



Groupe de travail
des Référents accessibilité des villes inclusives
(GT-Ravi)

5èmes ateliers participatifs annuels
Metz, les 15 et 16 novembre 2018

**Synthèse de la séance plénière
de restitution des travaux en ateliers**

Animation / Rédaction : Laurent Saby (Cerema, Territoires et ville)

Les 15 et 16 novembre 2018, la ville de Metz accueillait les cinquièmes ateliers participatifs annuels organisés dans le cadre du Groupe de travail des Référents accessibilité des villes inclusives (GT-Ravi) qu'anime le Cerema. Le GT-Ravi est un réseau thématique national, dont les travaux sont ouverts à tous les référents accessibilité des services des collectivités françaises¹ et mis à disposition de tous sur cerema.fr. L'objectif est de permettre l'échange entre collectivités et Cerema sur des sujets techniques encore non stabilisés afin d'aider à la mise en oeuvre de la politique publique d'accessibilité sur l'ensemble du territoire.

Dans le cadre de ces ateliers 2018, 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 produire des éléments sur des sujets d'actualité qui avaient été co-construits et co-optés en amont. Tous les participants avaient été sélectionnés sur la base de leur réponse à un appel à contributions lancé par le Cerema avant l'été⁴.

Trois ateliers, animés chacun par un binôme collectivité / Cerema, ont ainsi travaillé en parallèle sur :

- Nouvelles formes de mobilité et accessibilité
Animation : Anne Le Ruyet (Cerema Centre-Est) & Eric Plantier-Royon (Villeurbanne)
- Guidage et traversées piétonnes dans les grands espaces, sur les parvis, zones de rencontre...
Animation : Céline Debes (Cerema Centre-Est) & Brigitte Grasset (Toulouse Métropole)
- Communiquer sur l'accessibilité effective des ERP
Animation : Cédric Lentillon (Cerema Centre-Est) & Virginie Zewe (Ville de Metz)

A l'issue de ces travaux, une séance plénière, présidée par **Dominique Gros, maire de Metz, Jean-Luc Bohl, président de la Métropole de Metz, et Brigitte Thorin, Déléguée ministérielle à l'accessibilité (DMA)**, a permis de partager les points saillants et principaux enseignements de chacun des trois ateliers et d'envisager des perspectives possibles.

La présente synthèse reprend les principaux points évoqués lors de cette séance plénière. Les comptes-rendus détaillés ainsi que les livrables de chaque groupe pourront être consultés pour plus de détails sur chaque sujet traité.

En introduction, Dominique Gros a rappelé l'engagement déjà ancien de la ville de Metz en matière d'accessibilité, grâce à l'action de Dominique Trabucco, lui-même en fauteuil roulant, responsable de la mission Handicap de la ville de 1995 jusqu'à son décès en 2015. Pour le maire, l'accessibilité ne doit pas être une politique spécifique mais une action transversale à tous les services. Elle ne concerne pas que les personnes handicapées mais aussi les personnes âgées, les touristes, les familles,... Aujourd'hui, 14 M€ sont investis en 9 ans dans le cadre de l'Ad'AP sur 280 ERP et 194 IOP communaux et le Sd'AP couvre tout le réseau de transports collectifs. Tous les bureaux de vote sont accessibles. Et même si rien n'est terminé, si rien n'est parfait, la démarche est engagée, avec détermination, parfois au moyen d'actions simples, parfois par des travaux lourds.

Pour Jean-Luc Bohl également, l'accessibilité procède d'une démarche itérative et rend humble : il reste des progrès à faire, notamment pour prendre en compte tous les types de handicaps. Toutes les politiques publiques portées par les collectivités devraient intégrer l'accessibilité car c'est le coeur de leur mission de s'adresser à tous. Pour cela, il est nécessaire de former les élus et les personnels. Les jeunes générations sont porteuses d'espoir : les enfants sont très sensibles à l'accessibilité et sont les meilleurs vecteurs pour sensibiliser leurs parents.

