piscines

La nouvelle piscine de Lille Sud a été mise en service en 2016. Comme tout bâtiment neuf, il est accessible aux PMR. Il a cependant une particularité, puisque son bassin d'apprentissage est le seul de la Métropole disposant d'une vraie rampe pour permettre aux PMR d'entrer dans le bassin. La MEL a participé à hauteur de 50% au coût des travaux.

La MEL a également attribué en 2016, deux fonds de concours piscines importants (de l'ordre de 3 M€ chacun) à :

- la commune de Wattignies pour la reconstruction de sa piscine (début des travaux en 2017 pour une durée de 20 mois environ),
- la commune de Roubaix, pour une importante réhabilitation de la piscine Danièle Lesaffre (début des travaux en 2017 pour une durée d'environ 18 mois). Sur ce projet, la rampe d'accès au bâtiment est le seul accès à l'équipement et répond donc aux critères de l'accessibilité universelle.

3-3-5 Divers

• Le défi familles à énergie positive

Le défi familles à énergie positive, ce sont des volontaires réunis en équipes qui décident de réduire d'au moins 8% leurs consommations d'énergie et d'eau en modifiant leurs habitudes. Ce défi est proposé pour la seconde année par la MEL et est accompagné par la Maison régionale de l'environnement et des solidarités (MRES). La MRES est un réseau de 117 associations traitant de la protection de l'environnement, de l'Éducation au développement durable, de la Citoyenneté & droits de l'homme...

Nous savons que certains n'ont pas de compteur accessible, mais pour participer au défi le compteur peut n'être relevé que deux fois et le capitaine d'équipe peut vous aider à condition que vous le choisissiez à proximité de votre lieu de résidence.

Concrètement, du **1^{er} décembre 2016 au 30 avril 2017**, les volontaires vont intégrer une

équipe (8-12 foyers) et seront accompagnés par un capitaine pour échanger et découvrir les astuces des conseillers info-énergie pour réaliser au moins 8% d'économies d'énergie (par rapport à la dernière saison de chauffe) en 5 mois, sans investissement, uniquement par les gestes au quotidien sur **le chauffage, l'électricité et l'eau**. Chacun est libre de faire les éco-gestes qu'il souhaite.

Pour changer durablement ces comportements, la MRES propose des rencontres avec les autres familles participantes. Ce défi permet de réduire sa facture énergétique d'environ 200 € (cela n'inclut pas l'augmentation des prix d'EDF) et de réduire son impact environnemental et ses émissions de gaz à effet de serre (12% de rejets de CO2 en moins).

En 2015/2016, au niveau national ce sont 7 600 foyers qui ont participé et 120 territoires. Le bilan final est de 12% d'économies d'énergie en moyenne (2 000 kWh), 8,5 millions de kWh (consommation annuelle de 500 foyers français), 1 400 tonnes de CO² évitées et 30 millions de litres d'eau économisés (la consommation annuelle de 570 français).

Au niveau métropolitain, il y avait 508 foyers participants, 40 équipes, et la MEL a terminé 1^{re} métropole de France, et 1^{er} département de France. Le bilan final est 12% d'économies d'énergie (soit **580 000 kWh – 60 000 €**), **9,5%** de réduction d'émissions CO² (**120 Tonnes**) et **9,5%** d'économies d'eau (soit **2400 m³ – 10 000 €**). A l'issue du défi, **86%** des participants ont affirmé être capables de comprendre leurs factures d'énergie et **97%** pérennisent leurs gestes.

La MEL pilote le défi sur le territoire métropolitain et co-anime le comité technique et cofinance l'animation territoriale confiée à la MRES.

La MRES coordonne et anime le dispositif (appui au recrutement des familles, communication en amont, pendant et après le défi, formation des capitaines d'équipes, organisation des temps de lancement et de clôture métropolitain, assistance technique, programmation d'ateliers pratiques pour les familles, remise d'accessoires type «écobox» aux familles participante).

