

Une mobilité sûre et autonome pour les aveugles et malvoyants

Les meilleures pratiques à travers l'Europe



The voice of blind and partially sighted people in Europe

Août 2019

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	2
TABLE DES FICHES D'INFORMATION	2
1. INTRODUCTION	3
2. Législation, normes et stratégies.....	3
3. ENVIRONNEMENT BÂTI ET INFRASTRUCTURE.....	8
4. SOLUTIONS NUMÉRIQUES	14
5. UNE MOBILITÉ SÛRE ET AUTONOME	21
6. CONCLUSION	22
À PROPOS DE CETTE BROCHURE	23

TABLE DES FICHES D'INFORMATION

Fiche d'information 1 : Créer des responsabilités légales.....	5
Fiche d'information 2 : Plan stratégique d'accessibilité.....	6
Fiche d'information 3 : Systèmes de mobilité tactiles et acoustiques	10
Fiche d'information 4 : Adaptation des gares à l'échelle nationale	12
Fiche d'information 5 : Service de la mobilité personnelle	13
Fiche d'information 6 : Développement d'applications mobiles.....	16
Fiche d'information 7 : Guidage aux arrêts de bus	18
Fiche d'information 8 : Navigation porte-à-porte.....	19

1. INTRODUCTION

En 2019, l'*European Blind Union* (EBU) a invité ses organisations membres à lui soumettre des exemples de meilleures pratiques en matière d'accès à la mobilité pour les personnes malvoyantes. L'EBU reprend ainsi le mécanisme d'une activité similaire réalisée en 2018, qui a permis de compiler une brochure sur les meilleures pratiques en matière d'accès à l'emploi ([Télécharger la brochure ici](#))

Cette nouvelle brochure récapitule les meilleures pratiques suivies à travers l'Europe sur les questions de mobilité sûre et autonome. Elle est structurée en trois grands chapitres, qui reflètent des thèmes importants et interconnectés de l'accès à la mobilité : les normes et la législation, les infrastructures et les environnements bâtis, et enfin les solutions numériques. Chacun de ces chapitres se conclut sur une brève discussion, qui permet de mettre en contexte certaines problématiques liées aux questions de sécurité et d'indépendance en matière de mobilité pour les personnes malvoyantes.

Attention à bien noter que cette brochure présente les meilleures pratiques d'un certain nombre de pays. De par sa nature, cette publication exclut les exemples négatifs, ce qui pourrait donner la fausse impression d'une mobilité pleinement accessible alors que la situation est en réalité à l'opposé et qu'il reste encore beaucoup à faire. Cette brochure propose quelques pistes pour y parvenir.

2. Législation, normes et stratégies

Les lois, les règlements et les normes sont des conditions préalables importantes pour faire de la mobilité sûre et autonome une réalité. Ces exemples de meilleures pratiques sont utiles, mais le véritable changement ne vient généralement qu'une fois que des lois sont adoptées pour rendre ces prérequis obligatoires. Les meilleures pratiques appliquées en **Biélorussie** sont un exemple récent d'un tel résultat.

Malheureusement, la mise en œuvre de ces lois pose souvent problème. La plupart des pays ont des difficultés à s'assurer que les lois et les normes sont pleinement respectées. Cela peut entre autres s'expliquer par une formation insuffisante entraînant un défaut d'expertise des professionnels et des autorités publiques, un manque de respect global de la législation lors des appels d'offres publics, la mise en avant du design au détriment de l'accessibilité et de la convivialité, ou encore des ressources absentes ou insuffisantes, pour ne citer que quelques

raisons. Les meilleures pratiques suivies en **Slovénie** montrent comment équilibrer ces problématiques.

Il n'en reste pas moins que la législation est l'un des outils les plus puissants pour améliorer la mobilité sûre et autonome des personnes malvoyantes. Par conséquent, le soutien continu des décideurs politiques est essentiel pour atteindre les objectifs à long terme de mobilité pleinement autonome – qui va s'avérer de plus en plus importante pour une population européenne vieillissante.

Fiche d'information 1 : Créer des responsabilités légales

Nom :	Créer des responsabilités légales
Pays :	Biélorussie
Mots clés :	Lois ; Normes techniques
Approche :	<p>En 2016, la Biélorussie a ratifié la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées. Pour les organisations biélorusses de personnes handicapées, cette ratification a marqué le point de départ d'un plan d'action de trois ans visant à soutenir de façon constructive sa mise en œuvre, mais aussi de créer des responsabilités légales en matière d'accès à l'environnement bâti et aux infrastructures de transport.</p> <p>Des lois dédiées aux droits des personnes handicapées ainsi qu'à l'accessibilité des lieux de vie ont été adoptées, qui ont défini une terminologie commune et une base juridique pour rendre l'accessibilité obligatoire. Par ailleurs, l'expertise du membre biélorusse de l'EBU a contribué à développer trois codes techniques consacrés respectivement aux revêtements de chaussée, à la conception des bâtiments et aux infrastructures de transport ferroviaire. Ces codes techniques décrivent les dispositions normatives en matière de bande de guidages et d'éléments tactiles. S'inspirant des expériences européennes existantes, ils transforment les responsabilités légales en actions concrètes pour les autorités et les constructeurs.</p>
Informations de contact :	Association biélorusse des déficients visuels, Oleg CHEPEL (PDG) E-mail : cp@beltiz.by
Pour en savoir plus :	Lire la contribution biélorusse en intégralité

Fiche d'information 2 : Plan stratégique d'accessibilité

Nom :	Plan stratégique d'accessibilité
Pays :	Slovénie
Mots clés :	Planification urbaine ; Environnement bâti
Approche :	<p>Un plan stratégique d'accessibilité (PSA) consiste à présenter les priorités d'accessibilité dans un contexte local, de façon mutuellement convenue entre collectivités locales, experts en accessibilité et organisations de personnes handicapées. Il a pour but de permettre à chacun d'accéder aux espaces et aux bâtiments publics. Le PSA suit une structure définie qui inclut des itinéraires sécurisés, des transports publics, des bâtiments essentiels et des espaces ouverts.</p> <p>Il facilite la communication et l'échange d'informations entre les citoyens et leur collectivité, améliore la coopération avec les services locaux, et fait office d'intermédiaire entre les besoins des différentes personnes handicapées. Il oriente également les investissements là où ils sont le plus nécessaires et attribue clairement les ressources.</p> <p>Afin de le soutenir et de surveiller leur mise en œuvre, des Conseils d'accessibilité regroupant des représentants locaux des organisations de personnes handicapées et d'autres experts en accessibilité sont créés dans chaque collectivité. Le PSA est entré dans la législation nationale et est encadré par un guide d'orientation à l'usage du ministère responsable.</p>
Informations de contact :	<p>Institut DOSTOP sur l'accessibilité, D^r Andreja ZAPUŠEK ČERNE (consultant en architecture du paysage et en design universel) E-mail : andreja@adkrajine.si</p>
Pour en savoir plus :	Lire la contribution slovène en intégralité

3. ENVIRONNEMENT BÂTI ET INFRASTRUCTURE

Un bon nombre des lois et normes actuellement en place régulent l'environnement bâti, qui comprend par exemple les rues, les stations de transport public, les feux de circulation, les passages piétons ou encore les ascenseurs. Les adaptations tactiles de l'environnement bâti incluent les structures de chaussée spécifiques, qui indiquent les directions aux piétons et les avertissent des zones dangereuses. Des adaptations acoustiques peuvent également être présentes, par exemple pour indiquer lorsque le feu passe au vert. Il est important de noter que le concept d'espace partagé ne garantit pas une mobilité sûre et autonome. C'est pourquoi il est nécessaire que les espaces dédiés aux piétons, aux cyclistes et aux voitures dans l'environnement bâti soient clairement délimités.

