

La question de l'accessibilité de la ville est essentielle pour satisfaire l'usage de ses structures et activités.

Le Certu a lancé le programme «Ville accessible à tous» avec l'objectif d'aider les différents acteurs de la ville à adopter une approche globale de l'accessibilité et à prendre en compte les usagers les plus vulnérables.

Certu 2010 / 49



Ville accessible à tous

Accessibilité aux personnes à mobilité réduite

Les commissions pour l'accessibilité aux personnes handicapées (CAPH)

Des structures de gouvernance au service de la chaîne du déplacement

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pose deux principes novateurs : la prise en compte de tous les handicaps ainsi que le traitement de la chaîne du déplacement dans sa continuité.

Pour atteindre ces deux objectifs, la loi recommande de privilégier la concertation et prévoit, pour ce faire la création de commissions pour l'accessibilité aux personnes handicapées (CAPH). Alors que ces nouvelles instances de coordination locale peinent à se mettre en place, quels éléments de réflexion proposer pour guider les collectivités locales dans le management de l'accessibilité sur leur territoire avec ces commissions ?

LE CADRE JURIDIQUE DES CAPH

Les règles de constitution des CAPH sont définies par l'article L2143-3 du code général des collectivités territoriales (CGCT), introduit par l'article 46 de la loi 2005-102 et modifié par l'article 98 de la loi n°2009-526 du 12 mai 2009.

La création d'une CAPH est-elle obligatoire ?

Sont concernés par l'obligation de création d'une CAPH :

- les communes de 5 000 habitants et plus,
- les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents en matière de transports ou d'aménagements de l'espace, dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitants et plus.

Des commissions communales et intercommunales sont donc amenées à coexister sur un même territoire : lorsqu'une commune regroupant plus de 5 000 habitants appartient à un EPCI, les deux structures doivent se doter d'une CAPH.

Qui participe à une CAPH ?

Si tout citoyen peut se porter candidat pour participer à une CAPH, la liste des membres en est arrêtée par le président, à savoir :

- le maire de la commune pour une commission communale,
- le président de l'EPCI pour une commission intercommunale.

Celui-ci dispose pour ce faire d'une importante latitude puisque la loi prévoit simplement que les CAPH sont composées « notamment » des représentants de la commune ou de l'EPCI, d'associations d'usagers et d'associations de personnes handicapées.

Quelles sont les missions d'une CAPH ?

Les CAPH sont des commissions consultatives : elles n'ont pas de pouvoir décisionnel.

La loi définit les missions obligatoires des CAPH communales :

- elles dressent le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports ;

- elles établissent un rapport annuel présenté en conseil municipal et adressé au représentant de l'État dans le département, au président du conseil général, au conseil départemental consultatif des personnes handicapées ainsi qu'à tous les responsables des bâtiments, installations et lieux de travail concernés par ce rapport ;
- elles sont chargées de faire toutes les propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant ;
- enfin, ces commissions élaborent un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées.

Alors que les missions d'une CAPH communale sont définies d'un point de vue territorial, celles d'une CAPH intercommunale le sont sur un plan institutionnel. En effet, hors accord passé entre une commune et son EPCI, la loi limite par défaut les missions -et notamment celle d'être force de propositions- d'une CAPH intercommunale aux seuls champs de compétences transférés à l'EPCI.

Dans le cas de co-existence de commissions communales et intercommunales, celles-ci doivent veiller à la cohérence de leurs constats.

Les CAPH représentent donc des lieux de cohérence et de suivi de l'avancement des actions menées en matière d'accessibilité sur un territoire. Elles assurent également, le rôle de rendu-compte aux associations et aux différents acteurs institutionnels concernés par l'établissement d'un rapport annuel. Elles représentent enfin un lieu-ressource pour l'ensemble des acteurs d'un même territoire, par leur rôle de force de proposition.

Mais les collectivités locales ont-elles toutes compris de la même manière ces objectifs de gouvernance et de coordination fixés aux CAPH par la loi ? Quelles sont les raisons du retard de leur mise en œuvre et quelles sont les difficultés rencontrées sur le terrain ? Quels sont les points forts des CAPH existantes ? Quelles sont les pistes de progrès pour l'avenir ? ⁽¹⁾



Source : CETE Nord Picardie

Certaines CAPH organisent des visites de terrain pour constater les obstacles rencontrés par les personnes handicapées

LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES SUR LE TERRAIN

L'absence d'un « mode d'emploi » explicite ?

