

Des écoquartiers dans une ville accessible à tous : comment prendre en compte la diversité des usagers ?

Synthèse de la journée d'échanges du 12 mai 2016 13ème journée du réseau « Ville accessible à tous »

La 13ème journée nationale « Ville accessible à tous » couplée cette année avec la journée nationale « Écoquartiers », s'est tenue le 12 mai 2016 à Lyon.

Cette journée a permis de réunir des collectivités territoriales, des agents des ministères de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, du Logement et de l'Habitat durable, le monde associatif et les différents acteurs de l'aménagement urbain et de l'accessibilité (bureau d'études, maîtrise d'œuvre, structure privée et parapublique) autour du thème : « Des écoquartiers dans une ville accessible à tous : comment prendre en compte la diversité des usagers ? ».

Les différentes interventions, notamment celles qui portaient sur des exemples concrets développés sur les territoires, ont mis en avant les difficultés mais aussi les solutions, pour les acteurs de la ville et les collectivités locales, pour mettre en place des organisations et actions permettant de prendre en compte les besoins des usagers dans leur diversité dans les projets d'écoquartiers ou de rénovation urbaine.

L'enjeu de cette journée était de promouvoir un aménagement durable qui intègre très en amont la pluralité des publics et de leurs fragilités : enfants, seniors, personnes étrangères, personnes illettrées, personnes malvoyantes, malentendantes ou atteintes d'un trouble cognitif, personnes temporairement contraintes dans leurs déplacements (bagages, poussettes, béquilles, etc.).

L'accessibilité constitue en effet un gain pour tous dans la mesure où elle répond aux usages, aux pratiques et aux besoins dans leur diversité. Il s'agit donc de concevoir une « ville ergonomique », dans laquelle se repérer, se déplacer, habiter, accéder aux services est facilité pour tous.

La présente fiche propose une synthèse de la journée, mettant en valeur les éléments saillants issus des temps de présentations et d'échanges. Elle est le fruit des regards croisés de Stéphane Menu, journaliste mandaté par le Cerema pour rapporter les débats, et de Marie Prost-Colleta, déléguée ministérielle à l'accessibilité, chargée de conclure les échanges.



Juin 2016

L'écoquartier, une chance à saisir pour rendre la ville plus accessible

Par Stéphane Menu

Les écoquartiers visent l'excellence architecturale, environnementale, sociale, etc. Et en termes d'accessibilité ? Si la vision intégrée de la ville idéale, celle où tous les publics pourraient se déplacer facilement, relève toujours d'une utopie à construire, les concepteurs des écoquartiers sont invités à mieux prendre en compte les prérequis opérationnels de l'accessibilité, ne serait-ce que parce qu'ils contribuent à une meilleure qualité des espaces publics, pour tous. C'est ce qui ressort de la journée organisée par le Cerema.

Le Cerema organisait le 12 mai 2016 à Lyon une journée d'échanges sur le thème suivant : « Des écoquartiers dans une ville accessible à tous : comment prendre en compte la diversité des usagers dans l'aménagement urbain ? ».

Cette question recoupe les problématiques des politiques publiques menées en matière d'accessibilité et d'aménagement durable.

En introduction à la journée, Benoît Walckenaer, directeur adjoint du Cerema Territoires et ville, a tracé les contours de cette ville idéale répondant au concept de « ville accessible à tous » : « Nous devons regarder l'espace puis faciliter les déplacements des personnes handicapées à tous les niveaux, en partant du domicile jusqu'aux lieux de travail, de commerce, de loisir. Réussir à lier tous ces espaces en réduisant au maximum les obstacles est notre projet collectif ».



Hubert Julien-Laferrrière, Maire du 9e arrondissement de Lyon - Benoît Walckenaer, directeur adjoint du Cerema Territoires et ville - François Bertrand, sous-directeur de l'aménagement durable au ministère du Logement et de l'Habitat durable

Maire du 9e arrondissement de Lyon, M. Hubert Julien-Laferrrière est remonté aux origines du grand projet La Duchère impulsé en 2003, jusqu'à sa labellisation Écoquartier en 2013, validant un travail de fond mené depuis dix ans sur le quartier.

« Quand nous avons lancé le projet, nous avions en tête de réussir à mettre en place une vraie mixité : mixité sociale, bien sûr, avec un rééquilibrage entre les parts du logement social et de la propriété privée, ce qui facilite les parcours résidentiels ; mais aussi mixité des fonctions urbaines, avec plus d'activités économiques sur place, de la grande entreprise aux commerces de proximité, dans le but de réduire les trajets domicile-travail. Dans les années 60, La Duchère était monofonctionnelle, concentrée uniquement sur du logement. Le quartier souffrait d'un éloignement de 50 minutes du centre de Lyon. Aujourd'hui, en transports en commun, les deux pôles urbains ne sont plus l'un et l'autre qu'à une vingtaine de minutes ».

Cette « vision intégrée de la notion d'accessibilité » prévaut au sein des services de l'État. C'est ce qu'a rappelé François Bertrand, sous-directeur de l'aménagement durable au ministère du Logement et de l'Habitat durable.