¹ Sur simple inscription sur : <http://tinyurl.com/cerema-vat>

² Ville d'Angers, Communauté urbaine de Dunkerque, Grenoble-Alpes Métropole / ville de Grenoble, Lorient Agglomération, ville de Metz, Metz Métropole, Ville de la Roche sur Yon, ville de Rouen, Ville de Rueil-Malmaison, ville de Toulouse, Toulouse Métropole, ville de Villeneuve d'Ascq, Ville de Villeurbanne

³ Centre-Est, Est, Territoires et ville

⁴ Pour plus de détail sur l'organisation de cet atelier annuel et sur les productions des années antérieures, voir : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/actes-premiers-ateliers-techniques-annuels-cerema>

Les travaux de l'**atelier consacré aux « nouvelles formes de mobilité »** ont d'abord porté sur une identification partagée des nouvelles formes de mobilité et à une analyse de leur caractère inclusif. Il s'agit notamment :

- du covoiturage, que certaines collectivités prennent le parti d'organiser sous forme de lignes. Il s'agit d'un service plutôt inclusif. Il existe d'ailleurs des retours d'expérience qui montrent que des personnes en fauteuil roulant (pliable) utilisent ces services mais que cela reste plus compliqué pour les personnes en fauteuil électrique ;
- de l'autopartage, qui peut prendre différentes formes, depuis la location de voitures entre particuliers à la mise à disposition de voitures en centre-ville. Ce service a été jugé également plutôt inclusif, en notant qu'il existe des services de location de voitures adaptées aux usagers en fauteuils roulants ;
- de la mise à disposition de vélos à stations fixes. Ce service est très peu inclusif. A noter toutefois, une initiative à Bordeaux avec deux vélos pousseurs améliorés et un tandem (accessible aux déficients visuels accompagnés) ;
- de vélos et trottinettes en libre service sans station (*free-floating*) : mais s'agit-il de nouveaux services à la mobilité ou de nouveaux obstacles sur des itinéraires piétons accessibles ?

Trois sujets importants ont émergé au cours de l'atelier :

1. les Nouveaux services à la mobilité (NSM) mènent à l'**émergence de nouveaux acteurs** (associations, start-ups, ...) appelant de nouvelles formes de contractualisation avec les collectivités - pouvant intégrer les questions d'accessibilité et d'inclusion ;
2. les NSM nécessitent de **mieux coordonner l'information pour les usagers / voyageurs** pour préparer puis adapter son parcours (notion de *Mobility as a service* ou MaaS⁵) ;
3. les NSM révèlent des vides juridiques et devraient amener de **nouveaux développements réglementaires**.

Deux exemples d'initiatives comparables ont plus particulièrement été analysées dans un second temps par le groupe : « Happy Syklett » à Lorient et « Cyclo-pousse » à Villeurbanne. Le livrable de l'atelier en révélera les avantages/inconvénients et points de vigilance à l'intention des collectivités.

En conclusion, les Nouveaux services à la mobilité ont été considérés comme un nouvel axe de développement économique social et solidaire sur les territoires, que les collectivités ont intérêt à investir, comme un potentiel maillon manquant de la chaîne de mobilité classique (pour « le dernier kilomètre »), tout particulièrement dans le contexte de vieillissement de la population.

Pour les participants à l'**atelier sur le guidage dans les grands espaces**, le premier travail a été celui de définir ces grands espaces (une place, un parvis, une digue, une plage, une zone de circulation apaisée, ...) et surtout les besoins des usagers au sein de ces derniers. Afin de cheminer d'un point A à point B, il est nécessaire de répondre aux trois questions suivantes :

- Où suis-je ? C'est le besoin d'auto-localisation ;
- Dans quelle direction dois-je aller ? C'est le besoin d'orientation ;
- Comment puis-je cheminer ? C'est le besoin de guidage.

Pour répondre à ces besoins, des solutions organisationnelles et des solutions techniques ont été recensées et analysées par le groupe.