Les capitaines d'équipe sont l'interface entre l'animateur et les familles, ils sont formés par la MRES (gestes, site web, factures), organisent des réunions au sein de l'équipe et veillent à la bonne saisie des données (factures d'énergie, relevés de compteur, moyennes individuelle et d'équipe).

Inscription sur le site : <http://lille.familles-a-energie-positive.fr/>



ANNEXES

3-3-1 Les ressources humaines

Arrêté n°14A054 du 14 octobre 2014

ÉLUS

Anne Voituriez

Conseillère métropolitaine déléguée
Stratégie, plan de déplacement et modes doux,
accessibilité, personnes à mobilité réduite,
stationnement et parkings - Maire de Loos
Présidente de la CIA

Gérald Darmanin

4^e Vice-président de la Métropole Européenne
de Lille – Transports publics, sécurité et contrôle
d'accès dans les transports publics - Maire de
Tourcoing

Jean-Louis Frémaux

Conseiller métropolitain délégué
Gestion des ressources humaines, moyens généraux
de l'administration et sécurité des bâtiments
communautaires - Adjoint au Maire de Lille

Daniel Janssens

10^e Vice-président de la Métropole Européenne de Lille
Voirie, espaces publics, cavités souterraines,
réseaux et politiques des fourreaux urbains,
signalisation - Maire de Wambrechies

Marie-Françoise Auger

Conseillère métropolitaine
Maire d'Herlies
Animatrice du groupe de travail de la CIA

Becue Doriane

Conseillère métropolitaine
Adjointe au Maire de Tourcoing

Alain Blondeau

Conseiller métropolitain
Maire de Wavrin
Animateur du groupe de travail de la CIA

Stéphanie Ducret

Conseillère métropolitaine déléguée
Maire de Wasquehal

Claudie Lefebvre

Conseillère métropolitaine
Conseillère municipale de Lille

Isabelle Mahieu

Conseillère métropolitaine
Conseillère Municipale de Lille

René Mulliez

Conseiller métropolitain
Adjoint au Maire de Bousbecques,
animateur du groupe de travail de la CIA

Marie-Thérèse Pincède

Conseillère métropolitaine
Maire de Forest-sur-Marque

Danièle Ponchaux

Conseillère métropolitaine
Maire d'Emmerin

Zhora Reiffers

Conseillère métropolitaine
Conseillère municipale de Wattrelos

Claudine Sartiaux

Conseillère métropolitaine
Conseillère Municipale de Villeneuve d'Ascq

Marie-Christine Staniec-Wavrant

Conseillère métropolitaine
Adjointe au Maire de Lille

PARTENAIRES

Arnaud Caillette

CCI Grand Lille

Marie-Laurence Davoine

Conseillère régionale,
Conseil Régional Nord- Pas de Calais

Nicolas Juste

Délégation Départementale des Territoires
et de la Mer

Geneviève Mannarino

Vice-Présidente chargée des personnes âgées
et des personnes en situation de handicap au
Conseil Départemental du Nord