Il est essentiel que les adaptations tiennent compte des besoins en accessibilité des aveugles autant que des malvoyants et des personnes atteintes de surdité. Les urbanistes doivent également prendre en compte les besoins des autres personnes handicapées. Parmi les nombreuses solutions possibles, on compte l'intégration de sons et de vibrations, les pavés à couleurs contrastées ou encore les mélanges de trottoirs de différents niveaux. Toutes ces adaptations doivent être associées dans un ensemble cohérent, comme le montrent de façon intéressante les meilleures pratiques de la **République tchèque**.

En Europe, les différentes adaptations diffèrent d'un pays à l'autre, voir même d'une ville à l'autre. Étant donné l'absence de normes harmonisées et les différences d'approche culturelle en matière d'évolution de l'environnement bâti, la probabilité de voir se développer un système commun à l'échelle du continent est faible. Pour autant, un tel système commun serait souhaitable, dans la mesure où la prévisibilité et la convivialité sont des éléments essentiels pour les piétons malvoyants. Il est nécessaire de développer une structure commune, comme par exemple un « langage » harmonisé pour les bandes de guidage et les signaux d'avertissement. Une telle prévisibilité permet de se déplacer sans difficulté même dans un lieu inconnu. Les meilleures pratiques mises en œuvre aux **Pays-Bas** montrent comment la chose est possible dans un contexte national.

Outre la prévisibilité, les solutions doivent être ajustées au contexte local. Adapter l'environnement bâti dans une ville ancienne avec des trottoirs pavés étroits pose un certain nombre de défis et exigent des solutions différentes de celles que l'on appliquerait dans une banlieue nouvellement construite. En termes d'infrastructure, les services

Meilleures pratiques en matière d'accès à la mobilité

existants entrent en jeu dans la conception des solutions d'accessibilité. C'est dans les meilleures pratiques d'**Islande** que cette dynamique est la plus visible.

Fiche d'information 3 : Systèmes de mobilité tactiles et acoustiques

Nom :	Systèmes de mobilité tactiles et acoustiques
Pays :	République tchèque
Mots clés :	Télécommandes ; Balises ; Informations acoustiques ; Dispositifs tactiles
Approche :	<p>En République tchèque, des adaptations tactiles et acoustiques, associées à une formation adaptée, ont permis de donner forme à un système d'accessibilité organique et bien pensé. Des dispositifs tactiles ont été mis en place, dont des indicateurs de surface tels que des bandes de signalements qui renseignent les personnes malvoyantes sur l'environnement (comme les points de montée dans les bus) ou encore qui avertissent des zones dangereuses. Ils comprennent également des impressions en braille et en relief sur les mains courantes ou les commandes des machines utilisées à des fins de mobilité personnelle.</p> <p>Les dispositifs acoustiques sont activés par des télécommandes spéciales, appelées des Transmetteurs pour malvoyants. Elle dispose de six boutons, dont chacun est dédié à une utilisation standard prédéfinie. Il peut s'agir d'activer de simples balises sonores qui orientent vers une destination, jusqu'à des fonctions plus complexes telles que des haut-parleurs externes sur les véhicules en approche ou une description des tableaux horaires. Certaines fonctions acoustiques s'adressent également au grand public, comme par exemple les annonces des arrêts de bus. Ces messages incluent intentionnellement des informations destinées aux malvoyants, telles que le côté d'ouverture de la porte ou l'annonce de l'arrêt suivant, mais qui bénéficient également aux autres passagers.</p>

Informations de contact :	Union tchèque des aveugles (SONS), Centre pour un environnement sans barrières, Jan URBÁNEK E-mail : urbanek@sons.cz
Pour en savoir plus :	Lire la contribution tchèque en intégralité

