

WEBINAIRE INTERREGIONAL AVEC LA PARTICIPATION DE L'ORT ENJEUX DES DONNÉES D'ACCESSIBILITÉ

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

Le Centre de Ressources en Information Géographique en Provence-Alpes-Côte d'Azur (CRIGE PACA), et la plateforme Do.TeRR Centre-Val de Loire, ont organisé, le 24 janvier 2023, avec la Délégation ministérielle à l'accessibilité (DMA) du Ministère de la Transition Écologique et l'Observatoire Régional des Transports de la région PACA, un **webinaire** sur les **enjeux des données d'accessibilité**. L'objectif était de faire un point d'information sur la collecte, la standardisation et les usages des données.

Ce webinaire a permis de mieux connaître les acteurs et leurs actions. L'échéance fixée par la LOM est proche fin 2023, il convient d'engager un travail collectif. Des outils existent mais des difficultés subsistent. Un collectif d'acteurs doit être créé dans le cadre d'un groupe de travail. La difficulté a été soulignée du recueil de ces données dans les territoires. Il est nécessaire d'inscrire ce thème dans le plan de programme des CRIGE, en régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Centre-Val de Loire.

Observatoires Régionaux des Transports Provence-Alpes-Côte d'Azur et Centre-Val de Loire et organisation de la donnée transport

Les Observatoires Régionaux des Transports traitent des questions de transports de voyageurs et de marchandises tous modes confondus. Ils ont notamment une mission d'information aux structures membres et à la population de la situation des transports. À ce titre ils publient des chiffres clefs des transports. Ils ne disposent pas de données en propre. Un manque de connaissances des structures qui portent les données a été constaté. Un cadrage doit être défini pour aboutir sur des données spatiales avec une représentativité régionale. Des réflexions sur le cadrage des données de transport sont menées au sein des différents ORT dans le cadre de leurs missions courantes.

Plus d'informations : <https://www.ort-paca.fr/>

Plus d'informations : <https://www.ort-centre-val-de-loire.fr/>

Un réel besoin d'informations des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) en matière d'accessibilité

La DMA a présenté le dispositif encadrant l'obligation de collecte de données d'accessibilité qui découle de la Loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 (dite loi LOM). Cette dernière impose aux acteurs de la mobilité concernées de collecter les données d'accessibilité de la voirie, des transports et des établissements recevant du public, pour alimenter des outils d'information et d'accompagnement des PMR. Ainsi, les collectivités et Autorités Organisatrices de la Mobilité ont l'obligation de disposer d'outils de collecte de données avant décembre 2023. L'objectif est de passer d'un concept d'« aménagement » au concept d'« usage de l'aménagement ». La DMA a souligné que le terme d'accessibilité recouvre des notions très différentes et qu'il existe un réel besoin d'informations pour les PMR sur les questions d'accessibilité.

La plateforme Acceslibre

Cette plateforme nationale a été créée par une start-up d'État. Elle recense l'accessibilité de tous les lieux recevant du public et a pour vocation de partager ces informations. Elle dispose d'une base de données nationale normalisée, consultable en amont des déplacements par les citoyens. Elle va à l'essentiel. Il ne s'agit pas d'obliger l'utilisateur à passer obligatoirement par cette plateforme mais de créer une rediffusion gratuite des informations. Pour les collectivités, qui souvent ont fait de lourds investissements pour rendre leurs bâtiments accessibles, l'enjeu est de faire savoir qu'elles ont fait des travaux. Elles peuvent le faire par le biais de cette plateforme.

Plus d'informations : <https://acceslibre.beta.gouv.fr>

La conduite de la collecte des données

Les bases de données, à partir desquelles la pluralité d'acteurs concernés travaillent, doivent être interopérables, normalisées et standardisées soit un format d'échange unique. Il convient d'utiliser les outils existants. Des guides de conversion des standards des données « transport » et « voirie » élaborés par le Cerema sont consultables, ainsi que les sites de la CNIL et du Ministère de la Transition écologique sur les questions juridiques.

Certaines questions doivent être posées en amont du travail :

- comment constituer la base de données ?
- pour qui ?
- avec qui ?
- comment la maintenir ?

Des réappropriations des informations peuvent être faites sur des sites internet privés afin de gérer un espace « accessibilité ».

Accessibilité du cheminement en voirie

Le standard du Conseil National de l'Information Géolocalisée (standard CNIG) est obligatoire.

4 enjeux ont été identifiés pour les collectivités :

- réglementaire et de gestion ;
- respect de la réglementation et l'élaboration des plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) ;
- constitution d'un référentiel : qui, quoi, comment collecter, le coût ?
- offre du meilleur service d'information aux PMR, l'élaboration des itinéraires trajets-voiries.

