

Groupe de travail des référents accessibilité des villes inclusives

**Ateliers techniques participatifs
des 23 et 24 novembre 2015 à Dunkerque
« Informations d'orientation accessibles à tous »**

Atelier 3 : La ville intelligente sera-t-elle (plus) accessible à tous ?

Participants et tour de table

Lorient Agglomération :

- *Hélène Leblanche*, chargée de mission accessibilité/handicap, rattachée au pôle aménagement, travaille notamment sur l'accès au service.
- *Sylvaine Duceux*, responsable SIG, travaille en collaboration avec la chargée de mission accessibilité/handicap, intervient dans des réseaux nationaux tels que l'AITF et le GT national sur la ville intelligente.

Ville de Rennes :

- *Yves Richard*, chargé de mission accessibilité, n'est pas rattaché à un service technique, mais rattaché à un élu en charge de l'animation de la Commission pour l'accessibilité, rôle de transversalité.

Nantes Métropole et Ville de Nantes :

- *Sophie Gaté*, chargée de mission accessibilité/handicap pour la métropole et la ville de Nantes, demande forte des associations sur ce sujet, travail de concertation avec les associations personnes handicapées sur les obstacles du numérique.

Ville de Paris :

- *Benjamin Favriau*, mission Ville intelligente et durable au sein du secrétariat général des services, représente une équipe de 5 personnes, rédaction d'un document stratégique pour donner un cadre, des nouvelles méthodes pour co-construire la nouvelle ville durable.

Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) :

- *Patrick Vanbaelinghem*, directeur de la voirie et des espaces publics, les chargés de mission accessibilité sont rattachés à la direction générale adjointe. 1 personne dédiée à l'accessibilité de la voirie qui a pour mission de réaliser un diagnostic voirie pour le PAVE (relevé terrain qui va alimenter un SIG qui sera disponible sur le site internet).

Cerema :

- *Florent Boithias* (Cerema / Territoires et ville), directeur de projet Ville intelligente.
- *Malvina Richez* (Cerema / Territoires et ville), chargée de projet accessibilité des transports, pilote notamment une étude menée par la direction territoriale Méditerranée sur les apports des nouvelles technologies dans les transports avec pour objectif d'identifier les enjeux et les limites. Traitement de l'accessibilité dans la ville intelligente.
- *Benjamin Saubion* (Cerema / Méditerranée), chargé d'études mobilité, travaille sur les TIC au service de la mobilité réduite. Retour sur un état de l'art et sur des travaux terrain.

1. Rappel de l'objectif de l'atelier

Cet atelier, qui s'est déroulé sur deux demi-journées, avait pour objectif d'une part, de partager des expériences de collectivités (Rennes métropole et Ville de Rennes, Lorient Agglomération et Ville de Paris) ayant lancé des démarches contribuant à la construction d'une ville intelligente et d'autre part, de co-produire en séance un livrable sous forme de note méthodologique à l'attention des chargés de mission accessibilité/handicap donnant des pistes de réponses aux différentes interrogations posées par les participants et recensées ci-dessous.

2. Problématiques

Plusieurs questionnements ont émanés du tour de table et qui sont ici regroupées sous trois angles :

- **Le portage politique**

Comment convaincre les élus délégués à la mission ville intelligente de penser à tous les usagers dans leur diversité ? La ville intelligente comme plusieurs conduites de projet sur des thématiques spécifiques ? Ou bien comme portage politique de la ville intelligente avec toutes ses composantes incluses dans la démarche ?