« La feuille de route nous a été tracée par la loi Grenelle de 2009. Nous avons désormais suffisamment de recul pour aider les collectivités à construire des quartiers durables, en établissant un référentiel à partir duquel elles pourront avoir accès aux bonnes

pratiques pour intervenir plus rapidement sur les quartiers. Nous sommes au cœur d'une politique publique qui ne repose ni sur des textes de loi ni sur des obligations. Les écoquartiers, ce sont avant tout des démarches de volontariat public, qui reposent sur des réseaux d'acteurs se fixant eux-mêmes des objectifs à atteindre ».

En quête permanente de « l'accessibilité universelle » : « Comment construire un aménagement dont les conditions d'utilisation satisfassent tout le monde ? Voilà votre défi ».

Une quatrième campagne de labellisation est en cours : 50 dossiers sont examinés, une quarantaine de villes s'engageront dans la démarche, une dizaine d'autres bénéficieront du label.

De l'importance de réfléchir à l'accessibilité en amont

« Promouvoir un aménagement durable intégrant la diversité des usagers : un enjeu partagé par la démarche écoquartier et les politiques d'accessibilité », tel était le thème de l'exposé de Marion Ailloud, chargée de mission accessibilité et qualité d'usage au Cerema, et de Céline Guichard, directrice de projets ville durable au Cerema.

« Notre réflexion a démarré à partir des travaux de fin d'étude d'une ingénieure des travaux publics de l'État sur la prise en compte de l'accessibilité dans les écoquartiers, les deux démarches étant naturellement liées ».

La démarche Écoquartier repose sur la mise en œuvre d'une vingtaine d'engagements, prérequis pour construire la ville durable. « Compte-tenu de sa dimension transversale, l'accessibilité est directement liée à huit engagements au moins parmi les vingt. L'accessibilité s'inscrit par exemple dans l'engagement portant sur la question du vivre ensemble, de la mixité sociale et inter-générationnelle. L'enjeu d'accessibilité est aussi présent dans l'engagement relatif à la recherche d'une diversité et d'une proximité des fonctions et des services. Concernant l'engagement relatif à la qualité architectu-

rale et urbaine, certains pourraient être tentés de penser que les enjeux de l'accessibilité entrent en conflit avec ces problématiques. Or, ces enjeux ne sont pas antinomiques si les notions d'accessibilité sont intégrées très en amont ».



Jean-Didier Laforgue, architecte DPLG chargé d'animer la journée – Marion Ailloud et Céline Guichard, Cerema

Le Cerema a évalué « la convergence des notions d'accessibilité et de ville durable dans les 400 dossiers de candidatures déposés lors de l'appel à projet de 2011, en prenant en compte les conditions d'accessibilité géographique et physique. La première désigne la possibilité pour l'utilisateur d'exercer ses activités quotidiennes dans des conditions acceptables de choix modaux, de délais, de coûts, de confort etc. La seconde fait référence à la capacité d'un aménagement à offrir une accessibilité et une qualité d'usage aux personnes, quels que soient leur handicap ou leurs difficultés de mobilité ».

Il apparaît que l'accessibilité géographique est mieux prise en compte que l'accessibilité physique, cette dernière étant moins « prépondérante » dans les dossiers, ou encore mentionnée uniquement en référence aux seules obligations réglementaires ».

Cinq écoquartiers ont été analysés plus finement, affichant une meilleure prise en compte de l'accessibilité sur les questions de nivellement des sols, des seuils, de la phase chantier, etc.

« Au sujet de la problématique chantier, par exemple, les travaux d'aménagement peuvent durer des années. Notre objectif était d'identifier les solutions, techniques ou

organisationnelles, qui permettent de maintenir l'accessibilité du quartier aux usagers vulnérables, même pendant les travaux ».

En complément de ces sujets plutôt « techniques », d'autres études ont été menées : l'une concerne la problématique de l'évaluation du niveau d'accessibilité d'un quartier, l'autre est relative à la notion de lisibilité urbaine et vise à mieux cerner les stratégies et les techniques de déplacements des piétons, surtout des personnes les plus fragiles.

Une méthode pour évaluer l'accessibilité d'un quartier

Juliette Maître, chargée d'études aménagement durable et accessibilité au Cerema, a initié une méthode pour évaluer l'accessibilité et la qualité d'usage d'un quartier à travers de premiers tests dans les écoquartiers de Bottière-Chénaie à Nantes et Monconseil à Tours.

« Nous travaillons depuis plusieurs années sur la qualification de l'accessibilité dans l'espace public en évaluant les quartiers aujourd'hui habités. Nous avons mis au point une méthode de notation. Il ne s'agit pas d'une évaluation-sanction mais d'un outil méthodologique pour mesurer la qualité des réalisations mises en œuvre ».



Juliette Maître, chargée d'études aménagement durable et accessibilité au Cerema

Après une analyse fine des besoins de chaque type d'utilisateur, la méthode consiste à évaluer le niveau d'accessibilité du quartier : dans quelles conditions est-il possible de s'y

loger, de s'y déplacer, d'accéder aux services, de s'informer et de se divertir ?

Un ensemble de critères permet d'établir si les cheminements sont adaptés et sans obstacles, si la signalétique est suffisante et efficace, si les services sont présents et bien indiqués, etc.