Fiche d'information 4 : Adaptation des gares à l'échelle nationale

Nom :	Adaptation des gares à l'échelle nationale
Pays :	Pays-Bas
Mots clés :	Transports ; Gare , Accessibilité
Approche :	<p>En collaboration avec le membre néerlandais de l'EBU, l'opérateur ferroviaire national (NS) et le responsable des infrastructures, toutes les gares des Pays-Bas ont été rendues accessibles aux personnes malvoyantes. Des dispositions identiques en matière d'accessibilité ont été mises en œuvre dans toutes les stations du réseau NS, ce qui les rend donc prévisibles pour les passagers. Parmi ces dispositions, on trouve des descriptions des trajets qui peuvent être pré-téléchargées aussi bien en version imprimée qu'audio, des guides et une signalétique tactiles, des valeurs de contraste adaptées et des emplacements harmonisés pour les distributeurs de billets.</p> <p>Une fois ces dispositifs mis en place, des formations ont été organisées autant pour les passagers que pour le personnel, afin qu'ils puissent apprendre à s'en servir dans la pratique. Tout au long de la procédure, des volontaires ont testé les solutions proposées, apportant leur retour d'expérience sur les équipements et les mesures. Les évaluations initiales des utilisateurs montrent que les passagers malvoyants peuvent évoluer en toute indépendance dans l'ensemble des gares du Pays-Bas, même lorsqu'ils s'y rendent pour la première fois.</p>
Informations de contact :	<p>Association de la vue des Pays-Bas, Ingeborg VAN DER PIJL (responsable de l'accessibilité transport)</p> <p>E-mail : ingeborg.vanderpijl@oogvereniging.nl</p>
Pour en savoir plus :	Lire la contribution néerlandaise en intégralité

Fiche d'information 5 : Service de la mobilité personnelle

Nom :	Service de la mobilité personnelle
Pays :	Islande
Mots clés :	Taxi ; Service de transport
Approche :	<p>Le service de la mobilité personnelle du membre islandais de l'EBU est un service de taxi flexible, destiné aux personnes malvoyantes. En l'absence de transport public pratique, ce service est essentiel pour prendre pleinement part à la vie sociale. Un accord est convenu entre la collectivité locale, le membre d'EBU et une société de taxi afin de mettre le service en place. Seules les personnes malvoyantes inscrites peuvent bénéficier de ce service qui leur permet de commander un taxi pour le prix d'un ticket de bus normal, à tout moment de la journée. Les chauffeurs de taxi ont été spécialement formés sur les questions d'accessibilité. À la fin de chaque mois, le membre d'EBU fait les comptes pour chaque utilisateur.</p> <p>Ce service est rentable pour chacune des parties impliquées et importent donc une grande satisfaction. La différence par rapport au coût réel de la course en taxi est couverte par la collectivité. Ce service est également moins coûteux que l'autre solution existante, un service de transport à destination des personnes handicapées géré par le gouvernement. 80 % des personnes malvoyantes en Islande l'ont évalué positivement en raison de sa facilité d'utilisation, de son prix abordable et de sa qualité supérieure.</p>
Informations de contact :	Association islandaise des déficients visuels, Kristinn Halldór EINARSSON (PDG) E-mail : khe@blind.is
Pour en savoir plus :	Lire la contribution islandaise en intégralité

4. SOLUTIONS NUMÉRIQUES

Les solutions numériques impliquent une multitude de technologies et peuvent servir à la localisation, à la navigation, au contrôle et aux annonces informatives. Certaines solutions exigent des applications ou des appareils spécifiques, tandis que d'autres sont disponibles pour tous. Parce qu'elles dépendent de la technologie, et parfois notamment d'une connexion Internet stable, elles peuvent avoir un usage limité dans les zones rurales ou pour les utilisateurs qui ne sont pas familiers avec les nouvelles technologies. Dans le même temps, il est beaucoup plus rapide de les adopter que d'adapter l'environnement physique. Le potentiel des technologies émergentes (voitures autonomes, intelligence artificielle et positionnement ultra précis, par exemple) semble sans limite et laisse entrevoir de nombreuses promesses en matière de mobilité sûre et autonome.

Il est essentiel que des experts de la déficience visuelle soient consultés afin d'identifier en amont leurs besoins spécifiques, tels qu'une précision extrême et des données cartographiques détaillées, des points d'intérêts spécifiques ou encore la possibilité de faire la distinction entre différents arrêts de bus portant le même nom. Potentiellement, n'importe quel appareil ou affichage peut être rendu accessible pour un utilisateur malvoyant. Cependant, il est important de noter que ces adaptations ne sont pas les mêmes pour les personnes malvoyantes (contrastes élevés, polices larges et visibles) et non-voyantes (synthétiseur de parole, disponibilité sur Internet, etc.). Par ailleurs, lorsque l'appareil ou l'application de navigation sert également le grand public, il est essentiel de ne pas oublier ces fonctions d'accessibilité lors des mises à jour. Les meilleures pratiques en **Espagne** sont un exemple en la matière.