ASSOCIATIONS

Association d'action sanitaire et sociale de la région de Lille

Béatrice Henn
Membre titulaire
Pascale Aupicq
Membre suppléant

Association Autisme 59 62

Claudie Bossut

Association CFDT retraités Métropole Lilloise

Christian Barazutti
Membre titulaire
Bernard Tettelin
Membre suppléant

Association de Défense et de soutien des droits des sourds

Étienne Doudou, membre titulaire
Yann Lemaire, membre suppléant

Association Droit au vélo

Chloé Grepinet, membre titulaire
Michel Anceau, membre suppléant

Association Handicap International

Amélie Gonzalez

Association Jaccede.com

Laure Bonvin, membre titulaire
Jean-Bernard Dussart, membre suppléant

Association Loger'Eveil

Maité Narsou, membre titulaire
Frédéric Sanche, membre suppléant

Association Papillons Blancs Lille

Magniez Daniel, membre titulaire
Cardinael Sylvie, membre suppléant

Association Papillons Blancs Roubaix-Tourcoing

Jocelyne Lefebvre, membre titulaire,
Didier Vandewale, membre suppléant

Association des Paralysés de France

Catherine Engelaere, membre titulaire
Jean-Marie Lambert, membre suppléant

Association Prêtons l'oreille

Véronique Despinoy, membre titulaire
Michel Barbier, membre suppléant

Association So Link

Soufiane El Jamil, membre titulaire
Jordane Brige, membre suppléant

Union nationale des aveugles et déficients visuels,

Wahiba Baha, membre titulaire
Rémi Bazille, membre suppléant

Association Valentin Haüy

Liliane Formeaux, membre titulaire
Marc Leblanc, membre suppléant

Association Voir Ensemble

Valérie Haccart, membre titulaire
Josiane Lenk, membre suppléant

Union départementale Consommation, logement et cadre de vie

Jean-Pierre Cullis

Union des voyageurs du Nord

Gilles Laurent, membre titulaire
Mathieu Giraud, membre suppléant

EXPERTS

Access'cible

Paul-Philippe Vandesompele, membre titulaire
Ali Mehioi, membre suppléant

REMORA

Caroline Cholle

Hacavie

Yvon Bertel-Venezia, membre titulaire
Yann Bertel, membre suppléant

Handifac

Cécile Dujardin, membre titulaire
Ouisseme Hsine, membre suppléant

HandiNorme

Élise Gatineau

USAGERS CITOYENS

Marie-Françoise Cararra

Jean-Jacques Ferron

Nicole Peteers

4-2 RÈGLEMENT INTÉRIEUR VALIDÉ LE 17 OCTOBRE 2014

Commission Intercommunale pour l'Accessibilité de la Métropole Européenne de Lille

RÈGLEMENT INTÉRIEUR

Préambule

Les personnes à mobilité réduite sont définies par le décret du 9 février 2006 qui reprend la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001. Il s'agit de l'ensemble des personnes éprouvant des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente ; à savoir « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ». La réduction de la mobilité limite ou interdit l'autonomie des déplacements dans un environnement « ordinaire ». Cet état rend parfois les bâtiments publics et privés, les moyens de transports, les offres de loisirs, la voirie, l'habitat, ou les services inaccessibles. L'amélioration des conditions de vie des personnes à mobilité réduite

est donc au cœur des actions entreprises par cette présente Commission.

Article 1 : Objet de la Commission

La Commission Intercommunale pour l'Accessibilité (CIA) de la Métropole Européenne de Lille a été créée le 26 juin 2009 suite à son adoption par le Conseil métropolitain (délibération n°09C0376). Son rôle et ses obligations sont fixés par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Conformément à l'article L 2143-3 du Code Général des Collectivités Territoriales. La création d'une CIA est obligatoire pour les établissements publics de coopération intercommunale de plus de 5 000 habitants compétents en matière de transports ou d'aménagement de l'espace. Elle doit notamment :

- dresser le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie et des espaces publics, des transports collectifs,
- établir un rapport annuel présenté en Conseil,
- élaborer un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées,
- faire toute proposition utile de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant.

La CIA intervient dans le cadre des compétences de la Métropole Européenne de Lille; plus particulièrement sur les transports collectifs, la voirie et les espaces publics, les établissements recevant du public et l'habitat. Elle porte également son attention en matière de politiques culturelle, sportive et touristique.

L'ordonnance du 26 septembre 2014, a adjoint de nouvelles missions à la CIA, celle-ci doit désormais être destinataire :

- des projets d'agendas d'accessibilité programmée prévus à l'article L. 111-7-5 du code de la construction et de l'habitation concernant les établissements recevant du public (ERP) situés sur le territoire et relevant de ses compétences institutionnelles,
- des documents de suivi définis par le décret prévu à l'article L. 111-7-9 du code de la construction et de l'habitation et de l'attestation d'achèvement des travaux prévus dans l'agenda d'accessibilité programmée mentionnée au même article, quand l'agenda d'accessibilité programmée concerne un ERP situé sur le territoire et relevant de ses compétences institutionnelles,
- du schéma directeur d'accessibilité sur le périmètre de transport urbain, ainsi que des bilans de travaux.

