

**Synthèse de l'atelier technique participatif
du réseau national des correspondants accessibilité des villes inclusives
du jeudi 13 novembre 2014**

**Thème : « Planification stratégique de la mise en accessibilité de la chaîne du déplacement »
Lieu : Nantes (siège de Nantes Métropole)**

Cet atelier technique participatif était le premier organisé dans le cadre du réseau national des correspondants accessibilité des villes inclusives, animé par le Cerema. Il a rassemblé plus de 30 personnes, représentant - outre le Cerema - 7 villes et 7 EPCI, réparties dans un premier temps en 3 ateliers aux thèmes distincts et complémentaires, puis rassemblées en séance plénière. Cette journée s'est déroulée sous le haut patronage de M. Jacques Garreau, vice-président de Nantes Métropole en charge des modes doux et de l'accessibilité, et de Mme Marie Prost-Coletta, déléguée ministérielle à l'accessibilité.

Le thème général retenu était celui de la planification stratégique de la mise en accessibilité de la chaîne du déplacement, traité à travers trois thèmes d'ateliers :

- Comment se saisir de l'outil Ad'AP-ERP pour faire progresser l'accessibilité sur son territoire ?
- De l'intégration de l'accessibilité dans les documents de planification à un schéma directeur global ?
- Quels apports des SIG pour aider les collectivités à prendre les décisions pertinentes et à informer les citoyens ?

Actualité oblige, l'atelier sur les **Agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP)**¹ a fourni l'opportunité de nombreux échanges. Ainsi, alors que le travail à réaliser pour leur élaboration apparaît conséquent et les délais impartis assez courts notamment si l'on se réfère aux modes de fonctionnement des collectivités qui devront délibérer en juin 2015, les participants se sont accordés à dire que l'enjeu est de rester pragmatique et de se saisir de ce nouvel outil pour poursuivre et renforcer la dynamique politique de mise en accessibilité, déjà largement engagée dans leurs collectivités depuis la loi de 2005. Les Ad'AP s'inscrivent donc dans la continuité des démarches passées (diagnostics, stratégies patrimoniales², programmations pluri-annuelles de travaux) et doivent permettre de formaliser "où l'on est, où l'on va et comment on y va" sans viser à l'exhaustivité d'un plan d'actions de maîtrise d'oeuvre.

Sur le plan méthodologique, il apparaît donc important de faire(-faire) ou d'actualiser les diagnostics d'accessibilité sur le patrimoine et d'analyser ce dernier globalement pour identifier les stratégies possibles de priorisation, les opportunités et les difficultés. En particulier, une représentation cartographique du dit patrimoine (cf. thème SIG) peut permettre d'identifier la répartition des services rendus par quartier, de visualiser la chaîne du déplacement et, par conséquent, d'identifier les points de nécessaire coordination avec d'autres acteurs que ceux en charge des ERP (inter)communaux, de communiquer auprès des élus comme de la population, etc.

1 Cf. accessibilite.gouv.fr

2 Voir notamment "Quelle stratégie patrimoniale pour la mise en accessibilité des ERP", Certu, 2013 sur <http://www.certu-catalogue.fr/>

Pour les collectivités présentes, les moyens à mobiliser passeront probablement par les missions handicap / accessibilité en lien avec les DG en charge de bâtiments. Les possibilités de recourir à des mandats citoyens ou de nouer des partenariats, par exemple avec des établissements d'enseignement supérieur, ont également été évoquées. Les commissions communales, comme intercommunales, pour l'accessibilité peuvent également être mises à contribution, par exemple en créant un groupe de travail spécifique, chargé de la concertation amont et du suivi de projet. Lorsque les niveaux communaux et intercommunaux de commissions co-existent, une attention particulière devra être portée à l'articulation de leurs travaux.

En termes de concertation, les collectivités contributrices ont généralement déjà établi des relations et des modes de faire solides avec les associations représentatives de personnes handicapées. Ces pratiques se poursuivront utilement dans le cadre de l'élaboration des Ad'AP. Mais les collectivités locales devront également, à l'occasion de leurs Ad'AP, concerter avec les représentants des commerçants et des professions libérales, afin de favoriser l'émergence d'une stratégie globale cohérente de mise en accessibilité des ERP - publics et privés - situés sur leur territoire, en lien avec l'accessibilité des transports collectifs et de la voirie, dans une logique de continuité de la chaîne du déplacement. Les Ad'AP représentent en effet une opportunité, d'une part, de mobiliser et de sensibiliser certains acteurs et, d'autre part, d'identifier certaines opportunités d'aménagements globaux permettant un véritable gain d'accessibilité généralisé (par exemple, en rehaussant un trottoir pour réduire voire supprimer la dénivelée à l'entrée de chaque établissement qu'il dessert)³.

