



**Synthèse du second atelier technique participatif
du groupe de travail national des référents accessibilité
des villes inclusives
des 23 et 24 novembre 2015**

Thème : « L'information d'orientation accessible à tous »
Collectivité hôte : Communauté urbaine de Dunkerque

Les 23 et 24 novembre 2015, le second atelier participatif annuel organisé par le Groupe de travail des référents accessibilité des villes inclusives (GT-RAVI) qu'anime le Cerema a été accueilli par la Communauté urbaine de Dunkerque (CUD), dans ses locaux et dans ceux de l'auberge de jeunesse l'Escale¹.

Trois demi-journées ont permis à une trentaine de personnes représentant 14 collectivités² et 3 directions du Cerema³ d'échanger sur leurs pratiques et réflexions respectives, puis de coproduire des livrables à destination de toute collectivité autour du thème de l'information d'orientation accessible à tous. Trois sous-groupes, animés chacun par un binôme collectivité / Cerema, ont ainsi travaillé simultanément sur les sujets suivants :

- Comment créer des aménagements de voirie repérables et détectables par tous ?
- Quelle(s) signalétique(s) accessible(s) à l'échelle d'un territoire ?
- La ville intelligente sera-t-elle (plus) accessible à tous ?

Une séance plénière, présidée par Sony Clinquart, vice-président de la CUD, en charge du développement social et solidaire et de l'enseignement supérieur, et par Marie Prost-Coletta, déléguée ministérielle à l'accessibilité (DMA), a finalement permis de partager les points saillants et principaux enseignements de chacun des trois groupes et d'envisager des perspectives possibles. La présente synthèse reprend les principaux points évoqués lors de cette séance plénière. Les compte-rendus détaillés ainsi que les livrables de chaque groupe peuvent être consultés pour plus de détails sur chaque sujet traité.

Dans le premier groupe, la question des aménagements de voirie « repérables » et « détectables » par tous, tels que préconisés par le décret n°2006-1658 et l'arrêté du 15 janvier 2007, a été abordée à travers deux exemples : les traversées piétonnes et les séparateurs piétons / cycles. Les participants ont débattu sur la base de reportages photographiques commentés, présentant leurs retours d'expérience respectifs en la matière.

En ce qui concerne les expérimentations relatives à l'installation de dispositifs de guidage tactiles en traversées piétonnes, il est nécessaire de se placer dans le cadre d'expérimentations dérogatoires à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, bien que cela soit compliqué à mettre en œuvre (demande de dérogation, recrutement de panel de testeurs pouvant être considérés comme représentatifs pour chaque catégorie d'usagers concernés, définition de critères objectifs, collecte et analyse des résultats,...). De plus, une fois l'expérimentation terminée, il faut se poser la question de la reproductibilité en intégrant les retours d'usage à moyen et long terme, les éléments liés à la durabilité des matériaux et à leur maintenance, le coût global de l'aménagement, ...).

1 Établissement primé pour son accessibilité notamment dans le cadre du premier « Recueil de belles pratiques et bons usages en matière d'accessibilité de la Cité », organisé en 2011 par la Ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, et par les Secrétaires d'État aux transports et au logement.

2 Bordeaux Métropole, Communauté Urbaine de Dunkerque, Grenoble Alpes Métropole, Ville de Grenoble, Métropole européenne de Lille, Lorient agglomération, Métropole de Lyon, Nantes Métropole / Ville de Nantes, Ville de Paris, Ville de Rennes, Toulouse Métropole, Ville de Toulouse, Ville de Villeurbanne

3 Direction territoriale Centre Est, Direction territoriale Nord Picardie, Direction technique Territoires et ville

Le livrable proposé par ce groupe consiste en un tableau permettant de présenter les différentes solutions techniques testées par les participants et d'en analyser les avantages et inconvénients respectifs. Lors de la séance plénière, un exemple de chaque type d'aménagement a été présenté afin d'illustrer le propos :

- des rangées de pavés bordant un passage piéton afin de guider les personnes aveugles et malvoyantes sans les stigmatiser et de canaliser le flux de l'ensemble des piétons (Toulouse Métropole). Une durabilité variable a pu être constaté en fonction des conditions de mise en œuvre (saison notamment) ;
- un séparateur piétons-cycles en calade (galets enchâssés dans du béton) a retenu toute l'attention du groupe et bénéficie d'excellents retours d'usage (Métropole de Lyon). Son coût est plus élevé que celui d'autres solutions en raison de l'impossible automatisé de la pose des galets.

La DMA s'est réjouie de ces réflexions replaçant le domaine de la voirie au centre des préoccupations d'accessibilité, a salué le caractère esthétique des réalisations présentées et a indiqué que ces travaux allaient permettre de nourrir ceux concernant le deuxième plan d'action pour les mobilités actives (PAMA 2). En effet, l'accessibilité de la voirie et des espaces publics participe pleinement à la promotion des déplacements piétons.

Dans le second groupe, les différentes présentations réalisées ont orienté les débats autour de deux aspects principaux :

- les méthodes d'évaluation de la lisibilité de sites urbains, par la réalisation de parcours commentés avec des usagers vulnérables (personnes ayant différentes formes de handicap, personnes âgées ou étrangères) considérés comme des révélateurs de dysfonctionnements potentiellement gênants pour tous. Ces méthodes s'avèrent, là encore, très riches pour faire émerger des questionnements de façon exploratoire malgré une certaine complexité de mise en œuvre (nécessité de mobiliser au moins deux observateurs, si possible avec des compétences pluri-disciplinaires) ;
- la déclinaison des chartes graphiques (inter)communales dans la signalétique directionnelle qui nécessite de travailler en partenariat avec la direction de la communication, dont le poids est très important sur le sujet.