Au titre des solutions organisationnelles, on retrouve notamment :

- la **concertation** avec les usagers (notamment les associations d'usagers et de personnes handicapées) et les autres intervenants dont les activités peuvent avoir un impact sur la voirie (autorités organisatrices de la mobilité, services en charge de la collecte des déchets, commerçants, etc.). Les outils permettant cette concertation sont alors à soigner : plans en reliefs, planches tests avec contraste tactile, plans thermoformés, etc. *In fine*, l'intérêt

⁵ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/mobility-service-maas-assurer-service-unifie-cadre>

- d'intégrer des obligations de résultats en matière de guidage de tous les usagers au cahier des charges de nouvelles opérations a notamment été cité ;
- le **suivi de la réalisation** des travaux, pour réajuster les choses, procéder à des adaptations dans la pose des matériaux, et ne pas laisser « passer » des non-conformités sur des aménagements neufs ;
 - le **retour d'expérience**, pour une meilleure sensibilisation des équipes des services de voirie et dans une optique d'amélioration continue. A ce titre, la Communauté urbaine de Dunkerque a expliqué revenir sur le terrain 1 an après la mise en service d'un aménagement pour évaluer, à l'usage, ce qui fonctionne ou non et comment vieillit l'aménagement.

Concernant les solutions techniques, ont notamment été citées et analysés :

- le **guidage tactile intuitif** : le guidage est intégré dès la conception de l'aménagement en gardant à l'esprit comme principe que c'est le revêtement le plus lisse qui sera privilégié par les usagers pour circuler ;
- les **bandes de guidages** : en résine, en béton / pierre ou sous forme de barrettes métalliques. Toulouse Métropole a mené une expérimentation de terrain afin de comparer ces trois solutions. Un tableau de comparaison a été rempli par le groupe et figurera dans son livrable. Les barrettes peuvent se désolidariser de leur support. La résine est assez difficile à poser. Les bandes en béton ou en pierre, intégrées au sol, apparaissent comme le procédé le plus durable.
- le **guidage sonore**. Le bruit des voitures et celui des feux sonores étant deux indices sonores majeurs pour permettre le déplacement des personnes aveugles ou malvoyantes, le besoin est fort de compenser la diminution du nombre des voitures en villes, le déploiement de zones de circulation apaisée, la suppression des carrefours à feux, ... En particulier, la question du développement des zones de rencontre a occupé une grande partie des échanges. Il existe un besoin d'éduquer conducteurs et usagers mais aussi de guider les personnes déficientes visuelles, les enfants, les personnes âgées... L'une des options peut être d'installer du mobilier pour permettre un meilleur repérage des cheminements à privilégier. Ces zones s'avèrent néanmoins être un très bon outil pour mettre en accessibilité des rues qui présentaient des trottoirs étroits.
- le guidage olfactif n'a pu être traité dans le cadre de l'atelier.

L'atelier intitulé « **Comment communiquer sur l'accessibilité effective des ERP ?** » a visé à élaborer une grille de critères pour évaluer des actions de communication sur l'accessibilité des ERP d'un territoire ainsi que des éléments d'un cahier des charges pour mettre en place de nouvelles actions de ce type.

Le groupe s'est tout d'abord interrogé sur la **notion d'accessibilité effective**. En effet, il existe, certes, la notion d'accessibilité réglementaire⁶, mais **pour l'utilisateur** il est important de savoir, par exemple, si la conformité de l'établissement implique une dérogation ou non. Plusieurs points spécifiques intéressent ainsi l'utilisateur : les conditions pour entrer, les outils d'aide permettant par différents moyens d'atteindre voire de dépasser l'objectif fixé par la réglementation. La question du niveau de précision reste posée. Celle de la qualité / fiabilité des données (et donc de la nature des producteurs) aussi.

En écho à de précédents ateliers sur la question des SIG accessibilité⁷, plusieurs initiatives de collectivités participantes ont été partagées. Ainsi, **la ville de Metz a présenté la cartographie des ERP communaux qui recense certaines informations de première importance pour les usagers à mobilité réduite**, en particulier la présence d'une place de stationnement adaptée à proximité, le type

⁶ Voir l'application C-Conforme mise en place par la DDT du Rhône (<https://c-conforme.fr/index.html>) qui recense et géo-localise les ERP ayant fait l'objet d'un dépôt d'attestation d'accessibilité ou d'Ad'AP sur ce département.