La latitude laissée par le cadre juridique fait partie des difficultés rencontrées par les acteurs en charge de mettre en place les premières CAPH.

La loi ne prévoyait d'abord pas d'échéance spécifique pour la mise en place des CAPH, contrairement à ce qu'elle fixait pour d'autres dispositifs (les schémas directeurs d'accessibilité des services de transports collectifs ou les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics, par exemple).

Ces commissions auraient donc dû être créées au lendemain de la publication de la loi. Beaucoup de collectivités semblent avoir mal compris ce point et nombreuses sont celles qui, en 2009, n'ont toujours pas mis en place leur CAPH ⁽²⁾.

Par ailleurs, la loi laisse une grande marge de manœuvre pour la composition de la commission. Cette liberté laissée aux collectivités est nécessaire pour prendre en compte les spécificités de la concertation locale. Cette marge de manœuvre a été vécue par certains responsables et élus interrogés comme un manque de repères.

La loi laisse également aux CAPH, la responsabilité de trouver leurs propres modalités de fonctionnement, partant du principe que la concertation s'accommode mal de cadres « figés » au préalable.

La contrepartie est de ne procurer, là encore, aucune référence sur le contenu du rapport annuel devant être produit par la commission.

(1) Pour apporter des éléments de réponse, cette fiche s'appuie sur deux études exploratoires :

- une enquête réalisée en 2009 dans la région Nord-Pas-de-Calais par Fanny Delemotte, alors élève stagiaire de l'Institut Régional d'Administration (IRA) de Lille au CETE Nord-Picardie, notamment auprès des CAPH communales de Cambrai et de Flines-les-Raches et intercommunales de Lille Métropole, du syndicat mixte des transports du Douaisis et des communautés d'agglomération du Boulonnais et de St-Omer ;
- une étude de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) d'Île-de-France, menée auprès d'associations représentatives de personnes handicapées et auprès de personnes pilotant des CAPH (8 communales et 5 intercommunales) et publiée en 2009 (« Les commissions locales pour l'accessibilité aux personnes handicapées, retour d'expériences », rapport téléchargeable sur www.iaurif.org).

(2) A titre informatif, la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité estime qu'environ 850 commissions intercommunales et 1 100 commissions communales ont été créées à la fin de l'année 2009, soit respectivement 33% et 60% environ des commissions obligatoires.

Face à ce constat, la directive du 13 avril 2006 de la Direction Générale de la Mer et des Transports a proposé quelques éclairages des intentions du législateur en indiquant que « *ce rapport peut [...] comporter des propositions de programme d'action, une évaluation et un suivi des réalisations, un bilan des résultats obtenus etc...* ».

Enfin, l'établissement d'un système de recensement de l'offre de logements accessibles représente une difficulté majeure pour les CAPH. Là aussi, la loi fixe un objectif sans préciser de modalités particulières. Les CAPH sont libres d'organiser les modalités de ce recensement qui n'est pas simple à mettre en place puisqu'il concerne des bailleurs publics aussi bien que privés.

Une terminologie déjà utilisée, pouvant prêter à confusion ?

Outre l'absence de repères méthodologiques, une autre difficulté provient également d'une confusion terminologique liée à l'usage de mots qui recoupaient déjà une réalité dans le domaine de l'accessibilité, tels que « commission » ou « constat d'accessibilité ».

- L'emploi du terme « commission » pour qualifier ces nouvelles instances que sont les CAPH a pu introduire une confusion avec les commissions consultatives départementales de sécurité et d'accessibilité (CCDSA, voir tableau ci-dessous). Créées en 1995 et modifiées en 2006, celles-ci sont notamment compétentes pour donner un avis sur les dispositions relatives à l'accessibilité des ERP

créés, aménagés ou modifiés ainsi que sur les demandes de dérogations relatives à l'accessibilité des établissements et installations recevant du public, des logements, des lieux de travail, de la voirie et des espaces publics. Elles peuvent en outre, à la discrétion du préfet, se décliner à différentes échelles locales, par exemple sous forme de « commissions communales pour l'accessibilité aux personnes handicapées ». Ainsi, ce terme était déjà utilisé avant 2005 -et continue de l'être- pour nommer des instances de suivi réglementaire avec lesquelles les CAPH sont aujourd'hui encore souvent amalgamées.