Les différents Ad'AP couvrant les ERP du territoire gagneront ainsi à intégrer les priorités définies dans les documents de planification de l'accessibilité existant sur les autres domaines de la chaîne du déplacement, à savoir : Plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) et Schémas directeurs d'accessibilité des systèmes de transport collectif (SDA, qui seront révisés pour devenir des SDA-Ad'AP courant 2015).

Un autre atelier avait justement pour objet la **coordination des différents documents de planification en matière d'accessibilité**. Outre les documents spécifiques à l'accessibilité cités précédemment, cet atelier avait également pour objectif d'interroger l'intégration des problématiques liées à l'accessibilité dans les documents de planification tels que Schémas de cohérence territoriale (Scot), Plans locaux d'urbanisme (PLU), Programmes locaux de l'habitat (PLH) et Plans de déplacements urbains (PDU). Si les PDU doivent prendre en compte l'accessibilité dans leurs objectifs de développement des transports collectifs et intégrer les éléments des PAVE et SDA existant sur leur périmètre, la coordination des différents documents existants s'avère difficile du fait de leurs nombreuses différences en termes de temporalité, de périmètre et d'acteurs impliqués.

Pour les collectivités ayant contribué à l'atelier, toutes EPCI, le premier travail consiste à élaborer un document unique à l'échelle intercommunale, ayant généralement pour point de départ l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. En effet, ces intercommunalités ont compétence sur la voirie alors que l'élaboration des PAVE est de niveau communal. Appelé, selon les collectivités, Plan intercommunal d'accessibilité (PIAVE) ou Schéma directeur d'accessibilité (SDAVE), il s'agit d'un document plutôt stratégique intégrant des principes récurrents d'un territoire à l'autre, tels que le lien entre accessibilité et sécurité routière⁴ ou encore la concertation avec les associations pour intégrer l'expertise d'usage. Ces documents définissent généralement des itinéraires prioritaires, avec une hiérarchie, ainsi que des secteurs à enjeux tels que les centres-villes, les ZAC, les quartiers prioritaires, les pôles générateurs de déplacements. Ils aboutissent à un plan ou programme de mise en accessibilité en passant par une phase plus ou moins détaillée de diagnostic de l'existant.

3 Cf. fiche "Inovaccess Grenoble 2013. L'accessibilité de la chaîne du déplacement pour favoriser l'emploi des personnes handicapées", Certu, 2013

4 Cf. fiche "L'intérêt d'une démarche combinée accessibilité et sécurité des déplacements", Certu, 2010

Ces documents posent notamment la question de la manière de concilier au mieux une approche globale cohérente et l'adaptation aux différents tissus urbains. En outre, l'élaboration de ces nouveaux documents spécifiques à l'accessibilité ne saurait constituer une finalité, les principes retenus devant être *in fine* déclinés dans les documents de planification urbaine sus-cités⁵. Ainsi l'enjeu s'avère très largement celui de la sensibilisation et de l'acculturation, en interne, de l'ensemble des professionnels intervenant – souvent sans bien le savoir – sur des champs concernant l'accessibilité : urbanistes, spécialistes des modes doux (en charge d'un plan piétons par exemple), techniciens voirie, etc. Session de sensibilisation, guides de recommandations, centres de ressources, fiches travaux sont donc autant d'outils à mettre en place au sein des collectivités pour faire percoler une véritable culture d'accessibilité, fondée sur la compréhension des besoins des usagers dans leur diversité plutôt que sur la connaissance d'obligations réglementaires.

Cette sensibilisation peut également s'élargir vers l'extérieur à travers la passation de commandes, la rédaction de cahiers des charges, le suivi de dossiers afin que tous les acteurs, y compris privés, intervenant dans la mise en oeuvre de l'accessibilité soient conscients de cet enjeu.

En premier lieu, le décloisonnement représente néanmoins un enjeu interne, à commencer par les commissions pour l'accessibilité qui ont généralement reproduit le découpage en silos des services techniques et qui gagneraient dans le futur à travailler sur des projets globaux d'aménagement, en adoptant une vision intégrée et transversale des questions d'accessibilité à l'échelle d'une portion de territoire.

Débatte en atelier mais moins présente lors de la restitution collective, la question sous-jacente du suivi de la mise en accessibilité et du rendu compte auprès des citoyens par la collectivité participe de la nécessité d'une approche globale et de l'intérêt des Ad'AP.

Cette logique de vision globale dans le cadre d'une approche spatiale était justement au coeur de l'atelier sur **l'apport des Systèmes d'information géographique (SIG) aux questions d'accessibilité**⁶. Celui-ci s'inscrivait dans le cadre d'une étude Cerema en cours sur la possibilité de faire émerger un standard national commun pour la constitution de SIG sur l'accessibilité des territoires, en vue d'assurer une homogénéité d'information à l'échelle française. Il couvrirait deux objectifs différents mais complémentaires et conjointement poursuivis par les collectivités contributrices : l'aide à la décision en interne et l'information des citoyens.