Les solutions numériques doivent être bien pensées, prévisibles et conviviales. Dans la mesure du possible, solutions numériques et infrastructures physiques doivent se compléter les unes les autres, comme dans le cas des bus et des arrêts dans les transports publics. Il peut s'agir d'applications mobiles dédiées ou d'équipements d'assistance spécialisés, par exemple sous forme d'une télécommande permettant d'activer des fonctions acoustiques qui vont prévenir de l'arrivée d'un véhicule. Elles peuvent à leur tour notifier les autres de la présence et des intentions des personnes malvoyantes, qu'il s'agisse de monter à bord du véhicule ou de demander de l'aide. Ces aspects apparaissent dans les meilleures pratiques d'**Israël**.

Les solutions numériques peuvent être utilisées aussi bien pour la navigation à l'intérieur qu'à l'extérieur des bâtiments, en annonçant entre

autres l'emplacement des feux de circulation sonores ou encore des ascenseurs. Quoi qu'il en soit, la navigation devrait, par comparaison avec les principales applications actuelles, donner la priorité aux trajets les plus sûrs pour les utilisateurs malvoyants. C'est cette approche qui est présente dans les meilleurs pratiques en **Allemagne**.

Fiche d'information 6 : Développement d'applications mobiles

Nom :	Développement d'applications mobiles
Pays :	Espagne
Mots clés :	Appli ; Coopération ; Balises
Approche :	<p>Le membre espagnol de l'EBU collabore avec les fournisseurs d'application de navigation grand public. Des experts de cette organisation contrôlent régulièrement la principale application en matière de transport public multimodal intégré (Moovit). Ils mettent en œuvre les modifications nécessaires en vue d'accroître l'accessibilité pour tous les groupes d'utilisateurs, y compris les personnes sourdes et aveugles. De plus, ce membre coopère avec les développeurs d'une application innovante pour smartphones capables de scanner les nouveaux codes-barres 2D (NaviLens) Pouvant être scannés jusqu'à une distance de 12 m, ces codes-barres ont par exemple été installés dans le réseau de métro de Barcelone, où ils sont utilisés à des fins de localisation et de navigation vocale.</p> <p>Dans le cadre de ces deux projets, le membre espagnol de l'EBU entretient des relations à long terme avec les fournisseurs d'applications grand public afin d'assurer l'accessibilité aux utilisateurs malvoyants. Cette approche inclusive peut également bénéficier aux personnes ayant des besoins en termes d'accès. Par ailleurs, en formalisant de telles relations, la probabilité que des problèmes d'accessibilité surviennent à la suite de mises à jour est réduite de manière significative.</p>
Informations de contact :	<p>Organisation nationale espagnole des aveugles, Direction de l'autonomie personnelle, de l'accessibilité, de la technologie et de l'innovation, Guillermo HERMIDA SIMIL (Directeur exécutif). E-mail : ghs@once.es</p>
Pour en savoir plus :	Lire la contribution espagnole en intégralité