- La notion de « constat de l'état d'accessibilité » a souvent été comprise comme renvoyant à la réalisation des différents diagnostics prévus par la loi et ses textes d'application. Ceux-ci prévoient en effet la production de schémas directeurs d'accessibilité des services de transport collectif (SDA), de plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) et de diagnostics d'accessibilité des Établissements Recevant du Public (ERP) de 1^{re} à 4^e catégorie. Or il est important de distinguer ces dispositifs particuliers, à visée programmatique, du constat d'ensemble qui incombe aux CAPH et doit porter sur l'ensemble des maillons de la chaîne du déplacement. En effet, les CAPH n'ont pas vocation à piloter la réalisation des premiers. En revanche, la production d'un rapport annuel sur l'état d'avancement de la mise en accessibilité de la chaîne du déplacement nécessite bien de disposer d'un état descriptif (constat) de l'accessibilité et de la mise en œuvre des dispositifs prévus par la loi.

La CAPH et la CCDSA : deux commissions aux compositions et aux missions bien différentes

Commission (inter)communale pour l'Accessibilité des Personnes Handicapées (CAPH)	Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité (CCDSA)
<p>Composition : représentants de la commune ou de l'EPCI (dont le maire ou président d'EPCI qui préside), associations d'usagers, associations représentant les personnes handicapées.</p>	<p>Composition : 1 membre du corps préfectoral ou le directeur de cabinet du Préfet (préside), 1 représentant DDSCS(PP), 1 représentant DDT(M), 4 représentants d'associations de personnes handicapées.</p> <p>+ (selon les affaires traitées)</p> <p>3 représentants des propriétaires et gestionnaires de logements ou d'ERP ou de voirie, 1 représentant du maire.</p>
<p>Missions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - dresser le constat d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports ; - recenser l'offre de logements accessibles ; - établir un rapport annuel présenté en conseil municipal et transmis au représentant de l'État dans le département, au président du Conseil Général et à tous les gestionnaires concernés ; - faire toute propositions utiles de nature à améliorer l'accessibilité de l'existant. 	<p>Missions : donner des avis, à l'échelon départemental, concernant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les dispositions relatives à l'accessibilité des ERP créés, aménagés ou modifiés ; - les dérogations aux dispositions relatives à l'accessibilité des ERP et IOP, des logements, des lieux de travail, de la voirie et des espaces publics (qui peuvent concerner les réseaux de transport, comme dans le cas des points d'arrêt par exemple).

Celui-ci doit notamment permettre d'analyser les points d'articulation et de cohérence des actions prévues par les SDA, les PAVE et les différents diagnostics ERP. C'est à cette condition que la CAPH peut rendre compte et effectuer des propositions aux acteurs en charge des transports, de la voirie ou du cadre bâti, pour veiller à la cohérence d'ensemble sur un territoire donné.

Des difficultés inhérentes aux modalités de mise en œuvre des CAPH ?

La mise en œuvre des CAPH s'est heurtée sur le terrain à des problèmes de compétences. A l'origine, la loi du 11 février 2005 interdisait la coexistence de commissions communales et d'une commission intercommunale sur un même territoire, pour des raisons de cohérence d'ensemble.

Pourtant, il existait des pratiques antérieures dans le domaine de l'accessibilité et de nombreuses communes disposaient de commissions extra-municipales que leurs élus ne souhaitaient pas voir disparaître. Or, ces commissions étaient généralement un lieu de concertation et de coordination de l'ensemble des actions menées dans le domaine du handicap à l'échelle de la commune. Les missions de ces commissions étaient donc relativement proches des missions attribuées aux CAPH au sens de la loi 2005-102.

La loi n°2009-526 a permis de tenir compte de ces pratiques de terrain en imposant, dans le cas de communes de plus de 5000 habitants appartenant à un EPCI, ou en permettant, dans les autres cas, la coexistence de commissions communales et intercommunales.