Article 2 : Le rôle de la Commission

La CIA est force de proposition dans les domaines de l'accessibilité relevant des compétences de la Métropole Européenne de Lille (cf. article 1).

Elle tient un rôle consultatif, c'est également une instance de concertation avec les élus. Elle ne se substitue pas à la Commission Départementale de Sécurité et d'Accessibilité (CCDSA) chargée de donner un avis sur la conformité des projets de construction vis-à-vis de la réglementation. Elle peut néanmoins être saisie pour avis sur toute question relative à l'une de ses compétences.

Le secrétariat de la Commission doit, au terme de chaque année écoulée, établir un rapport annuel présenté au Conseil Métropolitain, sur la base des travaux de la CIA. Une fois le rapport délibéré, celui-ci est transmis au Préfet, au Président du Conseil Départemental, au Conseil Départemental des Personnes Handicapées du Nord, ainsi qu'à l'ensemble des membres de la CIA.

Une version numérique est ensuite téléchargeable sur le site internet lillemetropole.fr pour le grand public.

Article 3 : Composition de la Commission

La Commission est présidée par le Président de la Métropole Européenne de Lille ou son représentant.

Conformément à l'arrêté n° 14A054 du 14 octobre 2014, la Commission est composée comme suit :

- un collège d'élus métropolitain, composé du Président ou de son représentant, des élus délégués aux principales compétences relatives à l'accessibilité et de conseillers métropolitains,
- un collège d'associations représentant la diversité des types de handicaps (visuel, moteur, auditif, cognitif, psychique et mental) ainsi que les usagers,
- un collège d'experts,
- des usagers-citoyens dans la limite de cinq personnes.

Il n'est pas prévu de suppléant pour les membres élus.

Les associations sont sélectionnées en raison de leur activité liée au handicap ou à la mobilité réduite ou de leur représentation des intérêts des usagers. Chaque association est représentée par deux délégués (un titulaire et un suppléant). Enfin les usagers-citoyens sont intégrés, dans la mesure où ils participent à la CIA dans l'intérêt collectif.

La Commission associe également dans ses travaux :

- un élu de la Métropole Européenne de Lille siégeant à la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité,
- un représentant de l'Etat (Direction Départementale des Territoires et de la Mer),
- un représentant du Conseil Régional Nord-Pas de Calais,
- un représentant du Conseil Départemental du Nord,
- un représentant de la Chambre de Commerce et d'Industrie Grand Lille

En cas d'une demande d'adhésion à la CIA par une nouvelle association ou un usager-citoyen, le Président de la Métropole Européenne de Lille ou son représentant étudiera cette candidature et sa motivation, puis décidera de son éventuelle intégration.

Article 4 – Durée du mandat

Les membres de la CIA sont renouvelés tous les 6 ans, après l'élection des conseillers métropolitains de la Métropole Européenne de Lille.

Le Président de la Métropole Européenne de Lille ou son représentant peut mettre fin à tout moment à la participation d'une association, notamment en cas d'absence prolongée à la plénière (2 réunions consécutives) et au groupe de travail (6 réunions consécutives), ou si l'association est dissoute ou n'exerce plus d'activité dans le périmètre de la Métropole Européenne de Lille. Il peut également exclure un usager-citoyen qui n'agirait pas dans l'intérêt collectif.

Article 5 – Participation de personnes extérieures

La Commission n'est pas ouverte au grand public, en revanche peuvent y assister les services de la Métropole Européenne de Lille présentant les différents dossiers.

En fonction de l'ordre du jour, la Commission sur proposition de son Président peut inviter toute personne qualifiée dont l'audition lui paraît opportune et en lien avec ses travaux.

Article 6 – Fonctionnement de la Commission

Article 6-1 - La plénière

La Commission se réunit au moins une fois par an en plénière, cette réunion a pour objet de:

- fixer les grandes orientations du groupe de travail,
- rendre compte des travaux réalisés au cours de l'année écoulée.

Des réunions plénières supplémentaires pourront être décidées par le Président de la Commission, en fonction de l'actualité ou d'une sollicitation de ses membres.