- **La méthode**

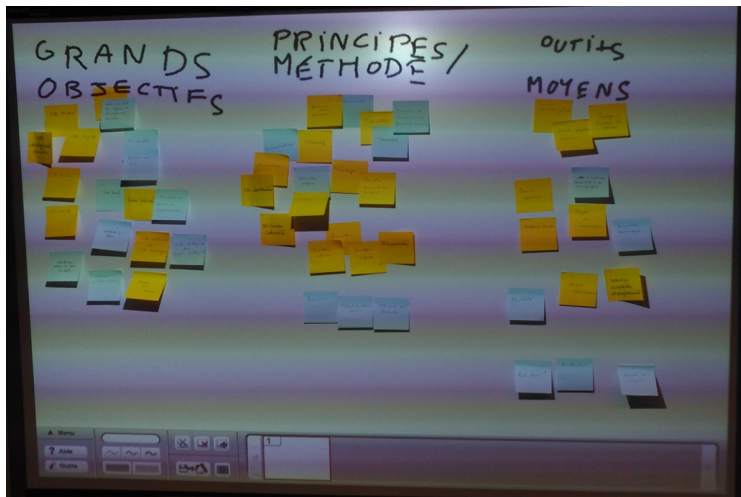
Comment amener les outils de la ville intelligente dans le domaine de l'accessibilité ? Quelle organisation pour mettre en place une gouvernance de ville intelligente plus accessible ? Quelles sont les ressources ?

- **Les outils**

Créer des nouveaux outils numériques rendent-ils la ville plus accessible ? Comment outiller les professionnels pour rendre une ville accessible ? Comment connecter les bâtiments pour améliorer les services ? Comment s'assurer que les outils numériques sont accessibles ? Quid de la fracture numérique ?

3. Définition de la ville intelligente

Le terme de ville intelligente est un terme de plus en plus utilisé pour communiquer sur la construction de la ville de demain. Mais qu'en est-il vraiment ? L'atelier a consisté dans un premier temps à donner une définition commune de la ville intelligente. Pour cela, chaque participant a noté sur des post-it cinq ou six mots clés définissant la ville intelligente.



Le résultat de ces réflexions individuelles a permis d'aboutir à une définition collective et partagée par l'ensemble des participants centrée autour de 3 axes :

- les objectifs de la ville intelligente ;
- les principes de la ville intelligente ;
- les outils de la ville intelligente.

La déclinaison de la ville intelligente selon les 3 axes est recensée dans le tableau ci-dessous.

GRANDS OBJECTIFS	PRINCIPES/METHODE	OUTILS/MOYENS
Créer une ville durable et résiliente qui va au-delà des objectifs de développement durable	Transversalité interne : décloisonner les services	Transition numérique , nouveaux services
Renforcer le lien social	Transversalité externe : notion de ville ouverte qui va au-delà des acteurs internes, co-construction, ville inclusive, participation citoyenne	Partage et ouverture des données structurées/Open Data (point de vigilance : bcp de données mais pas forcément normalisées)
Être accessible à tous , permettre l'accès aux services	Innovation	Formation/sensibilisation aux numériques
Répondre aux besoins de tous les habitants	Efficience des services/adaptabilité/proximité	
Donner du sens pour permettre un sentiment d'appartenance		
Ville intelligente VS ville numérique : la ville intelligente est un mixte entre intelligence humaine et intelligence artificielle		

La démarche de ville intelligente permet de redonner une dynamique à la démarche de ville durable en y ajoutant le volet numérique. Elle doit permettre d'engager une gouvernance plus large mais n'est pas là pour ajouter nécessairement une nouvelle strate de gouvernance. Par exemple, dans le domaine de l'accessibilité, certaines collectivités ont déjà mis en place une commission (communale ou intercommunale) pour l'accessibilité qui fonctionne bien. La démarche de ville intelligente peut s'appuyer sur ces instances de gouvernance déjà existantes pour co-construire la ville de demain et notamment aborder les questions du numérique.

La question des outils numériques, rendus possibles notamment grâce à l'ouverture des données, a été abordée. Le rôle des collectivités, au-delà de la production de la donnée (qui peut être déléguée), est de garantir une structure de la donnée via un référentiel. Les collectivités soulèvent le manque de normalisation de la donnée dans le domaine de l'accessibilité mais également dans le domaine des maquettes 3D qui permettent de recréer un environnement de manière très précise. À ce sujet, l'AITF a sollicité la COVADIS (commission de validation des données pour l'information spatialisée) pour mener un travail sur la standardisation des données accessibilité.