Cette co-existence suppose d'organiser les modalités d'une coordination entre l'action des différentes CAPH communales et l'action de la CAPH intercommunale. Les CAPH intercommunales n'ayant de légitimité pour intervenir que dans les domaines de compétences qui leur ont été délégués, cette coordination entre CAPH sur un même territoire relève d'un lien de bonne volonté. Elle dépend de la capacité des uns et des autres à s'inscrire dans une logique de gouvernance où tous contribuent à rendre accessible la chaîne du déplacement sans lien d'autorité hiérarchique des uns sur les autres.

Par ailleurs, le rôle de la CAPH se heurte à la dimension nécessairement transversale de l'approche par la chaîne du déplacement quand les services des collectivités sont généralement organisés de manière sectorielle, peu propice aux articulations entre les services s'occupant des transports, de la voirie, des ERP ou des logements.

Une autre difficulté est inhérente à la mobilisation des associations, qui n'est pas toujours aisée pour plusieurs raisons.



Source : C.E.T.E Nord Picardie

Lors d'une réunion de concertation, l'accessibilité des lieux, des documents et des échanges doit être exemplaire

Le tissu associatif présent localement n'assure pas toujours la représentativité de l'ensemble des situations de handicaps et, plus largement, de mobilité réduite. En particulier, la représentation de certaines déficiences peut être difficile à trouver localement. C'est le cas du handicap auditif mais aussi des déficiences mentales, cognitives ou psychiques, plus rarement représentées dans les CAPH que les déficiences motrices et visuelles.

De même, les associations d'usagers sont généralement peu représentées dans les CAPH (ex : parents d'élèves, personnes âgées...). Par ailleurs, la démultiplication du nombre de réunions sur le thème de l'accessibilité, initiées par des acteurs institutionnels différents, peut nuire à la capacité de représentation des associations locales et les conduire à faire des choix.

Enfin, un nombre pléthorique d'associations peut représenter une difficulté. A l'inverse, la présence d'un collectif rassemblant des personnes ayant différents handicaps peut permettre d'assurer la synthèse des demandes mais peut aussi, dans certains cas, poser la question de l'égalité de représentation de tous les handicaps.

L'APPORT DES CAPH À LA MISE EN ACCESSIBILITÉ

Une concertation large

Les CAPH assurent essentiellement un rôle de gouvernance et de coordination d'ensemble. De ce point de vue, les premières remontées du terrain montrent que la diversité d'acteurs pouvant intervenir au sein des CAPH est bien exploitée. Au titre des représentants des collectivités se trouvent des élus comme des techniciens, ce qui confère aux CAPH, un rôle de lieu d'acculturation commun important.

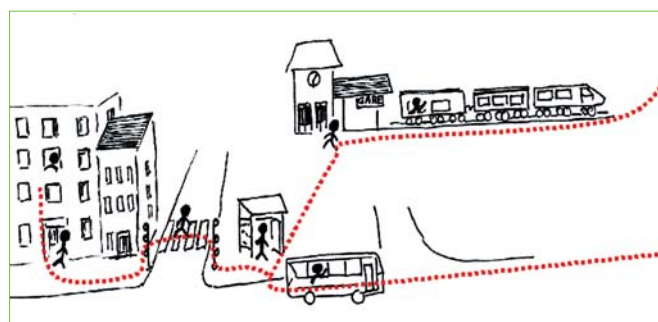
La plupart des CAPH associent des représentants d'associations de personnes handicapées (voire des personnes handicapées ne faisant pas partie d'une association), ainsi que des associations d'usagers (parents d'élèves, consommateurs, cyclistes et

voyageurs, association nationale des usagers des transports, parents d'élèves, professeurs, habitants volontaires...).

Au-delà même des membres obligatoires imposés par la loi, certaines commissions font le choix de s'adjoindre d'autres expertises et peuvent compter, par exemple, parmi leurs membres des opérateurs de transport ou des personnes travaillant sur la démarche de certification qualité des transports.

Le traitement de l'accessibilité tout au long de la chaîne du déplacement

La diversité des acteurs associés au sein des CAPH est un atout pour prendre en compte l'ensemble des articulations tout au long de la chaîne de déplacement. Acteurs publics ou privés, institutionnels ou usagers, chacun apporte sa contribution, explique ses contraintes et entend celles des autres. La CAPH devient un lieu privilégié d'acculturation des acteurs ainsi que de connaissance réciproque favorisant le travail collectif.