6-1-1 - Convocation et ordre du jour

Les convocations et l'ordre du jour sont adressés par le secrétariat au moins 15 jours avant la date de la réunion. En cas de nécessité, un ordre du jour complémentaire peut être adressé par mail 5 jours avant la réunion. Les membres de la commission confirment leur présence auprès du secrétariat de la Commission. Toute demande spécifique liée à l'accessibilité devra parvenir 8 jours avant au secrétariat.

Les interventions au cours des débats porteront sur les questions inscrites à l'ordre du jour. Pour toute question complémentaire, le Président de la Commission se réserve le droit de la faire étudier lors d'une séance du groupe de travail transversal.

Le secrétariat de la Commission est assuré par les services de la Métropole Européenne de Lille. Il veille à assurer les conditions nécessaires pour l'expression de l'ensemble des membres de la commission (boucle magnétique, interprète...).

6-1-2 - Compte-rendu

Un compte-rendu de Plénière est adressé aux membres par la suite, soit par courrier soit par mail en fonction de leur choix, dans les 30 jours qui suivent.

6-1-3 - Police du Président

En cas de perturbation du fonctionnement de la Commission empêchant un dialogue serein et constructif, le Président de la Commission peut suspendre ou ajourner la séance.

Article 6-2 - Le groupe de travail transversal

6-2-1 - Animation

Le groupe de travail transversal se réunit 8 à 9 fois par an sous la présidence de 3 animateurs élus métropolitains et membres de la CIA, présents ensemble ou à tour de rôle, et désignés par le Président de la Métropole Européenne de Lille ou son représentant.

Ces élus auront pour mission d'animer ce groupe de travail, ainsi que d'en rapporter les échanges en réunion plénière.

6-2-2 – Rôle

L'objectif de ce groupe est de travailler en concertation pour confronter les parties, échanger des arguments, entendre les points de vue de chacun et être force de propositions. Son rythme

régulier de réunions permet de suivre l'actualité des projets métropolitains et de travailler en transversalité sur les compétences exercées par la Métropole Européenne de Lille. Il peut être amené à se déplacer sur la Métropole, pour remplir les missions qui lui sont confiées.

6-2-3 – Convocation et ordre du jour

Un planning des réunions du groupe de travail sera établi chaque semestre, et la convocation sera adressée par courriel 10 jours avant la réunion.

L'ordre du jour sera établi en fonction des sujets d'actualité étudiés par les services de la Métropole Européenne de Lille et adressé aux membres de la CIA, 5 jours avant la tenue de la réunion.

Tout membre de la Commission peut soumettre aux animateurs du groupe lors d'une réunion ou au secrétariat, une question qu'il souhaite voir inscrite à l'ordre du jour. Celle-ci sera étudiée lors d'une réunion suivante.

Article 7 – Election du représentant de la CIA à la Commission d'accès HANDIPOLE

Créée le 1er juillet 2011, la commission d'accès au service Handipole a pour objet de prendre en compte, dans le cadre d'un transport de substitution, les besoins des usagers à mobilité réduite étant dans l'incapacité d'utiliser le réseau classique, afin de leur proposer un mode de transport le plus adapté possible à leur type de handicap. Cette instance s'inscrit dans une démarche globale de prise en compte du handicap sur le réseau de transport de la Métropole Européenne de Lille favorisant l'autonomie des personnes

Elle se compose d'un :

- représentant de la CIA de la Métropole Européenne de Lille,
- représentant de Lille Métropole,
- représentant de Transpole,
- représentant de l'entreprise prestataire assurant le service Handipole,
- ergothérapeute désigné par Transpole,
- médecin désigné par Transpole.

Cette commission nécessite la désignation d'un titulaire et d'un suppléant, tous deux membres de la CIA. Ceux-ci sont désignés pour une période d'un an. Une association ne pourra se porter candidate deux années consécutives afin de permettre une rotation de la représentation des usagers, notamment des associations représentant des personnes atteintes de différentes formes de handicap.