Même si l'apport du numérique est un volet prégnant dans la démarche de ville intelligente, celui-ci ne doit pas être exclusif et couper le lien social. Il doit au contraire participer à son renforcement.

4. Les expériences de Rennes et Rennes Métropole

Contexte

À Rennes Métropole, 1/5 d'ETP sur l'accessibilité

La Ville de Rennes dispose d'un élu sur le handicap contrairement à Rennes métropole

La métropole de Rennes n'a pas mis en place une démarche de ville intelligente à proprement parler, mais a développé des outils numériques aux services de la mobilité et de l'accessibilité.

Dispositifs/outils concourant à la mobilité

Yves Richard nous présente les différents outils numériques et technologiques, au service d'une meilleure accessibilité, mis en place sur le territoire de Rennes et de sa métropole, en distinguant les projets gérés par la collectivité (ville ou métropole) et ceux portés par des acteurs externes.

Gérés par la collectivité

- Site internet de la mobilité.
- SiteFlash info travaux, identification des places de parking réservées aux PMR.
- SiteApplication « Rencitézen » : cette application permet de signaler tout obstacle dans l'espace public. Elle a été mise en place tout récemment, en septembre 2015 et il n'y a donc pas encore de retour de la part des usagers.

Remarques : La CUD va mettre en place le même type d'outil et Paris a déjà mis en place une application expérimentale « Dans ma rue », qui permet de transmettre les anomalies constatées sur l'espace public (défaut d'éclairage, de signalisation, du mobilier dégradé, ...) et peut servir également à faire remonter des espaces possibles de végétalisation.

- Service Handistar, fondé dans les années 80, est le premier service de transport à la demande pour les personnes à mobilité réduite avec un chiffre d'affaires qui s'élève à 3 millions d'euros.

Remarques : La métropole de Nantes est en train de travailler sur l'évaluation de son service TPMR Proxitan.

- Billettique unique KorriGo qui constitue un titre unique de transport.

SAEIV : coûte cher (~2millions pour Lorient)



Portés par des acteurs externes

- Application Handimap.org : le financement du projet a fait l'objet de subvention par le conseil régional et Rennes métropole, à la suite d'un concours.
- Soutien à l'organisation de l'application « Jaccede » lancée par l'association du même nom.
- Les Fablabs (ateliers de fabrication) : projet rennais « My Human Kit » qui consiste à reconstituer une main bionique sur imprimante 3D.

Retours d'expérience

Points de blocage :

- Portage politique faible ;
- Implication des services variables en fonction des sensibilités ;
- Implication des associations des PH trop tardives.

Points forts :

- Intègre la dimension accessibilité dès le départ des projets ;
- Applique la méthode AGILE (qui se veut plus pragmatique que les méthodes traditionnelles et implique beaucoup plus l'utilisateur bénéficiaire du service).

5. L'expérience de Lorient Agglomération

Sylvaine Duceux et Hélène Leblanche présentent la démarche développée par Lorient Agglomération pour la construction d'un outil SIG, calculateur d'itinéraire. C'est un travail qui a débuté en 2009 lors de la réalisation d'un diagnostic commun de la voirie, par le cabinet Mobhilis, sur les différentes communes de l'agglomération via un groupement de commandes (15 communes ont adhéré à la démarche).

Objectifs du projet

- Améliorer les déplacements ;
- Co-construire avec les associations de personnes handicapées ;
- Valoriser les travaux, rendre visibles les travaux sous forme de carte en ligne.

La naissance de ce projet s'est fait grâce à une réelle volonté politique.

Modalité d'actualisation

Les études de diagnostic de 2009 ont permis d'évaluer l'état de l'accessibilité de la voirie à un instant t. La réalisation des travaux d'aménagement et de voirie modifie cet état d'accessibilité, d'où la nécessaire actualisation de la donnée. Aujourd'hui, ce travail se fait notamment dans le cadre de l'élaboration du rapport annuel de la commission intercommunale pour l'accessibilité qui est un réel temps fort pour l'agglomération.