⁷ Voir notamment les actes des ateliers 2014 (<https://www.cerema.fr/fr/actualites/actes-premiers-ateliers-techniques-annuels-cerema>) et 2016 (<https://www.cerema.fr/fr/actualites/actes-3es-ateliers-techniques-annuels-cerema-collectivites>).

d'entrée et la présence de personnel d'accueil⁸. Ces informations seront complétées à terme par la mise en ligne des informations issues du registre public d'accessibilité et mises en lien, via le portail SIG de la Métropole, avec les informations sur l'accessibilité des cheminements sur voirie et des lignes de transport collectif. La ville de Toulouse recense également sur une carte en ligne l'état d'accessibilité de ses ERP (en travaux / accessible / accessible avec dérogation / non accessible). Il s'agit d'informations supplémentaires qui alimente l'opendata⁹ de Toulouse métropole qui permet également de mettre en ligne les registres d'accessibilité.

La grille co-construite par le groupe pour analyser les actions reprendra différents items. Les principaux champs identifiés pour caractériser les actions de communication sont : l'objectif poursuivi, la cible, la temporalité de l'action, la source de l'information, les moyens, le support, la forme, les critères d'évaluation...

Après ces trois restitutions, la **Déléguée ministérielle à l'accessibilité** a fait le bilan des enseignements des trois ateliers 2018 et les a commenté.

Concernant l'atelier sur les nouvelles formes de mobilité, elle a relevé que l'espace public est un bien public sur lequel se développent des conflits d'usage. Mais ne vaut-il pas mieux des conflits d'usage que pas d'usage du tout ? Il faut **trouver les moyens de mieux partager cet espace**. Cela passe **par des aménagements mais aussi par de l'éducation, de la sensibilisation** au respect de chacun **et par de l'accompagnement humain et de la formation** à la mobilité, comme dans l'exemple d'« Osons le bus » présenté par Lorient Agglomération. Ces nouvelles formes de mobilité peuvent accélérer l'accès au travail, aux loisirs, aux soins pour tous.

Sur la question du guidage, les réponses à apporter ne peuvent pas relever du seul pouvoir réglementaire. De nouveaux concepts d'aménagement émergent et transforment nos villes. Il est nécessaire **d'évaluer leur impact sur la mobilité de tous**, et notamment des personnes les plus vulnérables, dont les personnes handicapées, **dans une logique de concertation**, de co-construction, **en analysant finement les besoins avant d'imaginer de nouvelles solutions**, notamment en s'appuyant sur les TIC. Par exemple, des *beacons* permettent d'identifier et de géo-localiser l'entrée de chaque ERP et ainsi, à terme, de développer des aides à la mobilité sous forme d'applications de GPS-piétons sur téléphones.

Cette accessibilité par le numérique était d'ailleurs au coeur des travaux de l'atelier ERP et a naturellement fait déborder le cadre des réflexions du groupe à l'ensemble de la chaîne du déplacement. **La Loi d'orientation sur les mobilités (LOM)**, à venir en 2019, entend justement **permettre de cartographier les cheminements accessibles, entre arrêts de transport et ERP générateurs de déplacement, en raisonnant selon une logique d'usage** couvrant toute la chaîne du déplacement. Cela pose la question du temps nécessaire à la collecte des données et celle des modalités de mise à jour pour mettre à disposition des données suffisamment fraîches. Cela passera notamment par le mode collaboratif pour identifier les obstacles temporaires (cf. le modèle Waze où c'est la communauté d'utilisateurs qui met les données à jour).

En conclusion, la Déléguée a souligné que si la plupart des gestionnaires de patrimoine, dont les collectivités, sont entrés dans la démarche Ad'AP, **de nombreux gestionnaires de petits ERP du quotidien (commerçants, professions libérales, ...) restent aujourd'hui en dehors**. Un soutien spécifique est donc nécessaire à ce jour. C'est le sens du dispositif **des "Ambassadeurs de l'accessibilité"**, jeunes du service civique qui seront recrutés et formés par l'Etat et mis à disposition des communes pour former des binômes qui iront sur le terrain, pour dialoguer avec ces gestionnaires, reconnaître les efforts accomplis et encourager l'entrée dans le dispositif en fournissant une aide (Ad'AP simplifié, tutoriel, ...).

⁸ Voir : <https://metz.fr/lieux/erp.php>

⁹ Voir : <https://data.toulouse-metropole.fr>