Le représentant de la CIA désigné pour participer à la Commission d'accès Handipole, sera sollicité une journée par mois sauf en juillet/août. Des réunions supplémentaires peuvent être organisées pour faire face à un accroissement ponctuel de demandes. En cas d'absence du titulaire, le suppléant le remplacera.

Lors de l'envoi de l'invitation à la plénière un appel à candidatures est lancé, les candidats potentiels doivent se manifester avant la réunion par courrier ou par mail. Dans l'hypothèse où aucun candidat ne se manifeste, un appel à candidature se fera lors de la plénière. Sa désignation est effectuée lors de la séance plénière à main levée, par obtention d'une majorité de voix des membres de la CIA. En cas d'égalité, la voix du Président de la Métropole Européenne de Lille ou de son représentant est prépondérante.

Cependant, dans le cas où plusieurs candidats se présenteraient pour le poste de représentant titulaire lors de la séance plénière, il pourrait être décidé que l'ensemble des candidats soit choisis dans la limite de trois, si la majorité des membres de la CIA vote cette motion. Ils assisteraient alors à la commission à tour de rôle et en fonction de leurs disponibilités. Un quorum de 12 membres de la CIA est nécessaire pour valider cette élection.

Article 8 – Démission

Toute démission doit être adressée par écrit à l'attention du Président de la Métropole Européenne de Lille ou de son représentant. Celui-ci pourra, au besoin, procéder à une nouvelle désignation.

Article 9 – Rémunération

La mission de membre titulaire ou suppléant de la Commission n'ouvre droit à aucune rémunération, ni prise en charge des frais.

Article 10 – Approbation du règlement

Le présent règlement est approuvé lors de la première séance plénière après renouvellement de la commission et prend effet immédiatement.



LES CHIFFRES CLÉS DE L'ACCESSIBILITÉ DE LA MEL EN 2016

PARTICIPATION GROUPES DE TRAVAIL CIA						
Date du groupe de travail	Élus	Membres des associations	Usagers-citoyens	MEL	communes associées ou partenaires	TOTAL
21/01/2016	3	15	1	11	6	36
28/04/2016	2	11	1	4	3	21
26/05/2016	1	12	1	5	2	21
15/09/2016	2	15	1	5	4	27
13/10/2016	1	12	1	5	1	20

PARTICIPATION PLÉNIÈRES CIA						
Date de la Plénière	Élus	Membres des associations	Usagers-citoyens	MEL	communes associées ou partenaires	TOTAL
24/03/2016	5	10	2	11	4	32
10/11/2016	4	14	1	8	3	30

SENSIBILISATION CIA					
Date de la sensibilisation	Élus	communes, associations invitées ou autres	membres CIA	MEL	TOTAL
30/06/2016	12	51	10	15	88

Bus équipés d'une palette rétractable	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Pourcentage de bus équipés d'une palette rétractable	75,3%	81,4%	86,5%	91,8%	96,7%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Places PMR	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nombre de dérogations soumises à la CCDSA par la MEL	25	146	181	306	242	243	2013

Handipole	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Kilométrage annuel	1 295 046	1 284 320	1 293 704	1 281 547	1 345 962	1 365 204	1 375 133
Distance du trajet moyen	15,30	15,80	15,20	15,19	15,35	15,46	15,46

Handipole	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Nombre de voyages	152 782	152 437	152 203	145 817	146 039	146 671	147 681
Nombre de réservations	187 495	191 466	191 497	177 610	178 802	174 979	176 406
Nombre d'annulations	29 756	26 252	30 086	28 992	31 871	27 459	26 726

Commission d'accès Handipole	2011	2012	2013	2014	2015
Nombre de personnes convoquées	119	523	451	408	540
Nombre d'absences	26	154	114	127	176
Nombre d'accords	78	308	286	256	337
Nombre de refus	15	61	51	25	27

MEL	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Taux d'emploi personnel en situation de handicap	4,20%	5,50%	6,14%	6,64%	6,75%	6,83%	6,30%

Outil mutualisé avec les communes pour le recensement des attestations d'accessibilité et des Ad'AP