Si la visite effectuée au quartier Monconseil à Tours en 2014 a débouché sur une évaluation positive, certains problèmes ont été remontés, comme l'absence de feux sonores pour les déficients visuels, un éclairage incertain alors que la vie se poursuit en hiver, le manque de bandes d'éveil de vigilance, de lieux de repos pour les personnes âgées ou encore la présence de traversées piétonnes compliquées ou de quelques seuils difficiles à franchir.

Juliette Maître signale toutefois que de nombreuses évolutions positives ont été apportées depuis 2014, démontrant ainsi l'intérêt pour la maîtrise d'ouvrage d'une telle démarche d'évaluation a posteriori : éclairage, bancs supplémentaires, amélioration des cheminements piéton avec l'enlèvement des voitures sur le trottoir...

Suite à cette intervention, un représentant de l'association des malvoyants Valentin Haüy a regretté qu'à l'occasion de tels aménagements, « une réflexion ne soit pas menée en amont sur la pose des bandes podotactiles dans les arrondis de trottoir.

Résultat, beaucoup d'entre elles envoient les malvoyants au milieu des carrefours, le guidage fonctionne mal ». La présence d'un arrondi est liée à la nécessité d'offrir un rayon de giration suffisant pour permettre aux camions de ramassage des déchets de passer, répond Juliette Maître.

Cela illustre bien qu'il est parfois difficile de gérer les différentes contraintes et de trouver un compromis. Une meilleure solution aurait sûrement pu être proposée si tous les enjeux avaient été étudiés en amont. Un adjoint au maire en charge de la politique de la ville a insisté sur le fait que les pistes cyclables sont souvent détournées de leur usage, certaines personnes inciviques y garant leur voiture. « Une action fréquente et continue de la police municipale

s'impose pour faire reculer le phénomène. Mais c'est un combat de longue haleine », conclut Juliette Maître.

Sans doute la solution se trouve-t-elle quelque part dans la mise en place d'une démarche concertée permanente entre les aménageurs et les usagers les plus fragiles. « Nous sommes sur la notion d'espace partagé. Nous ne pouvons imposer des usages contraignants, nous visons à instaurer une forme de cohabitation harmonieuse ».

A Mons-en-Barœul, une attention particulière apportée au nivellement

« Garantir les continuités de déplacements et éviter les ruptures de niveau : écoquartier du nouveau Mons à Mons-en-Barœul », tel était le thème de l'intervention à deux voix de Lilika Troha, paysagiste DPLG au cabinet Empreinte et de Didier Decamp, chargé de mission handicap, voirie et espace public à la métropole européenne de Lille.

« Mons-en-Barœul est à l'est de la ville de Lille et présente un relief singulier, ville construite dans les hauteurs, tout en rupture, avec des césures urbaines brutales ». Comme beaucoup de communes à l'époque, « nous sommes passés d'une zone rurale à une ZUP (zone à urbaniser en priorité) puis nous entrons maintenant dans une labellisation Écoquartier », explique Lilika Troha, insistant sur « le retournement de l'image du quartier à travers sa réappropriation par les habitants ».

Toutes les maîtrises d'œuvre qui sont intervenues sur ce projet ont travaillé sur les logements existants pour les rendre plus accessibles, « avec un souci constant de trouver des lieux d'équilibre entre les espaces publics et privés autour des lieux d'habitation ». « Une démarche me tient à cœur », précise Lilika Troha, « celle du nivellement des surfaces : il s'agit de la qualité des espaces publics, avec une priorité accordée au confort du piéton ».

Dans l'espace public, « cette question doit être traitée systématiquement pour rendre tous les parcours les plus agréables possible ».

Autre priorité, la gestion de l'eau : « D'abord parce que l'eau structure l'espace public, à travers son cheminement, les bassins à ciel ouvert, etc. Nous avons cherché des manières innovantes pour gérer cette ressource et faire en sorte qu'elle devienne un support de végétal ».

Nivellement, gestion de l'eau, effacement des brisures spatiales : l'ensemble permet à tous les publics de mieux circuler sur un espace public a priori difficile à gérer et rendu apaisé par une restructuration plus douce des cheminements. Didier Decamp insiste sur l'importance qu'il faut accorder au suivi des travaux, pour assurer la sécurité du chantier et vérifier la conformité des aménagements.



Lilika Troha, paysagiste DPLG au cabinet Empreinte - Didier Decamp, chargé de mission handicap, voirie et espace public à la métropole européenne de Lille

Comment la paysagiste et le chargé de mission handicap ont-ils travaillé ensemble ? « Je suis venue vers lui afin qu'il m'éclaire en amont sur les erreurs à ne pas commettre sur toute la durée du chantier », affirme Lilika Troha. Choix des matériaux, vérification des pentes des cheminements et des abaissés de trottoirs, mises à niveau des dalles béton de la grande place, informations à donner au public pendant le chantier... tous ces sujets ont été discutés et ont parfois fait l'objet de tests sur le terrain par des représentants d'associations de

personnes handicapées. Toutefois, tout n'est pas parfait.

Ainsi, la mise en place d'une bande de guidage à reliefs « en creux », à une époque où ce dispositif n'était pas encore normalisé, a suscité dans la salle un débat sur la détectabilité, la norme actuelle prévoyant des « reliefs positifs ». Malgré ces quelques difficultés, l'exposé à deux voix a permis de mettre en avant l'intérêt du partenariat étroit entre le cabinet de maîtrise d'œuvre et la collectivité.