L'obligation de créer des bases de données sur l'accessibilité de la voirie porte sur les itinéraires principaux dans les 200 mètres autour des points d'arrêts prioritaires, définis dans le code des transports. Il a été souligné qu'il est nécessaire de connaître tout ce qui va faciliter le cheminement sur la voirie des PMR, d'un point A à un point B, et ce qui est pénalisant sur cet itinéraire ainsi défini. Pour cela, il convient de collecter des données sur les tronçons de cheminements (la pente, les devers, les obstacles, les hauteurs, les corbeilles qui réduisent la largeur des passages etc).

L'objectif est de mesurer, selon un standard, des informations physiques et non factuelles, mesurables plutôt que de parler de « conformité » et de « non-conformité ». Le Ministère de la Transition Écologique a élaboré un guide de recommandations de collecte des données à l'attention des collectivités, en octobre 2022.

Pour plus d'informations sur le CNIG : <http://cnig.gouv.fr/>.

Tours Métropole Val de Loire
Passer du filaire de voirie au cheminement voirie à partir du plan de corps de rue simplifié (PCRS)

En 2017, Tours Métropole Val de Loire a été créée : elle comprend 22 communes, 1 800 km de linéaires de voirie ; environ 700 ERP communaux et près de 50 ERP métropolitains. La compétence de l'espace public est métropolitaine ; la compétence voirie-circulation est des communes. Un référentiel a été constitué sur la majeure partie des communes. Des expérimentations ont été faites sur un outil de suivi des données de la ville de Tours. La question s'est posée de l'évolution de cet outil et de l'interfaçage avec les données SIG. En effet, cet outil avait du mal à évoluer, car il n'intégrait pas la notion de « cheminement » mais celle de « carrefour ».

Quel est l'apport du PCRS ?

Cet outil permet d'apporter de la précision topographique, un contrôle visuel, une qualité d'image afin de mieux digitaliser, cependant la 3D n'est pas intégrée. En outre, la question se pose des masques en milieu urbain : de la végétalisation mais aussi des ombres sur voirie. Cependant il est possible de passer un immersif 3D à partir d'un Scan mais cette démarche est complexe et tous les prestataires n'ont pas la compétence, car la méthodologie à appliquer est récente et demande la collecte de nombreux attributs. Des questions subsistent concernant la production de données 3D ou 2D simplifiée avec plusieurs acteurs. Concernant le volet bâti, une base de données non SIG existe : comment intégrer ce référentiel bâti ? Le rôle des acteurs restent à définir au niveau central, en services déconcentrés, dans les ORT, etc. Pour répondre à ces questions, une démarche de projets a été lancée.

Orléans Métropole
Apports des vues immersives dans l'acquisition des données d'accessibilité

Orléans Métropole possède à peu près le même linéaire de voiries que Tours Métropole. Elle est composée de 22 communes. Orléans Métropole utilise la base de données SIG et la mairie d'Orléans travaille à partir de la base de données Isabora.

Orléans Métropole travaille sur la reconnaissance d'objet à partir d'une vue pour identifier ainsi les pistes cyclables, la chaussée, les îlots de voirie. Des informations sont compilées afin de mettre à jour le PAVE. Elle travaille sur des données intelligentes qui, par exemple, lui permette de mesurer la hauteur de la marche d'un établissement ou d'avoir une vue 3D sur une salle polyvalente.

L'ordre de prix d'un tel système est de 250 000 euros pour 1 700 kilomètres de voiries. Ces vues ne sont pas accessibles en open data mais disponibles sur un site dédié aux agents de la Métropole et aux communes.

OpenStreetMap
Cartographie participative au service des accessibilités

OpenStreetMap dispose d'un ensemble de données ouvertes, disponibles sous la licence libre Open Data Commons Open Database License accordée par la Fondation OpenStreetMap (OSMF). OpenStreetMap est bâti par une communauté de cartographes bénévoles qui contribuent et maintiennent les données des routes, sentiers, cafés, stations ferroviaires etc partout dans le monde. OpenStreetMap met en avant la connaissance locale du terrain.

Les contributeurs utilisent l'imagerie aérienne, les récepteurs GPS et les cartes classiques du terrain pour vérifier que la donnée OSM est exact et à jour. Cet outil aborde la question de la dynamique des déplacements, les éléments de confort pour l'utilisateur. C'est un outil de précisions, de partage d'informations mondial.

Pour plus d'informations: <https://www.openstreetmap.org>