	2015			2016		
	MEL	Communes	TOTAL	MEL	Communes	TOTAL
Attestations de conformité	29	780	809	30	1 187	1 217
Ad'AP	1	129	130	1	466	467
Nombre d'IOP concernés	28	52	81	28	82	110
Nombre d'ERP concernés	54	857	911	53	1 807	1 860

Courrier à la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité



Déplacements et accessibilité de la métropole

/ Mobilité
/ Politiques de déplacements

téf. IS/LL/2016-136

Dossier suivi par :
sabelle SMAGHUE et Olivier ASSELIN
tél. : 03.59.00.19.52
fax : 03.20.21.30.14
mail : ismaghue@lillemetropole.fr - oasselin@lillemetropole.fr

Objet : Carte mobilité inclusion

Madame Brigitte THORIN
Déléguée Ministérielle à l'Accessibilité
Délégation ministérielle à l'accessibilité
Tour Pascal A
17ème étage
92055 La Défense CEDEX

Lille, le 5 décembre 2016

Madame la Déléguée Ministérielle,

À compter du 1er janvier 2017, la carte Mobilité Inclusion remplacera les cartes de priorité, d'invalidité et européenne de stationnement. Si ce projet entend simplifier l'accès aux différents services d'aide à la mobilité destinés aux personnes en situation de handicap, j'ai voulu vous faire part des interrogations des associations membres de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité de la Métropole Européenne de Lille.

Les caractéristiques de la nouvelle carte précisent que **celle-ci sera fabriquée par l'Imprimerie nationale et non plus par les Maisons Des Personnes Handicapées (MDPH)**, pour raccourcir les délais de fabrication. Il est annoncé que cette carte sera fabriquée en 48 h et envoyée au domicile du demandeur.

Or les délais actuels d'obtention, de l'ordre de 4 mois semblent principalement liés à l'instruction des demandes par les MDPH plutôt qu'à la fabrication de la carte. De ce fait, peut-on raisonnablement considérer que la modification des délais de fabrication contribuera effectivement à une diminution aussi significative qu'annoncée des délais d'obtention de la carte ?

Le **traitement dématérialisé des demandes** que la loi autorise semble, lui, de nature à permettre une telle diminution. Toutefois, la mise en œuvre de cette dématérialisation restera une prérogative portée par les MDPH, dont le niveau d'équipement reste inconnu, ce qui rend la dématérialisation des demandes au 1er janvier 2017 très incertaine. L'Etat envisage-t-il des moyens à destination des MDPH pour accélérer la mise en place des procédures dématérialisées ?

En sus, si la dématérialisation se fait dans un esprit de facilitation de délivrance des cartes, il ne faut pas oublier que celles-ci procurent, notamment depuis la loi du 18 mars 2015 instaurant la gratuité du stationnement pour les titulaires de la carte, des **avantages incitant à une vigilance accrue** sur la légitimité des demandes que les MDPH auront à traiter.

Par ailleurs, la sécurisation des cartes annoncée par « flashcode » nécessite la **création d'un fichier centralisé**, pour lequel la CNIL doit être consultée, comme la loi l'a prévu. Or, le décret précisant « *les modalités de protection des données à caractère personnel et de sécurisation de la carte* » n'a, à ma connaissance, pas encore été publié. La CNIL disposant d'un délai de deux mois pour répondre, il apparaît que, légalement et au vu du calendrier, la mise en œuvre effective de ce fichier ne puisse se faire dans les délais envisagés par la loi.

D'un point de vue technique, deux points ont été soulevés : d'une part, quel sera le niveau d'équipement des communes et de la police pour lire les flashcodes au 1er janvier 2017 ? D'autre part, la lecture du flashcode ne peut-elle être gênée par la présence d'un pare-brise ?

Concernant l'usage de la carte, il est prévu que, lorsqu'elles porteront deux mentions (stationnement + priorité ou invalidité), deux cartes puissent être délivrées au titulaire. En doublant le nombre de cartes valables en circulation, le risque de multiplication des usages indus, dont on connaît la difficulté de verbalisation actuelle, a-t-il été mesuré ? Qu'en sera-t-il en cas de « fausses cartes » de type photocopie ?