La Confluence mise sur les modes doux

Marie-Paule Coassy, chef de projet à la SPL Confluence à Lyon, est intervenue sur la prise en compte de l'accessibilité dans le projet urbain.

« Sur ce territoire de 150 hectares, nous avons fait des choix clairs en termes de mobilité. Les espaces publics ne sont pas accessibles aux voitures mais aux seuls modes doux. Nous avons privilégié les distances courtes, avec des aménagements pour les vélos et une accessibilité aux transports en commun.



Marie-Paule Coassy, chef de projet à la SPL Confluence à Lyon

Afin de limiter le nombre de places de stationnement, le règlement du PLU a été adapté, puis, dans un second temps du projet (ZAC 2), les promoteurs ont la possibilité de compléter leur déficit de construction en sous-sol par des parkings mutualisés en souterrain, l'objectif étant de laisser la surface respirer.

Notre ambition est de répondre aux exigences de la haute qualité environnementale et de la devancer afin d'engager des évolutions. Pour cela, nous avons conclu un partenariat avec le WWF qui nous accompagne dans cette démarche de « quartier durable ».

Nous nous sommes fixés des objectifs dans le plan d'actions durabilité et nous sommes en mesure d'évaluer, au regard de la grille de lecture du WWF, si nous empruntons le bon chemin ».

Au début du projet, en 2005, des séances d'information ont été organisées auprès des maîtres d'œuvre pour que l'accessibilité soit prise en compte. « Les associations de personnes handicapées et les services techniques de la ville de Lyon ont échangé en amont, notamment pour rendre accessible le parc de Saône et la place nautique, grand espace de 14 hectares où tous les publics doivent être accueillis puisque la ville entend en faire un lieu d'événements ».

Construit en 2006, le site doit s'adapter aux normes en termes de mobilier et de sécurité, notamment le long de la place nautique. « Nous avons mis en place un système de butée pour que les malvoyants puissent se repérer. Sur les bords de la Saône, il a fallu prendre en compte les contraintes des architectes des bâtiments de France qui nous ont demandés de conserver en partie les pavés existants.

Il a donc fallu s'adapter, en posant des garde-corps là où les risques de chute avaient été identifiés, sans pour autant les rendre systématiques. Il ne fallait pas alourdir le projet avec une surenchère de mobilier, afin de maintenir des perspectives mettant en valeur le paysage et sans trop contraindre les différents usages souhaités ».

La SPL Lyon Confluence assure être ouverte aux interpellations des usagers. « Nous avons par exemple reçu un courrier d'un jeune en fauteuil qui ne pouvait pas s'asseoir sur une table pour pique-niquer avec ses amis, sa famille. Aussi, bien que tous les ouvrages soient déjà remis aux collectivités, nous avons demandé à l'entre-

prise de revenir sur place et depuis, le problème a été surmonté en adaptant toutes les tables du parc », conclut Marie-Paule Coassy.

Une pente à 4 % ou à 10 % ? La passerelle de Confluence ou la difficulté de « gérer les contraires »

Le président du collectif des associations du Rhône pour l'accessibilité (CARPA) s'adresse à la SPL Lyon Confluence en regrettant que « la concertation n'ait été proposée qu'au début du projet, il y a une dizaine d'années. Au final, ce défaut de concertation a entraîné des difficultés de compréhension sur les cheminements.

Nous avons eu une réunion houleuse autour de la passerelle de la base nautique, qui n'est pas réglementaire. Certes, ce quartier est beau mais l'accessibilité aurait pu être mieux traitée, constat que j'aurais pu ne pas faire si la concertation avait été menée à bien ».

Réponse de Marie-Paule Coassy : « La passerelle est un bon exemple de nos limites. C'est une passerelle fixe avec une pente à 10 % à son amorce ; nous devons respecter une certaine hauteur entre la surface de l'eau et la voûte de l'ouvrage (le « tirant d'air »), afin de permettre le passage des bateaux. Comment faire ? En respectant les 4 % de dénivellement imposés par la réglementation relative à l'accessibilité*, la passerelle aurait été trop longue et son empiètement sur les quais aurait comporté trop de dangers pour une sereine promenade des publics.

Là encore, il s'agit d'enjeux contradictoires, comme c'est le cas pour les traversées piétonnes aménagées dans l'arrondi du trottoir, évoquées ce matin. Nous nous efforçons de répondre au mieux aux différents enjeux, mais nous devons parfois trancher :

* N.B. La réglementation accessibilité (arrêté du 15 janvier 2007) prévoit que lorsqu'une pente est nécessaire pour franchir une dénivellation, celle-ci doit être inférieure à 5 %. Lorsqu'elle dépasse 4 %, un palier de repos doit être aménagé en haut et en bas de chaque plan incliné et tous les 10 mètres en cheminement continu.

c'est ce qui est fait par nos élus ». Et produire donc un inévitable mécontentement !

Un expert en démarche Haute qualité d'usage propose dans le public une troisième voie : « Il faudrait créer un cahier d'usages comme il existe un cahier des charges. Créer un lieu de concertation possible entre les maîtres d'œuvre, les services techniques, les associations, etc. Un lieu qui ne serait pas vécu comme une cellule de crise mais comme un endroit d'enrichissement réciproque à partir, il est vrai, d'attentes contraires ».