Fiche d'information 7 : Guidage aux arrêts de bus

Nom :	Guidage aux arrêts de bus
Pays :	Israël
Mots clés :	Arrêt de bus ; Gestion des véhicules ; Bracelet
Approche :	<p>En collaboration avec une société privée, le Centre israélien des aveugles pilote un système flexible et modulaire au niveau des arrêts de deux lignes de bus. Les personnes malvoyantes reçoivent un bracelet électronique ou utilisent leur smartphone personnel comme émetteur radiofréquence. Chaque arrêt est équipé d'unités GPS, de transmetteurs Bluetooth et d'un module audio, qui sont intégrés en un système combiné et alimentés par des capteurs solaires.</p> <p>Lorsqu'un bus arrive à l'arrêt et suite à une identification individuelle, les personnes ayant des besoins d'accessibilité sont dirigés vers des emplacements spécifiques et bénéficient d'une orientation à 360°. Les utilisateurs reçoivent des informations vocales sur les temps d'attente et l'arrivée des bus. Sur demande, ils peuvent communiquer individuellement avec les fournisseurs de services et les conducteurs de bus. Par l'intermédiaire du bracelet ou de leur téléphone, les usagers peuvent également indiquer s'ils souhaitent descendre à l'arrêt suivant ou demander de l'aide.</p>
Informations de contact :	<p>Centre israélien pour les aveugles, Zohar SHABATH (Responsable développement des ressources et porte-parole) E-mail : zohar@ibcu.org.il</p>
Pour en savoir plus :	Lire la contribution israélienne en intégralité

Fiche d'information 8 : Navigation porte-à-porte

Nom :	m4guide (navigation porte-à-porte)
Pays :	Allemagne
Mots clés :	Navigation porte-à-porte ; Appli
Approche :	<p>Fondée sur un projet de recherche financé par des sources publiques et conduite par un consortium incluant le membre allemand de l'EBU, cette application est un outil de navigation porte-à-porte qui met l'accent sur les besoins de mobilité des personnes malvoyantes.</p> <p>L'intégration de capteurs multiples (radiofréquence, Bluetooth, Wi-Fi, GPS) permet d'améliorer la précision du positionnement jusqu'à seulement 1 mètre. La navigation est spécifiquement adaptée aux besoins des utilisateurs malvoyants, de façon à fournir des indications et des informations plus claires sur les passages piétons, les escaliers ou les feux de circulation.</p> <p>L'algorithme ne propose pas la route la plus rapide, mais la plus sûre.</p> <p>L'application associe une navigation intérieure et extérieure avec les transports publics multimodaux. Pour améliorer la navigation à l'extérieur, des données Open Street Map étendues ont été collectées et codées.</p> <p>Concernant l'utilisation des transports publics, l'application tire profit des données de gestion de véhicules afin de fournir des informations sur les arrivées et les départs, ainsi que sur l'environnement bâti au niveau de l'arrêt. Le pilote intérieur est alimenté par des plans de bâtiments et des capteurs afin de permettre la navigation dans les édifices publics.</p> <p>L'infrastructure de données a été intégrée dans les principales applications de transport public de la zone du grand Berlin, et étendue à d'autres types de besoins d'accessibilité.</p>

Informations de contact :	Fédération allemande des aveugles et malvoyants, Bureau international E-mail : international@dbsv.org
Pour en savoir plus :	Lire la contribution allemande en intégralité

5. UNE MOBILITÉ SÛRE ET AUTONOME

Bien que ces exemples de meilleures pratiques illustrent des solutions possibles et réalistes pour une mobilité sûre et indépendante, quelques remarques d'ordre systémique s'imposent. Toutes ces remarques s'appuient sur la conviction que ces trois domaines – la législation, l'environnement bâti et les solutions numériques – ne sont pas des questions isolées. Bien au contraire, ils doivent être associés afin d'optimiser l'accès à la mobilité à travers l'Europe.

En premier lieu, les projets novateurs ne remplacent pas la législation. Des lois contraignantes sont toujours la solution privilégiée pour établir un environnement accessible pour les personnes handicapées. Elles doivent être bien mises en œuvre et appliquées avec rigueur, par exemple par le biais d'amendes. Les administrateurs, les planificateurs, le personnel des régies de transport public et autres représentants doivent être formés et sensibilisés aux besoins et aux dispositions relatives à l'accessibilité. Ce n'est qu'alors qu'une évolution cohérente et à long terme pourra se produire.

Ensuite, dans l'Europe interconnectée d'aujourd'hui, il est préférable d'opter pour des solutions qui peuvent facilement être transférées d'un contexte national à l'autre. Cela signifie également que les dispositions en matière d'accessibilité doivent pouvoir être utilisées par les visiteurs et les touristes, et ne pas dépendre d'appareils ou de services qui ne sont disponibles que pour les résidents locaux. Dans certaines situations, le développement de normes européennes pourrait être bénéfique, par exemple dans le cas des télécommandes décrites dans les meilleurs pratiques tchèques.