En outre, et c'est un point sensible pour la Métropole Européenne de Lille, la carte européenne de stationnement actuelle est aujourd'hui valable dans toute l'Union Européenne. En sera-t-il de même pour la carte mobilité inclusion, qui ne porte plus de mention « européenne » ?

Les associations s'interrogent enfin sur certains problèmes que la carte ne résout pas, à savoir notamment le devenir des anciennes cartes lors du renouvellement : seront-elles demandées en retour pour activer la validation de la nouvelle carte, de manière à limiter la circulation des cartes non valables ? Mais dans ce cas quel maintien des droits pendant la période transitoire ? Et en cas de décès du titulaire, comment signaler que ces cartes ne sont plus actives ?

J'aimerais pouvoir apporter des précisions sur toutes ces questions à la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité. Aussi, je vous remercie par avance pour l'intérêt que vous porterez à ces interrogations et des réponses que vous pourrez obtenir.

Je vous prie d'agréer, Madame la Déléguée Ministérielle, l'expression de mes sincères salutations.

Anne VOITURIEZ
Conseillère métropolitaine
Stratégie, Plan de Déplacement et Modes
doux – Accessibilité – Personnes à Mobilité
Réduite (PMR) – Stationnement et parkings

LEXIQUE

ADAP	Agenda d'accessibilité programmée
ANAH	Agence Nationale de l'Habitat
AOT	Autorité Organisatrice de Transports
ARS	Agence Régionale de Santé
ARHLM	Agence Régionale pour l'Habitat
CARSAT	Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail
CCA	Commission Communale pour l'Accessibilité
CCDSA	Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité
CCIGL	Chambre de Commerce et d'Industrie du Grand Lille
CDT	Comité Départemental de Tourisme
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CIA	Commission Intercommunale pour l'Accessibilité
CIP	Conférence Intercommunale de Peuplement
CMAN	Chambre de Métiers et de l'Artisanat du Nord
CRESGE	Centre de Recherche Economique Sociologique et de Gestion
DIVA	Demande d'Intervention en Voirie et Assainissement
DIVAT	Disques de Valorisation des Axes de Transports collectifs
DRAC	Direction Régionale des Affaires Culturelles
DSP	Délégation de Service Public
ENM	Espace Naturel de la MEL
EPCI	Établissement Public de Coopération Intercommunale
EPSM	Etablissement Public de Santé Mentale
ERP	Etablissement Recevant du Public
FIPHFP	Fonds pour l'Insertion des Personnes Handicapées de la Fonction Publique
G.I.G	Grand Invalide de Guerre
HLM	Habitation à Loyer Modéré
IOP	Installation Ouverte au Public
LaM	Musée d'art moderne, d'art contemporain et d'art brut
MEL	Métropole Européenne de Lille
Loi Handicap	Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées
LOTI	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982
PAM	Personnes Aveugles ou Malvoyantes
PAVE	Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PLH	Programme Local de l'Habitat
PMR	Personnes à Mobilité Réduite
SDAT	Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transports (collectifs)
« Serious game »	Jeu vidéo à visée pédagogique
SMT	Syndicat Mixte des Transports
TER	Train Express Régional
UFR	Usagers en Fauteuil Roulant

LES EDITIONS DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE
1, rue de Ballon / CS 50749 59034 LILLE CEDEX

Pilotage et rédaction : MEL - Direction mobilité et transport

Coordination : MEL - Direction de la Communication

Direction artistique : MEL - Yann Parigot / Direction de la Communication

Mise en page et graphisme : MEL - Grégory Rolland / Direction de la Communication

Photographies : MEL - Pascaline Chombart, Vincent Lecigne, Alexandre Traisnel / Direction de la Communication
Isabelle Smaghue / Direction mobilité et transport - Richard Baron / Light Motiv

Photothèque : MEL - Nicolas Fernandez / Direction de la Communication

Impression : MEL - Services et ressources   

Achévé d'imprimer en octobre 2017.