Faciliter le jalonnement urbain pour les publics fragiles

En début d'après-midi, Céline Guichard, directrice de projets ville durable au Cerema, a exposé un travail de « parcours commentés à Grenoble » pour mieux saisir les stratégies de déplacements des publics les plus fragiles : personnes âgées, malvoyantes, étrangères, etc.

« Notre objectif est de définir des codes de lisibilité urbaine et de les confronter à la perception des publics fragiles car ce n'est pas rien de vivre dans la crainte de se perdre. Nous avons décidé d'un trajet de la gare de Grenoble à l'écoquartier de la caserne de Bonne ».



Céline Guichard, directrice de projets ville durable au Cerema

La condition était de « lancer » dans ce parcours des personnes qui ne connaissent pas Grenoble... en dehors d'une personne aveugle, Eric. « Nous avons pu

mesurer à quel point, même pour lui qui a la cartographie de la ville en tête et qui se déplace de manière autonome dans les lieux qu'il connaît, il était stressant d'arriver dans un quartier nouveau, dont les formes urbaines et l'organisation sont différentes du reste de la ville. S'il a réussi à rallier l'éco-quartier depuis la gare, il a souhaité arrêter l'expérience dès son entrée dans le nouveau quartier, n'ayant plus ses repères habituels.

Pour Renée, la personne âgée, même situation d'angoisse : pour un trajet de quinze minutes, elle a mis 1h15 ! ». A l'évidence, il faut faciliter une compréhension intuitive des lieux. Les indications mériteraient d'être repensées dans les grandes villes, notamment en direction des publics les plus fragiles.

La métropole grenobloise teste son unité dans l'espace public

La solution se trouve quelque part dans l'uniformisation des modes opératoires au cœur des espaces publics et de la voirie. Le jour où tous les panneaux parleront la même langue, en effet...

À Grenoble-Alpes Métropole, la question s'est posée de savoir comment la maîtrise d'ouvrage porte cet enjeu, s'appuyant sur l'édition d'un guide métropolitain des espaces publics et de la voirie, aujourd'hui en cours de finition.



Ludovic Bustos, vice-président de la métropole de Grenoble, maire de Poisat - Patricia Varnaison-Revolle, directrice du département Mobilité, transports et conception de l'espace public à Grenoble-Alpes Métropole.

Ludovic Bustos, vice-président de la métropole de Grenoble en charge des espaces publics et de la voirie, maire de Poisat,

souligne que « le renforcement institutionnel de Grenoble-Alpes Métropole a fait naître un sentiment de dépossession des maires des compétences qu'ils exerçaient jusqu'ici. Pour certains, cette évolution n'a pas été simple à vivre, parce que la voirie reste symbolique d'une mission de proximité ».

48 communes entourent la ville-centre, Grenoble et ses 150 000 habitants, la plus petite réunissant 90 habitants. La création d'un service « qualité des services publics » a permis de répondre aux inquiétudes des maires. « Il s'agit par ailleurs d'une nouvelle compétence pour la métropole, donc l'apport des maires a été précieux et nous avons souhaité éditer un guide des espaces publics et des voiries pour essayer de dégager une cohérence d'action sur notre territoire ».

Un comité technique examine tous les projets inscrits dans l'espace public des 49 communes ; d'où la nécessité d'éditer un guide. Patricia Varnaison-Revolle, directrice de la mobilité à la métropole grenobloise, en précise les contours : « Ce guide s'est construit à partir de 5 petits séminaires d'une demi-journée. L'agence d'urbanisme de la région grenobloise et le Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement (CAUE) de l'Isère ont apporté leur concours. Pour certains ateliers nous avons fait appel à des experts, dont le Cerema. Lors d'une visite à Fontaine, commune de 22 000 habitants, nous avons apporté avec nous un fauteuil roulant et des lunettes barrant la vue pour nous mettre en situation de handicap. Nous avons pu constater que les obstacles étaient importants. C'est à partir de visites de terrain, d'échanges avec les services techniques et les différents experts que nous avons pu concevoir ce guide. Nous avons arrêté cinq grands principes : partager l'espace public dans le but de favoriser les mobilités actives ; mettre en cohérence l'espace public et les usages de la mobilité ; conforter les pôles de vie en prenant soin de l'environnement ; cultiver la diversité des espaces publics en s'appuyant sur les spécificités communales et en évitant la banalisation ; faire mieux avec moins sur un plan financier ».

La table ronde laisse la parole aux acteurs sur la conception et l'usage des espaces publics

En continuité des présentations, la table ronde de l'après-midi posait la question suivante : « De l'espace conçu à l'espace perçu et vécu, quels enjeux ? ». L'association Rue de l'Avenir, le Ceremh (Centre de ressources et d'innovation mobilité handicap), la métropole grenobloise et le cabinet Empreinte ont pu répondre aux questions posées par Jean-Didier Laforgue, architecte DPLG, maître de conférences à l'Institut d'urbanisme de Paris, et animateur de la table-ronde, sur les enjeux liés à la conception pour tous des espaces publics.