La loi précise que la chaîne du déplacement comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité

Certaines commissions optent pour un travail collectif systématique, quel que soit le thème abordé (ex : le transport, la voirie etc.). D'autres choisissent de fonctionner autour de sous-groupes de travail thématiques (par exemple « voirie – espaces publics », « ERP », « transport »), qui se réunissent en dehors des réunions plénières de la commission.

Cette seconde méthode présente l'avantage d'être moins consommatrice de temps (chacun pouvant choisir de participer aux groupes de travail où il juge sa présence utile) mais présente le risque important d'aboutir à un constat fragmenté. Un travail important de coordination et de mise en cohérence doit donc être réalisé à l'occasion des séances plénières.

L'articulation de différentes échelles pertinentes

En cas de coexistence de commissions aux échelles intercommunale et communale, un grand effort de coordination est souhaitable pour assurer un traitement homogène de l'accessibilité à l'échelle du bassin de vie. Dans ce cadre, certaines commissions intercommunales peuvent faire le choix d'inviter aux réunions un représentant de chaque commission communale ou inversement.

Ceci permet à la fois de créer une dynamique en faisant bénéficier les uns des avancées des autres et d'assurer une information mutuelle sur les choix effectués en vue d'une coordination.

Cette coexistence d'une commission intercommunale et de commissions communales sur un même territoire peut permettre à la fois de mieux couvrir l'ensemble de la chaîne du déplacement mais aussi de bénéficier de deux échelles pertinentes d'action.

En effet, du point de vue des acteurs interrogés sur le terrain avant mai 2009, l'échelle de la commune se prête mieux à une déclinaison concrète de l'accessibilité, en recensant les besoins des usagers sur le terrain, alors que l'échelle de l'intercommunalité est celle permettant de mettre en cohérence les différents aménagements à réaliser et de les planifier.

Ce partage des tâches, qui a pu être observé sur le terrain, relève toutefois depuis la loi du 12 mai 2009 d'une convention entre les communes et l'EPCI. Celle-ci doit autoriser la CAPH intercommunale à exercer ses activités au-delà du strict champ des compétences transférées à l'EPCI.

Dans ce cadre, la CAPH intercommunale peut par exemple être à l'initiative d'un référentiel méthodologique ou technique, validé par l'ensemble des associations locales, pour harmoniser les démarches menées par les communes et l'EPCI (diagnostics ERP, PAVE, ...).

En outre, si la coordination est assurée, elle peut permettre d'assurer une intégration cohérente de l'accessibilité dans différents documents de planification, tels que le Plan Local d'Urbanisme (PLU), le Programme Local de l'Habitat (PLH) ou le Plan de Déplacements Urbains (PDU).

LES PISTES D'ÉVOLUTION

Le succès des CAPH repose sur une concertation large et organisée. Les usagers et les personnes handicapées doivent être associés le plus en amont possible aux réflexions sur les propositions d'aménagement.

Il est notamment primordial que tous les types de handicaps soient considérés en invitant si nécessaire des associations de niveau départemental, généralement plus représentatives. La présence « d'usagers » ne représentant pas les personnes handicapées (parents d'élèves, personnes âgées ou plus largement représentants de la société civile) est encore peu fréquente alors qu'elle pourrait enrichir considérablement le dialogue.

D'autre part, la commission doit réunir les acteurs publics locaux ayant compétences sur les différents maillons de la chaîne de déplacement ainsi que les opérateurs privés susceptibles d'apporter leur expertise. L'association de bailleurs, d'opérateurs de transport, de chambres de commerce et d'industrie, de CCAS, de maisons de l'emploi, notamment, n'est pas systématique bien qu'elle permette généralement de rapprocher le développement d'une offre de services accessibles et les besoins des personnes concernées.

Certu
Centre d'Études
sur les réseaux
les transports
l'urbanisme et
les constructions
publiques
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon
Cedex 06
tél : 04 72 74 58 00
fax : 04 72 74 59 00
www.certu.fr

Cete Nord Picardie
Centre d'Études
Techniques de
l'Équipement
2, rue de Bruxelles
BP 275
59019 LILLE
tél : 03 20 49 60 00
fax : 03 20 53 15 25
CETE-NP@developpement-durable.gouv.fr

© Certu 2010
La reproduction
totale ou partielle
du document doit être
soumise à l'accord
préalable du Certu.