Troisièmement, les smartphones et applications mobiles peuvent apporter beaucoup de choses, mais elles restent limitées par un point fondamental : toutes les personnes malvoyantes ne peuvent pas ou ne souhaitent pas dépendre de services de mobilité basés sur smartphone. Se servir d'un téléphone n'est pas si facile lorsque vous tenez une canne blanche dans une main et un sac de course dans l'autre. Par ailleurs, il existe un risque non négligeable d'exclure les personnes âgées ou ceux qui ne peuvent pas s'offrir un tel appareil. Qui plus est, il est important que les piétons ne soient pas surchargés par une accumulation de gadgets permettant d'alimenter leurs solutions numériques, en particulier lorsque celle-ci n'existe que dans des zones limitées.

Quatrièmement, les solutions d'accessibilité devraient être conçues selon un principe d'universalité, c'est-à-dire qu'elles doivent bénéficier au

plus grand nombre possible de personnes, handicapées ou non. En effet, bien que l'accessibilité soit nécessaire pour certains, elle est utile à tous. Intégrer l'accessibilité dans les produits et services dès leur conception est en outre moins coûteux et plus simple que de les adapter a posteriori.

Enfin – tout en restant sur la même ligne – les solutions grand public en matière d'accessibilité sont préférables à des solutions séparées et non inclusives uniquement destinées aux utilisateurs malvoyants. Par exemple, les meilleures pratiques adoptées en Islande sont adaptées à la géographie spécifique de ce pays et à son contexte d'infrastructure de transports publics limitée. De manière générale cependant, les transports destinés au grand public doivent s'adapter vers une accessibilité complète, afin de pouvoir être utilisés de la même manière par des personnes handicapées ou non. De plus, appliquer des tarifs réduits ou offrir une assistance pour les personnes handicapées reste des pratiques recommandées qui permettent d'améliorer facilement la mobilité.

6. CONCLUSION

L'ensemble des pays dans lesquels les membres de l'EBU sont actifs ont ratifié la Convention des Nations Unies relatives aux droits des personnes handicapées. Ce traité international consacre l'égalité de l'accès à la mobilité. Il s'agit également d'une condition préalable importante pour d'autres droits, une mobilité sûre et autonome étant nécessaire pour se rendre sur un lieu de travail, ou profiter d'activités de loisirs ou de services de santé. Cette brochure rassemble diverses meilleures pratiques adoptées à travers l'Europe en vue d'inspirer de futures réflexions innovantes sur cette question cruciale.

À PROPOS DE CETTE BROCHURE

Cette publication a été préparée au nom de l'*European Blind Union* par Marie DENNINGHAUS (EDF, Forum européen du handicap), Jan URBANEK (SONS – Union tchèque des aveugles) et Benedikt VAN DEN BOOM (DBSV – Fédération allemande des aveugles et malvoyants).

Attention : nous vous remercions de noter que les « contributions intégrales », proposées dans ce document sous forme de liens vers des fichiers téléchargeables, ont été fournies par nos membres et peuvent ne pas se conformer aux mêmes normes d'accessibilité que le reste de cette publication.

Pour toute demande concernant cette brochure, veuillez contacter :

Jan URBANEK
Union tchèque des aveugles
E-mail : urbanek@sons.cz

Pour toute question sur l'*European Blind Union* et le projet « meilleures pratiques en matière d'accessibilité », veuillez contacter :

Romain FERRETTI
European Blind Union
E-mail : ebuprojects@euroblind.org



Ce rapport a été cofinancée par le programme « Droits, égalité et citoyenneté » de l'Union européenne.

Le contenu de ce rapport ne reflète pas le point de vue officiel de l'Union européenne. La responsabilité des informations et des points de vue exprimés dans cette publication incombe entièrement à ses auteurs.

FIN DU DOCUMENT