Des associations engagées, la Rue de l'Avenir et le Ceremh, qui diagnostiquent et préconisent

Anne Faure, urbaniste, présidente de l'association Rue de l'Avenir, précise que son association « promeut tous les usages dans l'espace public : marche, vélo, transports collectifs, etc. Un cadre physique mais aussi un cadre de débats. Nous avons participé, avec d'autres, à l'élaboration du code de la rue. Nous avons travaillé sur la ville à 30km/h. Nous menons aussi une campagne intitulée « rue aux enfants, rue pour tous », l'objectif étant de fermer temporairement des rues, ou des portions de rues, autour d'équipements dédiés aux enfants.

Nous accordons des labels aux villes qui s'engagent résolument dans cette voie, 28 en bénéficient à ce jour, une cinquantaine de projets sont en instruction. Nous considérons que les enfants sont les « oubliés de la rue », que ces derniers s'y sentent souvent mal à l'aise. La ville est faite par les adultes pour les adultes ». Elle insiste, par ailleurs, sur l'importance de mieux prendre en compte les trajets des piétons et leurs continuités.

Pierre-Antoine Leyrat, ergonomiste au Centre de ressources et d'innovation mobilité handicap (Ceremh) rappelle d'abord que le centre a été créé en 2007 à l'initiative d'acteurs représentant le monde du handicap, de l'AFM-Téléthon en passant par l'APF ou



Anne Faure, urbaniste, présidente de l'association Rue de l'Avenir - Ludovic Bustos, vice-président de la métropole de Grenoble en charge des espaces publics et de la voirie, maire de Poisat

encore l'Ifsttar (Institut français des sciences et technologies des transports).

« L'objectif de notre association est de répondre aux besoins des personnes en situation de handicap dans le cadre d'un écosystème prédéterminé. Nous devons favoriser l'innovation, tant technique que technologique mais pas seulement.

A partir de ces activités, nous devons structurer un modèle économique pérenne. Nous avons développé une compétence en matière d'ergothérapie, avec des spécialistes ayant travaillé dans des centres de rééducation et connaissant bien les difficultés des personnes en situation de handicap ».

Concrètement, Pierre-Antoine Leyrat a présenté un projet mené en 2011 puis 2014 par une communauté d'agglomération. « Nous avons établi un état des lieux de l'ac-

cessibilité. Nous avons réfléchi aux moyens clairs et efficaces de retranscrire ces informations vers les usagers. Car nous savons tous que nous ne pouvons pas tout rendre accessible.

Nous avons recouru au système d'information géographique (SIG). Nous avons relevé tout ce qui pouvait être source d'obstacles. A partir de ce diagnostic, nous avons travaillé avec la collectivité sur la programmation des travaux. Nous nous sommes dit que le SIG était une bonne solution technique, nous l'avons étendue aux usagers, avec un calcul d'itinéraires en direction des personnes présentant des handicaps ».

Les publics fragiles ont besoin de réponses... et elles existent !

Ergothérapeute au Ceremh, Camille Pechoux se pose des questions à la place de ceux qui aimeraient qu'on leur fournisse des réponses adaptées : « Nous devons mieux connaître les mobilités de ceux qui ne se déplacent pas facilement. Par exemple, un jeune trisomique, qui a toujours été accompagné par ses parents, n'a pas l'habitude de pratiquer l'espace public ; il ne pensera pas que l'utilisation des transports publics est possible ; il faut donc le former. Le même constat est à faire concernant la problématique des zones apaisées, que les malvoyants vivent mal ; faudrait-il mieux former les chiens guides ? ».

Lilika Troha considère que les témoignages de cette journée « proviennent de maîtrises d'ouvrage très éclairées. D'autres le sont moins. Or, il est nécessaire de faire admettre aux décideurs qu'un cheminement plus large, respectant la réglementation liée à l'accessibilité, ne sert pas uniquement au passage d'une personne en fauteuil roulant, il permet un meilleur confort pour tous et peut aussi être agréable pour un couple d'amoureux qui se promènent sur un trottoir. Il faut davantage ouvrir les chakras des aménageurs. Il faut les convaincre que l'accessibilité, c'est une chance pour tous ».

Pour finir, une question est posée à Ludovic Bustos sur la manière dont les anciens

services municipaux ont fusionné : « Nous avons pris du retard dans cette transition parce que certaines petites communes disposent d'agents polyvalents, à la voirie le matin, aux espaces verts l'après-midi, par exemple. Nous partons des anciens services de communes plus importantes », conclut-il.

Offrir à tous un espace public de qualité : une responsabilité sociale collective

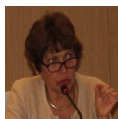
Jean-Didier Laforgue, architecte DPLG chargé d'animer la journée, a proposé une synthèse à chaud des échanges. Une de ses remarques mérite mention, du fait qu'elle est rarement avancée comme une réponse crédible à la « gestion des contraires » dans l'espace public : notre responsabilité sociale collective.

« Il faut mettre en place les meilleures conditions matérielles pour favoriser l'existence de ceux qui sont fragiles. Mais il faut veiller aussi aux relations sociales, faire attention aux autres. C'est le petit plus qui permettra à tous d'oser sortir de chez soi ».