Maquette & Mise en Page :
Antoine Jardot
DADT - VIA
CETE Normandie Centre
02 35 68 89 33

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

**Présent
pour
l'avenir**

Ainsi, par exemple, les CAPH ayant entamé leurs réflexions sur le recensement de l'offre de logements accessibles associent généralement les bailleurs sociaux en charge du patrimoine de logements HLM, qui représentent 20 % des logements en France. En revanche, les modalités de recensement des logements privés (locatifs ou non) sont plus délicates à trouver compte-tenu du grand nombre d'acteurs concernés.

La grande diversité d'acteurs au sein des CAPH représente un atout pour prendre en compte l'ensemble des problématiques mais se prête mal à un fonctionnement régulier tout au long de l'année. Instances de gouvernance dotées d'un rapport annuel, les CAPH visent à se réunir deux ou trois fois par an en séance plénière.

Leur action peut être déclinée au sein de différents groupes de travail, responsables d'un secteur ou d'une thématique, en veillant particulièrement à la coordination transversale pour assurer la continuité entre maillons de la chaîne.

En effet, les CAPH existantes ne perçoivent que trop rarement le rôle pivot qu'elles peuvent jouer dans la coordination du travail des acteurs locaux, publics et privés, chargés de

rendre les différents maillons de la chaîne de déplacement accessibles.

Peu de commissions arrivent actuellement à dépasser le morcellement des compétences entre les différentes collectivités territoriales et, en sus, les acteurs privés. Par conséquent, les problématiques d'accessibilité sont encore trop souvent traitées tronçon par tronçon, les liens entre les différents maillons de la chaîne de déplacement n'étant pas pris en compte (interface cadre bâti/voirie par exemple).

Les CAPH devraient donc se positionner comme des structures de gouvernance rendant possible le traitement de la mise en accessibilité de la chaîne de déplacement dans son ensemble et non tronçon par tronçon sans tenir compte des interfaces.

La CAPH, du fait de sa composition large, réunit les sphères publique, privée et associative, permettant ainsi une approche transversale des problématiques de l'accessibilité, un partage des approches et des compétences.

La gouvernance assurée par la commission aura pour objectif de coordonner ces différentes visions en définissant des objectifs communs.

Pour en savoir plus ...

- Concertation en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite : Éléments méthodologiques (Certu – 2004 - En vente sur <http://www.certu.fr/catalogue>).
- Organiser une réunion accessible (DMA – 2006 - Téléchargeable sur <http://www.developpement-durable.gouv.fr/accessibilite>).
- Réussir la concertation en matière d'accessibilité (DMA – 2007 - Téléchargeable sur <http://www.developpement-durable.gouv.fr/accessibilite>).
- Éléments de méthodologie sur les diagnostics d'accessibilité (Certu - 2008 - Téléchargeable sur <http://www.certu.fr/catalogue>).
- Les commissions locales pour l'accessibilité aux personnes handicapées, retour d'expériences (IAU Île-de-France – 2009 - Téléchargeable sur <http://www.iaurif.org>)
- Schémas directeurs d'accessibilité des services de transports : Premiers enseignements et pistes de progrès (Certu – 2009 - Téléchargeable sur <http://www.certu.fr/catalogue>)
- PDU et accessibilité aux personnes handicapées : Retour d'expériences (Certu - 2009 - En vente sur <http://www.certu.fr/catalogue>).
- Les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics : La démarche d'élaboration (Certu – 2010 - Téléchargeable sur <http://www.certu.fr/catalogue>).

ONT CONTRIBUÉ À LA RÉDACTION

Nicolas Jouve
Cete Nord Picardie
03 20 49 61 54
nicolas.jouve@developpement-durable.gouv.fr

Sylvie Mathon
Cete Nord Picardie
03 20 49 63 52
sylvie.mathon@developpement-durable.gouv.fr

Eric Heyrman
Délégation Ministérielle à l'Accessibilité - Tour Voltaire - MEEDDM
03 20 49 61 54
eric.heyрман@developpement-durable.gouv.fr

Jérôme Bertrand
Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Île-de-France
01 77 49 76 35
jerome.bertrand@iau-idf.fr

CONTACTS AU CERTU

Laurent Saby
04 72 74 58 85
mep.certu@developpement-durable.gouv.fr

Maryvonne Dejeammes
04 72 74 58 67
voi.certu@developpement-durable.gouv.fr