La méthode

La construction d'un référentiel de données s'est opérée dans le cadre d'un groupe de travail « information et communication », en concertation avec les associations de personnes handicapées.

Le référentiel s'est réalisé sur l'ensemble de la chaîne de déplacement avec les 3 grandes thématiques citées ci-dessous, elles-mêmes déclinées en sous-thèmes :

- voirie : trottoirs, mobilier urbain, palier de repos, ...
- bâti ;
- transport.

Ont été également définis plusieurs profils d'utilisateur qui se déclinent en 12 catégories : piéton, fauteuil manuel, électrique, marchant difficilement, ...

Une fois le référentiel partagé et validé collectivement, l'agglomération a développé une application participative à destination des 25 référents techniques des communes (l'agglomération a organisé des formations auprès de ces référents techniques) ce qui permet d'aboutir à la réalisation d'une cartographie visuelle de suivi sur un fond de carte OpenStreetMap. Dans un premier temps, le recueil de la donnée s'effectuait dans les zones urbaines.

Aujourd'hui, les contributeurs sont les référents techniques mais demain, il est prévu que certaines associations contribuent à l'alimentation de la donnée.

Remarques : la différence entre ville intelligente et ville numérique est illustrée ici par toute la gouvernance qui a été mise en place, avec notamment une forte appropriation par les associations mais aussi par les référents techniques des communes, ce qui a nécessité beaucoup d'investissement humain et d'animation.

Les points de vigilance à noter sur ce type de projet : Un outil ne sera utile que s'il répond à des besoins donc un tel projet ne peut se faire sans l'inclusion des associations très en amont dans la gouvernance.

La difficulté d'accrocher les élus à la démarche par un manque d'appropriation du sujet. Il y a un réel besoin de formation et de sensibilisation.

Par ailleurs, Lorient agglomération travaille sur la communication pour tous (ex. : handiplan pour le festival celtique qui devient le plan pour tous ; mise en place d'un guide d'utilisation accessible à tous).

6. L'étude du Cerema sur l'apport des nouvelles technologies pour l'utilisation des transports en commun par les PMR

Présentation du panel d'outils selon les différentes actions dans un déplacement.

La préparation au voyage

- Jaccede.com qui recense les lieux accessibles : propriétaire de la donnée ;
- Infomobi.com : recense l'accès des quais, des transports pour tous les handicaps ;
- Métro connexions : développé par un usager malvoyant qui fait des descriptions détaillées des itinéraires de métropole ;
- Accessible.net : lieux accessibles de tous types de handicap, famille et seniors.

Des démarches et initiatives privées, publiques, d'un usager isolé et qui peuvent concerner soit tous types de handicap, soit des handicaps spécifiques.

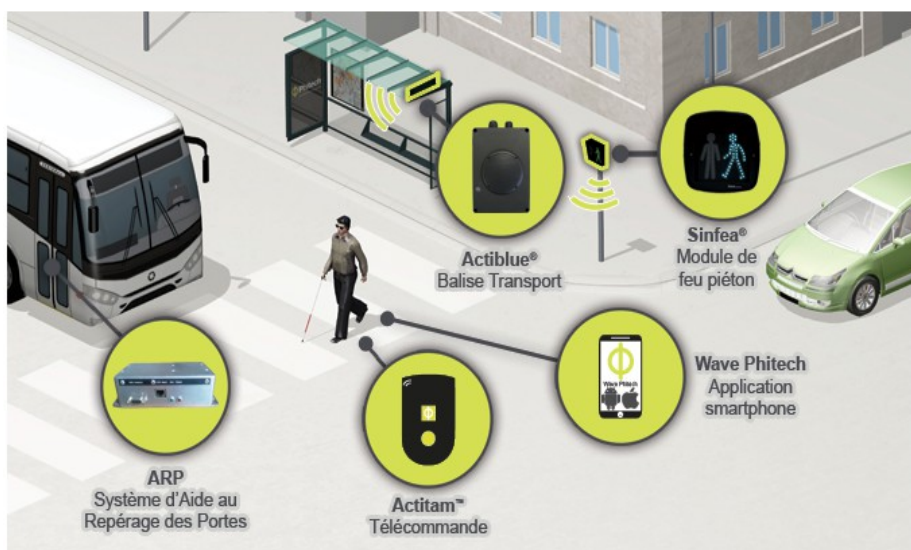
Un outil = un référentiel, une gouvernance

L'accès au TC

- GPS classique : Google maps ou spécifiques : Facetime, Blindsquare, Kapten Plus ;
- Application Handimap.org ;
- AccessSIG.