Plusieurs enseignements généraux ont émergé, parmi lesquels la nécessité de veiller à l'articulation des échelles et à la continuité de l'information sur l'ensemble de la chaîne du déplacement (TC, voirie, ERP) et donc de coordonner de très nombreux acteurs, la prise de conscience du panel de solutions que peut recouvrir la notion de signalétique (qui ne se limite pas à la pose de panneaux mais passe aussi par la formation des personnels, la lisibilité de l'architecture ou de l'aménagement, les sites web, ...), le besoin de s'appuyer à la fois sur les éléments réglementaires et normatifs mais aussi sur les bonnes pratiques (consignées dans des guides dans de nombreuses collectivités).

Si les techniciens en charge de l'accessibilité ont, depuis la loi de 2005, fait le lien entre signalétique et accessibilité, il apparaît aujourd'hui important d'arriver à faire prendre conscience aux très nombreux acteurs internes aux collectivités susceptibles d'intervenir dans le processus de production d'éléments de signalétique (depuis les élus jusqu'aux gestionnaires d'ERP (inter)communaux) de l'intérêt d'intégrer, au profit de tous, les connaissances des besoins des usagers les plus vulnérables, détenus par les référents accessibilité. Dans cette optique, le livrable proposé par le groupe détaille différents arguments pouvant être mobilisés en fonction du contexte local par les dits référents :

- l'objectif premier (avant la dimension esthétique qui doit néanmoins pouvoir être soignée) de l'information est d'être reçue par tous les citoyens, dans leur diversité ;
- la prise en compte des besoins des personnes handicapées permet d'adapter la communication aux besoins d'autres populations ciblées par des politiques prioritaires locales (personnes âgées, enfants,

touristes étrangers, ...)

- sur le plan économique, une démarche globale doit permettre de rationaliser les moyens en mutualisant les commandes et la signalétique « réparatrice » peut permettre d'éviter de lourds travaux
- la sensibilisation, notamment par la mise en situation, permet aux non spécialistes de s'approprier très facilement et rapidement la démarche ;
- la réglementation – enfin – impose l'accessibilité de toute information délivrée au public (et la mise en place d'une signalétique peut être une action « légère » à très forte plus-value dans le cadre de la mise en œuvre des Ad'AP⁴).

La DMA a souligné l'importance d'adopter une approche globale de la signalétique et a indiqué que l'AFNOR mène actuellement un travail sur la méthode pour mettre en place une bonne signalétique.

Dans le troisième groupe, un premier travail d'élaboration d'une définition commune de la ville intelligente a été mené. Elle peut être envisagée comme une démarche qui va au-delà des enjeux du développement durable et qui vise l'amélioration de la qualité de vie en plaçant l'utilisateur au cœur du projet urbain en lui apportant des réponses à ses besoins, à travers une approche transversale et systémique. Cette définition consacre la place centrale de l'utilisateur, plutôt que de la technologie, dans la ville intelligente.

Le livrable proposé par ce groupe est une note méthodologique s'adressant aux chargés de mission accessibilité au sein des collectivités. Différentes conditions de réussite pour la conduite d'un projet d'accessibilité en lien avec la ville intelligente ont été identifiées :

- la nécessité d'un fort portage politique ;
- la mise en place d'une gouvernance participative, tant en interne (transversalité, décloisonnement) qu'en externe (partenaires privés, citoyens)
- la pérennité, la mise à jour et le contrôle de la qualité des données publiques
- l'échange et le partage des données,
- l'interopérabilité des systèmes,
- un véritable pilotage technique à confier -selon les compétences disponibles- à un acteur interne à la collectivité ou à une entreprise privée (start up).

Sur l'aspect technologique, les échanges en séance plénière ont permis de poser la question de la pertinence du développement de services dédiés ou de couches spécifiques à l'accessibilité dans les systèmes d'information géographique plutôt que d'intégrer ces aspects dans les outils communs. Il a également été rappelé que le Cerema mène actuellement une étude exploratoire sur la possibilité de proposer un standard national de modèle de données d'accessibilité⁵ et que la Covadis a été saisie de cette question par l'AITF. La DMA a également signalé que l'IGN travaille actuellement à l'élaboration d'une base de données des ERP de France.

Concernant les commissions de normalisation, il est de plus en plus difficile pour les chargés de mission des collectivités de s'impliquer dans ces groupes de travail (par manque de temps et de financement).

Sur le rôle du GT-RAVI, les participants ont souligné qu'ils souhaitaient l'utiliser pour faciliter la capitalisation de guides, de démarches et de pratiques. La question de la diffusion auprès des plus petites villes ainsi que du temps disponible pour mener collectivement cette capitalisation ont été posées.

4 Agendas d'accessibilité programmée

5 A ce sujet, voir notamment la synthèse et le compte-rendu thématique de l'atelier 2014 du GT-RAVI : <http://www.territoires-ville.cerema.fr/atelier-technique-accessibilite-cerema-a1438.html>