Jean-Didier Laforgue, architecte DPLG

Conclusion de la journée du 12 mai



par Marie Prost-Coletta, Déléguée ministérielle à l'accessibilité (DMA) – Ministères de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, du Logement et de l'Habitat durable

« **M**erci pour cette journée, merci pour ces échanges qui ont été de plus en plus intenses au fur et à mesure de la journée et qui nous emmènent vers les travaux en cours du plan d'actions mobilités actives, deuxième volet, dit PAMA 2 . Au-delà de ce langage de technocrate, cela signifie plus de civilité dans la ville et plus d'espace pour les piétons, les cyclistes, les poussettes, les personnes âgées. Bref, cette journée s'inscrit tout à fait dans cette démarche voulue par le Ministre du Transport.

Vous avez commencé cette journée avec un homme politique et vous l'avez terminé avec un homme politique. Je crois que c'est quelque chose d'essentiel, nous sommes ici un certain nombre de techniciens, qui croyons à ce que nous faisons dans le réseau des écoquartiers comme dans le réseau de l'accessibilité, mais nous savons aussi que sans hommes politiques, sans volonté politique, les choses ne pourront pas avancer. Nous avons entendu que les écoquartiers étaient des endroits où il y avait plus d'accessibilité qu'ailleurs et néanmoins, dans la salle, vous avez réagi en disant : « on n'y est pas encore ». Donc nous voyons bien que la volonté, les savoirs - et, à cet égard, le maire du 9ème arrondissement de Lyon que nous avons entendu ce matin est un homme politique que j'aimerais rencontrer tous les jours - ne suffisent pas.

Nous avons besoin de nous appuyer encore et encore, malgré tout, sur la réglementation, qui est le socle minimal, mais notre défi aujourd'hui est d'aller plus loin et de rechercher la qualité d'usage pour tous. Alors, si je ne vous parlais pas de bancs et de sanitaires, ceux qui me connaissent depuis un certain temps savent que je n'aurais pas rempli ma mission, car je le répète : oui, il

faut que la ville offre des aménités, c'est indispensable. C'est indispensable, parce que nous sommes face à cette révolution démographique, nous en avons parlé surtout en cette fin de table ronde et je pense que cela n'a pas été assez évoqué dans la journée ; les personnes âgées, les huit cent mille enfants qui naissent tous les ans, et puis les deux millions de poussettes, j'y tiens beaucoup, ce sont pour eux qu'il nous faut travailler. Nous pouvons remercier les personnes en fauteuil roulant qui, depuis 1975, ont fait bouger notre ville, mais il nous faut penser à demain dès aujourd'hui. Il me semble que l'accessibilité est le révélateur des dysfonctionnements de notre ville, mais lorsqu'elle s'accompagne d'une volonté politique, cela devient le fil d'Ariane pour un aménagement durable. Nous l'avons entendu dans nos écoquartiers, il faut qu'on l'entende dans toute la ville.



Marie Prost-Coletta, Déléguée ministérielle à l'accessibilité

Nous avons eu aujourd'hui une bonne vision de toutes les difficultés. J'insisterais sur quelques-unes d'entre elles. D'abord la signalétique, nécessaire et qui reste à développer. Une signalétique qui s'intéresse aux piétons, aux cyclistes, qui nous informe des temps de parcours et des distances pour

que nous puissions nous réapproprier les espaces publics. Deux autres points, qui sont liés d'ailleurs : l'éclairage et la sécurité. Jean-Didier Laforgue a mentionné la question de l'éclairage en synthèse, mais j'en avais peu entendu parlé pendant la journée et c'est un point sur lequel je voulais revenir. Nous avons en revanche tous entendu, au cours de la journée, l'intérêt et la nécessité de sécuriser le cadre de vie pour que les personnes gardent cette volonté de sortir, cette volonté de vivre, cette volonté d'être dans la ville.

Pour sécuriser, il faut certes apporter des aménagements adaptés, mais – et cela a été bien dit par plusieurs intervenants – il faut aussi faire tomber la charge cognitive pour un certain nombre d'entre nous, parce que sortir, aller au-devant d'espaces non connus, nous l'avons vu avec l'exemple de la personne aveugle habitant Grenoble, Eric, cela devient impossible. Donc il faut encore travailler sur la question de la sécurité et j'aurais tendance à préciser, « celle qui est intrinsèque à la personne, la sécurité ressentie » et non celle qui se limite à la lutte contre les petites incivilités quotidiennes. En effet, en ce qui concerne les incivilités, nous disposons déjà de moyens pour les prendre en charge, nous en avons eu une illustration ce matin dans l'introduction du maire du 9ème arrondissement de Lyon.

En revanche, pour faire évoluer notre inconscient nous rassurer et nous inciter à aller dans la ville, les outils restent à développer. Donner des années supplémentaires à la vie, c'est bien, mais donner de la qualité de vie, offrir un environnement agréable et sûr, c'est encore mieux. Tout cela, pour reboucler avec le début de mon propos, c'est la décision qui appartient au politique, mais à un politique éclairé, parce qu'il a su concerter et écouter. Écouter avant que les projets ne démarrent, puis au moment de la conception. Écouter lors de la réalisation et une fois les travaux réalisés. Car c'est l'usage qui montre s'il y a eu erreur ou pas et j'ai beaucoup apprécié la personne de Lyon Confluence qui a osé avouer des erreurs ce matin. Avouer des erreurs ce n'est pas facile, et prévoir des évolutions pour les corriger, c'est très bien. Cet éclairage, cette information est indispensable pour l'élu, de façon à obtenir des constructions bien pensées, bien réalisées et également bien entretenues.

Bonne fin de journée et de colloque. >>



Plus de 370 personnes représentant les collectivités, la maîtrise d'œuvre, les services de l'État et les associations d'usagers ont participé à l'événement

Le programme de la journée du 12 mai 2016

09h00 - 09h30 Accueil café

09h30 - 10h00 Ouverture de la journée : représentants du ministère du Logement et de l'Habitat durable, du CEREMA et de la métropole de Lyon

10h00 - 10h20 Promouvoir un aménagement durable intégrant la diversité des usagers : un enjeu partagé par la démarche Écoquartier et les politiques d'accessibilité

- Marion AILLOUD : chargée de mission accessibilité et qualité d'usage, Cerema
- Céline GUICHARD : directrice de projets ville durable, Cerema

10h20 - 11h00 Élaborer une méthode pour évaluer l'accessibilité et la qualité d'usage d'un quartier : premiers tests dans les écoquartiers de Bottière-Chénaie à Nantes et Monconseil à Tours

- Juliette MAÎTRE : chargée d'études aménagement durable et accessibilité, Cerema

11h00 - 11h40 Garantir les continuités de déplacements et éviter les ruptures de niveau : écoquartier du Nouveau Mons à Mons-en-Baroeul

- Lilika TROHA : paysagiste DPLG , cabinet Empreinte
- Didier DECAMP : chargé de mission Handicap Voirie et Espace public, Métropole Européenne de Lille

11h40 - 12h20 Prendre en compte l'accessibilité dans le projet urbain : l'expérience du quartier de La Confluence à Lyon

- Marie-Paule COASSY : chef de projet, SPL Confluence

12h20 - 13h45 Déjeuner : buffet sur place

13h45 - 14h15 Parcours commentés à Grenoble : saisir les stratégies de déplacements

- Céline GUICHARD : directrice de projets ville durable, Cerema

14h15 - 14h45 Guide métropolitain des espaces publics et de la voirie de Grenoble métropole : comment la maîtrise d'ouvrage porte-t-elle cet enjeu ?

- Ludovic BUSTOS : vice-président de la métropole de Grenoble en charge des espaces publics et de la voirie, maire de Poisat
- Patricia VARNAISON-REVOLLE : directrice du département mobilité, transports et conception de l'espace public à la métropole de Grenoble

14h45 - 15h45 Table ronde : de l'espace conçu à l'espace perçu et vécu, quels enjeux ?

- Ludovic BUSTOS : vice-président de la métropole de Grenoble en charge des espaces publics et de la voirie, maire de Poisat
- Lilika TROHA : paysagiste DPLG, cabinet Empreinte
- Anne FAURE : association Rue de l'Avenir
- Pierre-Antoine LEYRAT et Camille PECHOUX : ergonomes au CEREMH

15h45 - 16h00 Synthèse et conclusion

Délégation ministérielle à l'accessibilité et ministère du Logement et de l'Habitat durable

16h00 - 18h00 Visite de La Confluence

Départ en Tram T1 (direction IUT - Feyssine), arrêt Hôtel de Région – Montrochet

Animation

Jean-Didier LAFORGUE, architecte DPLG, maître de conférences à l'Institut d'urbanisme de Paris



Pour en savoir plus...

L'intégralité des diaporamas présentés est disponible sur :

www.territoires-ville.cerema.fr/actes-de-la-journee-nationale-vat-2016-des-a2135.html

Retrouver nos ouvrages sur la boutique en ligne :

catalogue.territoires-ville.cerema.fr



Quels espaces publics pour les écoquartiers ?



En téléchargement gratuit sur la boutique en ligne du Cerema



Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite : de belles pratiques
Fiche n° 4 - Des espaces naturels accessibles à tous



En téléchargement gratuit sur la boutique en ligne du Cerema



Bandes de guidage au sol - Guide de recommandations



En téléchargement gratuit sur la boutique en ligne du Cerema

Contacts Cerema :

Collection
**Expériences
et pratiques**

Marion Ailloud Laurent Saby
04 72 74 58 67 04 72 74 58 85

vat@cerema.fr

© 2016 - Cerema
La reproduction totale
ou partielle du document
doit être soumise à
l'accord préalable du
Cerema.

La collection « Expériences et pratiques » du Cerema

Cette collection regroupe des exemples de démarches mises en œuvre dans différents domaines. Elles correspondent à des pratiques jugées intéressantes ou à des retours d'expériences innovantes, fructueuses ou non, dont les premiers enseignements pourront être valorisés par les professionnels. Les documents de cette collection sont par essence synthétiques et illustrés par des études de cas.

Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures
Impacts sur la santé - Mobilité et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement – www.cerema.fr

Direction technique Territoires et ville – 2 rue Antoine Charial - CS 33927 - 69426 LYON Cedex 03 - Tél. +33 (0)4 72 74 58 00

Siège social : Cité des mobilités – 25 av. François Mitterrand - CS 92803 - 69674 BRON Cedex - Tél. +33 (0)4 72 14 30 30