L'utilisation des TC

- Actiblu Transport, l'Aide au repérage des portes (ARP), la télécommande Actitam (*source : société Phitech*) sont des solutions de guidage sonore adaptées aux matériels roulants et leurs infrastructures.



INFORMER ET ORIENTER LES VOYAGEURS DÉFICIENTS VISUELS

Remarques : pour identifier les besoins des usagers, on peut se placer comme des touristes étrangers qui découvrent la ville.

L'outil a ses limites, il ne compense pas tout. Il faut bien penser à ne pas abandonner l'assistance humaine.

Société Mobim : technologies d'acquisition 3D de données piétonnes (par développement de puces de géolocalisation) pour réaliser un audit de la voirie très précis avec traitement de la gestion de l'imprévu (apport des usagers).

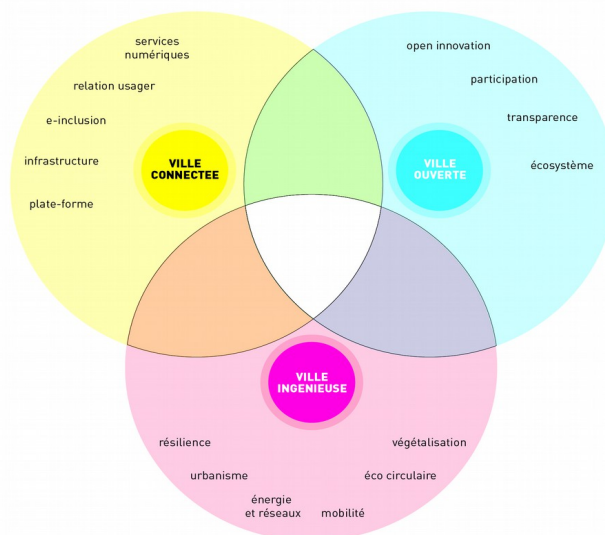
7. La mission Ville intelligente et durable de la Ville de Paris

La ville intelligente est avant tout une démarche. Elle se décompose en ville ingénieuse (qui correspond aux objectifs), en ville ouverte (qui correspond à la méthode : gouvernance et co-construction) et en ville connectée (qui correspond aux outils).

Le rôle de la mission Ville intelligente et durable est d'accompagner les directions techniques dans la stratégie générale. Elle joue le rôle de prestataire de service et possède un budget propre de 2 millions d'euros qui permet d'expérimenter de nouvelles solutions techniques et de nouvelles méthodes.

Cette mission est portée politiquement par l'élue à l'urbanisme, architecture, développement économique, innovation.

La ville intelligente se veut être une démarche de co-construction avec les différentes parties prenantes. C'est pourquoi, la mission a mis en place des Comités des partenaires par thématique. Ces comités ont vocation à réunir les différents partenaires publics, privés et associatifs.



Quelques outils technologiques développés sur Paris

- Les iBeacons : technologie qui permet de se géolocaliser de manière précise. Expérimentation au niveau du parc floral. Réponse possible au développement d'une application mobile : handimap.
- L'OpenData : construction d'une maquette 3D en opendata. Usage important pour l'accessibilité. Réflexion pour mettre la télégestion des ascenseurs publics en opendata qui permettrait à l'utilisateur de savoir quels ascenseurs sont en état de fonctionnement.

Exemple de participation citoyenne

La ville de Paris a mis en place une plateforme web « Madame la maire, j'ai une idée » qui a permis de faire émerger 70 idées chapeau retenues par la ville dans son plan d'actions.

8. Production du livrable

Cf. annexe au compte-rendu.