Un SIG peut être considéré comme une base de données dotée d'une géométrie géoréférencée. La géométrie permet de définir des objets, dotés d'attributs. Si la base est bien pensée, elle permet de répondre à un certain nombre de questions complexes. Les collectivités contributrices étaient toutes impliquées dans un projet local de SIG autour de l'accessibilité, avec des degrés d'avancement et des choix différents : réflexion amont pour bâtir un cahier des charges en vue d'une commande, développement d'une application interne qui permettra bientôt de disposer d'un calculateur d'itinéraires accessibles, application alimentée par les données "open data" de la collectivité et accessible à tous les usagers qui peuvent signaler des points de difficulté.

Différentes questions ont été soulevées. La première est celle du modèle de données commun. Il existe déjà de nombreuses initiatives locales et les directions prises sont variées. Ainsi la définition des familles de handicap s'avère différente d'un projet à l'autre (de 3 à 9 catégories dans les exemples présentés). De même, le référentiel à utiliser pose systématiquement question. Il semble néanmoins que la réglementation, bien que très détaillée, est incontournable pour définir les attributs au sein de la base de données. A l'usage, les informations restituées peuvent être adaptées à différents profils d'utilisateurs

5 Cf. fiche "Décliner l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite dans la planification urbaine", certu, 2012

6 Cf. fiche "Les SIG au service de l'accessibilité", Certu, 2012

définis en amont (techniciens, élus, usagers, ...) Enfin, différents fonds cartographiques peuvent également être envisagés (IGN, Open street map, Google Maps).

La seconde question est celle de l'actualisation des données qui demande d'importants moyens en interne ou en externe, la participation citoyenne pouvant également être envisagée même si elle pose des problèmes de qualité des données, de responsabilité juridique et même de réactivité (sur 500 utilisateurs ayant téléchargé l'application de La Rochelle en 2 ans, presque aucun n'a effectué de remontée). Cette possibilité reste néanmoins à étudier, notamment en considérant la possibilité de limiter cette contribution des usagers à une fonction d'alerte éclairée à travers un questionnaire fermé.

Enfin, la troisième question est celle liée aux calculateurs d'itinéraires : comment faire le lien avec les outils qui se développent dans le domaine du management de la mobilité pour favoriser l'intermodalité et pour accompagner les changements de pratiques de mobilité ?

A noter que le sujet des SIG a été évoqué en filigrane dans les deux autres ateliers au titre des outils mobilisables pour assurer une planification stratégique de la mise en accessibilité à l'échelle des territoires. On peut notamment souligner que, si les démarches SIG existantes dans les collectivités contributrices semblent largement partir du maillon "voirie – espaces publics" pour construire l'outil général, elles pourraient également trouver un écho tout à fait pertinent dans la nouvelle obligation faite aux commissions communales pour l'accessibilité de tenir à jour, sous forme électronique, la liste des ERP -publics et privés- et de leur situation au regard des obligations d'accessibilité⁷.

Débatte en réunion de cadrage des modalités de fonctionnement du réseau le lendemain, cette expérience d'ateliers techniques participatifs a été unanimement reconnue comme **enrichissante et perfectible**. Enrichissante car elle a atteint l'objectif de permettre aux membres du réseau d'échanger autour de projets en cours dans leurs collectivités. Perfectible car le temps de travail en petits groupes s'est avéré trop court pour permettre de véritables sorties opérationnelles. Ces remarques seront prises en compte pour organiser de nouveaux ateliers à l'automne 2015, probablement en consacrant une journée entière aux travaux en sous-groupes et en fixant pour objectif de co-construire un livrable (à déterminer en amont de chaque atelier par ses animateurs), qui serait partagé en séance plénière le lendemain.

Pour les sujets évoqués lors de cet atelier, les suites sont variables :

- sur le thème des Ad'AP, un travail de mise en commun des questions que se posent les membres du réseau, de solutions envisagées et d'éventuelles propositions de travaux communs sera mené par mel (pilottage : Ville de Grenoble / Cerema) ;
- sur le thème des documents de planification, une nouvelle rencontre des membres de l'atelier pourrait être envisagée dans les prochains mois pour permettre de poursuivre les échanges et d'en sortir des recommandations et/ou pistes de travail opérationnelles (pilottage : Cerema) ;
- sur le thème des SIG, l'étude Cerema se poursuit et fournira l'occasion d'approfondir certaines études de cas puis de réunir à nouveau les parties prenantes au cours de plusieurs réunions / ateliers thématiques courant 2015 (pilottage : Cerema).

PJ : Compte-rendus détaillés des 3 ateliers

7 "La commission communale pour l'accessibilité tient à jour, par voie électronique, la liste des établissements recevant du public situés sur le territoire communal qui ont élaboré un agenda d'accessibilité programmée et la liste des établissements accessibles aux personnes handicapées." (Article 11 de l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 modifiant l'article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales)