

**Compte-rendu de réunion
du 18 juin 2020**

Participants :

Nom Prénom	Organisme	Présent	Excusé
Arthur ALBA	Street-co	x	
Miryad ALI	DINUM / Transport.data.gouv		x
Bruno BEGUIN	Montpellier Métropole	x	
Wahib BELARIBI	Grand Besançon Métropole	x	
François-Xavier BOIS	Kernix / accessible.net		x
Benjamin BON	Ascaudit	x	
Cathy BOURGEOIS	Rueil-Malmaison (service SIG)	x	
Claudine CELHAIGUIBEL	Communauté d'Agglo. Pays Basque	x	
Cyril CHABERT	Wegoto	x	
Myriam CROS	OPENIG	x	
Valérie DENIS	Brest Métropole / service mobilité	x	
Sylvaine DUCEUX	Lorient Agglomération	x	
Nicolas DUROU	Divercities		x
Georges-Olivier EDOUTHE	Métropole Rouen Normandie	x	
Sébastien FROMENT	Cerema Territoires et ville	x	
Arnaud GALLAIS	Cerema Ouest	x	
Bertrand GERVAIS	Handimap / Someware	x	
Mélanie GIDEL	Ville de Paris / chargée de mission data	x	
Yolène JAHARD	IGN / Espace collaboratif	x	
Béatrice LANDOIS	Com. de communes Sèvre & Loire	x	
Muriel LARROUY	SG / DMA	x	
Grégoire LEFEBVRE	Picto Access	x	
Alice PERRIN	Ville de Paris / accessibilité et esp. public	x	
Nelly RAKEVITCH	IGN	x	
Denis RAMPLOU	Picto Access	x	
Laurent SABY	Cerema Territoires et ville	x	
Claire SARTHOU	Communauté d'Agglo. Pays Basque	x	
Audrey SOVIGNET	I wheel share		x
Antoine TESSON	Divercities	x	
Nadège THAREAU	Grand Besançon Métropole	x	
Marion TORTEROTOT	Cerema Normandie Centre		x
Véronique TRANOIS	Rueil-Malmaison (Mission Accessibilité)		x
Didier TRARIEUX	Ville de Brive	x	
Véronique TRILLOT	Ville de Brive	x	
Pierre VERGEZ	Mission CNIG	x	
Julia ZUCKER	SG / DMA	x	

Prochaine réunion : **8 octobre** (matin)

Ordre du jour :

- Validation du [dernier compte-rendu](#)
- Aspects métier, avancement du décret d'application de la LOM (M. Larrouy)
- Aspects géomatiques :
 - modélisation des établissements recevant du public (J. Zucker)
 - modélisation des "cheminements voirie espace public" (A. Gallais)
- Retour d'expérience sur le relevé des cheminements à Bruxelles (B. Bon)
- Points divers, suites à donner

1. Validation du précédent compte rendu. Points d'info et d'actu

- Le précédent compte-rendu du [CNIG Accessibilité](#) est relu et validé. La plupart des actions prévues ont été réalisées ou ont progressé. Les codes sources des modèles conceptuels de données (MCD) ont été diffusés. La démarche collaborative sur le sujet Voirie et son MCD a été lancée et a fait l'objet de contributions. Les deux décrets sont en cours de rédaction.

La Commission Données se réunira le 22 juin. *[Hors réunion : le besoin d'un référentiel national des ERP a bien été porté par le GT Accessibilité à cette réunion de la Commission Données]*

A. Gallais rappelle la pyramide des enjeux du point de vue des collectivités et présente une synthèse des actions en cours et prévues ([Cf présentation ici, diapos 3 et 4](#)).

L'ensemble de la documentation et des présentations de la présente réunion est disponible sur l'espace de [partage du GT CNIG Accessibilité](#).

On y trouvera les captations [audio](#) et [vidéo](#) de cette réunion intégralement en visio.

2. Aspects métier, réglementation et point d'avancement du décret d'application de la LOM

Par M. Larrouy. [Cf présentation ici, diapos 5 à 9](#).

L'article 27 de la [Loi d'Orientation pour les Mobilités](#) (LOM) prévoit l'obligation de constituer des bases de données sur :

1) l'accessibilité des réseaux de transport : avant décembre 2021 pour les 8 métropoles au sens européen (Lille, Strasbourg, Paris / IDF, Lyon, Marseille, Nice, Toulouse et Bordeaux), et avant décembre 2023 pour les autres réseaux de transport ;

2) l'accessibilité de la voirie autour des points d'arrêts prioritaires (200m) avant mai 2022 pour les communes comptant une gare, et avant décembre 2023 pour les autres communes.

La [Délégation ministérielle à l'accessibilité](#) (DMA) pilote la mise en œuvre en s'appuyant sur le GT Accessibilité transport, le GT CNIG Accessibilité, et le sous-groupe GT Accessibilité ERP, qui partagent certaines priorités :

Priorité 1 : Rédiger le décret d'application (pour les domaines transport et voirie)

Priorité 2 : Élaborer un modèle de données décrivant l'accessibilité de la voirie, espace public, ERP (cela est déjà accompli pour les transports sous NeTEx)

Priorité 3 : Élaborer la méthode de collecte des données d'accessibilité, en favorisant la capacité des collectivités locales à créer / entretenir les données, et en imaginant des processus adaptés à tous les territoires.

Le contexte réglementaire est inchangé. Les enjeux de la LOM, les champs d'action, principes généraux et différents chantiers pour sa mise en œuvre ont depuis été détaillés par M. Larrouy (DMA) dans la « [Présentation de la DMA sur la LOM et les mesures d'accessibilité](#) ».

Les collectivités expriment à nouveau leurs inquiétudes quant aux dates et délais imposés par la LOM.

M. Larrouy indique qu'il n'y a pas de contrôle ni sanction prévus dans la loi et qu'on ne peut en mettre dans les décrets. On compte plutôt sur les usagers qui pourraient porter plainte pour discrimination face à des outils d'informations du service public qui n'informeront qu'une partie des utilisateurs.

Pour les 8 métropoles concernées par la 1^{ère} date d'application (1er déc. 2021), trois configurations se présentent :

- L'Autorité Organisatrice (l'AO) a la double compétence : transport et voirie. Elle sera donc en mesure de coordonner plus facilement le travail de ses services en matière de bases de données sur les deux aspects : transports / voirie. Exemple : Bordeaux Métropole

- l'AO n'a que la compétence transport. Elle devra alors s'organiser avec les collectivités territoriales qui ont conservé la compétence voirie. Ex. Tisseo pour Toulouse Métropole

- l'AO a la double compétence sur une partie de son territoire mais pas sur la totalité. Ex. Métropole Aix Marseille Provence

Certaines AO disposent déjà de bases de données sur l'accessibilité des transports et les ont mis en ligne dans les calculateurs d'itinéraires : Ile-de-France Mobilité (IDFM), Lorient, Nantes, etc. proposent de construire des trajets en fonction de l'accessibilité du réseau dans son calculateur d'itinéraire

D'autres AO disposent de bases de données non encore utilisées dans les calculateurs d'itinéraires : une évaluation est à prévoir pour les comparer au profil d'accessibilité et évaluer la charge de mise à niveau nécessaire.

Les deux décrets d'application pour la partie « données accessibilité transports » et pour la partie « données accessibilité voirie » sont en cours de rédaction.

Discussions / débats :

C. Sarthou demande comment le lien sera réalisé entre les calculateurs d'itinéraires de transports mis en place par les autorités organisatrices et les calculateurs d'itinéraire/cheminement sur la partie voirie mis en place par les collectivités locales.

M. Larrouy insiste sur la nécessaire interopérabilité entre les données des domaines voirie et transport qui seule garantira ce lien. Il est donc indispensable que les bases de données, côté transport et côté cheminement voirie soient interopérables car la personne qui se déplace a besoin de l'information sur toute la chaîne de déplacement : la partie cheminement piéton pour rejoindre l'arrêt de transport en commun, puis la partie transport en commun, enfin à nouveau la partie cheminement piéton y compris les informations d'accessibilité de l'établissement recevant du public (ERP) destination.

S. Duceux informe que Lorient a initialement développé un calculateur d'itinéraire piéton puis l'a fait évoluer de façon à le connecter aux données transports afin de fournir des informations complémentaires quant aux déplacements piétons et en transport en commun.

N. Thureau (Grand Besançon Métropole) avait demandé à la réunion précédente quelles sont les gares concernées par la LOM, et en particulier si les haltes ferroviaires sont concernées. L'article 27 précise en effet que les communes qui disposant d'une gare prioritaire doivent être prêtes dès mai 2022. Il s'agit des gares ayant des chances d'être déjà accessibles ou dont l'aménagement est programmé.

Béatrice LANDOIS (Comcom Sèvre & Loire) demande quels sont les Points d'arrêts prioritaires mentionnés par la LOM.

Il s'agit des points d'arrêts prioritaires prévus dans les schémas directeurs d'accessibilité (SD'AP). Le code des transports contient des critères précis pour les déterminer. Ce sont

les « portes d'entrée » dans les transports qui sont à mettre en accessibilité en priorité. En tant que données mobilité elles devront être ouvertes et versées au point d'appui national. La DMA étudie la possibilité de le rappeler dans le « décret transport », ainsi que l'information sur l'aménagement de tous les arrêts afin de garantir aux systèmes d'information de pouvoir exploiter ces informations.

Décision / Actions

- Les retours des parties prenantes sont en cours de compilation pour le décret « données accessibilité transports », dont une nouvelle version circulera d'ici fin juin (DMA).
- Transmettre au groupe les critères d'identification des points prioritaires dans le code des transports (M. Larrouy)

3. Modélisation des établissements recevant du public

Par J. Zucker (DMA). Cf [présentation ici, diapos 10 à 14](#).

Le GT ERP effectue une analyse de l'existant et des besoins auprès des associations représentatives des PH et PMR, ainsi que des bureaux d'études et des collectivités locales.

La démarche a mis en lumière un foisonnement de critères utiles à la qualification des ERP, donc un besoin de les prioriser de façon consensuelle afin d'en limiter le nombre.

La relecture et l'amélioration du modèle ERP s'effectue de façon itérative dans une démarche collaborative en engageant toute personne intéressée à partager ses observations.

J. Zucker rappelle la démarche lancée en novembre 2019 qui a fait l'objet de nombreuses réunions de sous-groupe ERP avec l'ensemble des parties prenantes. Le recueil des besoins est synthétisé [dans ce tableau](#). La philosophie correspond à celle d'une « fiche d'information générale » de l'ERP permettant la description de l'accessibilité jusqu'à la zone d'accueil mais pas au-delà, exceptés les sanitaires. Il s'agit en effet de décrire l'ERP dans une base réduite mais solide, quitte à la compléter ultérieurement. Ceci aboutit à un [modèle de données](#) quasi à plat où seule la classe CHEMINEMENT_INTRA_ERP est externalisée de la classe principale ERP. Ce modèle de données sera testé cet été sur le terrain par Lorient Agglo et CAPB et fera l'objet d'un retour d'expérimentation à la rentrée.

Discussions / débats :

M. Cros (OPenIG) demande si la modélisation prévoit bien un lien fait avec la classe ERP de la BD Topo. A. Gallais confirme que les informations générales (attributs supérieurs dans le MCD ERP) ont bien été modélisées en connaissance et dans un souci de cohérence avec la BDTopo V3. Quelques ajustements demeurent nécessaires tels la codification de l'adresse, probablement à harmoniser avec la BAN, et la question récurrente de l'identification unique des ERP.

Au sujet des ERP dans la BDTopo, Y. Jahard (IGN) précise que cette couche n'a à l'origine pas été créée pour répondre aux besoins spécifiques de l'accessibilité mais plutôt aux besoins des secours (les SDIS). Cette couche de description générale des ERP n'est donc actuellement pas constituée de façon exhaustive sur l'ensemble du territoire et elle n'est pas vivante car sa mise à jour n'est pas organisée. Elle serait donc davantage à considérer comme une première étape destinée à constituer ultérieurement une donnée socle unique, mise à jour de manière collaborative comme support aux besoins des politiques publiques. Elle indique également que l'ERP est identifié par une géométrie ponctuelle et mis en relation avec les bâtiments (surfaciques) de la BDTopo.

J. Zucker rappelle le besoin d'une base de données de référence des ERP et A. Gallais indique que l'action de faire remonter ce besoin sera réalisée à l'occasion du point d'avancement du GT CNIG Accessibilité à la [Commission Données du 22 juin](#).

Outre le GT CNIG Accessibilité et l'IGN certains partenaires s'intéressent de près à

l'élaboration d'une BD de référence des ERP : Etalab, la DINUM, les préfetures, SDIS, DDT, l'Agence numérique de la sécurité civile, l'INSEE, etc.

P. Vergez (Mission CNIG) s'interroge sur le financement et l'organisation pour une telle action à l'échelle nationale. J. Zucker confirme que le sujet intéresse effectivement nombre d'acteurs mais qu'aucun n'a encore voulu s'en saisir vraiment. Les thématiques accessibilité et gestion de crise pourraient en créer l'occasion.

P. Vergez est d'avis qu'il est primordial de démontrer que la mise en œuvre des cheminements d'accessibilité visés par la LOM dépend de la mise en place de cette base nationale de référence des ERP.

J. Zucker indique qu'il ne s'agit pas seulement d'établir le stock d'ERP, mais également un flux d'actualisation performant sans quoi les données deviendraient très rapidement obsolètes. Elle ajoute que l'on ne peut malheureusement pas s'appuyer sur les déclarations d'accessibilité car elles ne sont pas réalisées systématiquement.

N. Thareau suggère de s'appuyer sur les codes SIRET détenus par l'INSEE, mais J. Zucker considère, en l'ayant testée, qu'elle reste entachée d'erreurs même s'il s'agit de la meilleure base existante (en dehors des moteurs de recherche privés...).

C. Sarthou évoque l'obligation de recensement des ERP par les commissions (inter)communales pour l'accessibilité des personnes handicapées (CCAPH) qui selon [l'article 2143-3 du CGCT](#) : « *tiennent à jour, par voie électronique, la liste des établissements recevant du public situés sur le territoire communal ou intercommunal qui ont élaboré un agenda d'accessibilité programmée et la liste des établissements accessibles aux personnes handicapées et aux personnes âgées* ». A. Tesson (Divercities) craint que cette mesure ne concerne malheureusement que les ERP qui ont fait un agenda d'accessibilité programmée (Ad'AP) donc postérieurs à 2015. C. Sarthou confirme que le recensement concerne à la fois les ERP accessibles et les ERP ayant réalisé un Ad'AP. Pour rappel, tout maître d'ouvrage a l'obligation de réaliser un Ad'AP. C'est donc l'ensemble des ERP qui sont bien visés. Cependant, M. Larrouy regrette que ce registre soit inexploitable du fait de n'être soumis à aucun standard de données.

L. Saby cite une coordination pertinente entre l'agglomération de Lorient et la DDTM56 pour participer à l'établissement du registre départemental « *retracant les demandes d'approbation enregistrées, les établissements recevant du public et les installations ouvertes au public concernés, la décision prise ainsi que la durée octroyée pour mettre en œuvre l'agenda.* » ([Décret n° 2014-1327](#) du 5 novembre 2014 relatif à l'Ad'AP pour la mise en accessibilité des ERP et des installations ouvertes au public), mais S. Duceux (Lorient) précise que le flux était à la fois permanent et lourd à gérer.

Décision / Actions

- *Le modèle de données ERP est validé par le GT Accessibilité sous réserve des expérimentations de collecte terrain et réalisation prévues cet été.*
- *Retour d'expérience à la prochaine réunion du GT CNIG Accessibilité (Lorient, CAPB)*
- *Faire remonter à la Commission Données du CNIG du 22 juin le besoin d'un référentiel national des ERP pour (mais pas seulement...) la thématique Accessibilité (M. Larrouy J.Zucker, A. Gallais)*

4. Modélisation des "cheminements voirie espace public »

Par A. Gallais (CEREMA). Cf [présentation ici, diapos 15 à 22](#).

La modélisation des cheminements sur la voirie et l'espace public avait été présentée à la précédente réunion. Elle est basée sur le modèle [SIG & Accessibilité 2018-19](#) auquel ont été croisées : une approche davantage axée sur la restitution et le suivi de l'aspect réglementaire (CA du Pays basque) et l'étude en cours du Cerema portant sur le repérage des cheminements piétons réglementaires accessibles entre les gares prioritaires et les équipements structurants en IdF (dont les sites accueillant les JO de Paris 2024).

Le groupe de travail se positionne sur le levé des éléments factuels de la voirie afin que les applications aval puissent les traduire en informations d'accessibilité pour chaque type de handicap.

Un premier [projet de MCD Voirie](#) issu du modèle [SIG & Accessibilité 2018-19](#) (compatible avec le profil accessibilité de NeTEx) a été présenté. Il fait l'objet d'un cycle d'améliorations itératives dans une démarche collaborative. Chaque contributeur était donc invité à partager ses observations.

A. Gallais présente un [schéma fonctionnel](#) (merci à B. Landois) où le cheminement apparaît entre départ et arrivée comme une suite de tronçons facilités par des équipements d'accessibilité (ascenseur, etc.) ou au contraire entravés par des obstacles (ressaut, etc.). Certains équipements peuvent faire partie des deux catégories (ex : les escaliers).

La définition du tronçon de cheminement est précisée :

« L'espace réservé au piéton, dans lequel il se déplace, réunissant à la fois ses caractéristiques physiques (longueur, largeur de passage utile, dévers, pente, etc.) et celles liées à la circulation des PH et PMR (sol meuble ou pas, type de revêtement, tronçon couvert ou pas, type de voie et présence ou nombre de paliers de repos).

Le tronçon de cheminement peut emprunter d'autres objets pris en compte dans le modèle de données : une traversée, un quai, un escalier, une rampe, etc. (cf. les équipements d'accès). Il peut également comporter des obstacles au cheminement sans coupure du tronçon ni création de nœud. Typiquement un luminaire, une série de potelets, ne couperont pas le tronçon mais en constitueront un (des) obstacle(s).

Le tronçon de cheminement est homogène pour ses attributs et s'interrompt à des nœuds constituant soit une rupture de propriétés physiques ou de circulation, soit l'endroit d'un accès à un lieu, équipement d'accessibilité, etc.

Tronçons et nœuds de cheminements constituent un graphe décrivant une topologie de réseau. Ce graphe est planaire dans la mesure où l'intersection de deux tronçons génère un nœud ».

Le [modèle de données voirie](#) présenté intègre [le modèle ERP](#) présenté précédemment avec ses deux classes dans l'hyperclasse « Site ».

Plusieurs contributeurs ont partagé leurs observations dans le [tableau collaboratif](#).

Ce modèle de données correspond à une architecture générale qui ne présente pas encore l'ensemble des classes d'objets ni la totalité de leurs informations. L'information sur le guidage par exemple y est actuellement absente mais devra être prise en compte.

Discussions / débats :

Compte-tenu de sa définition une rupture significative de pente entraîne la rupture du tronçon et la création d'un nœud. L'identification de la pente la plus défavorable (pente maximale, suivant trois catégories de longueurs), adoptée dans le modèle ERP, semble moins pertinente dans le domaine voirie qui se veut plus détaillé. La question se pose donc de savoir s'il convient de prévoir une valeur de pente minimale à partir de laquelle serait créé un nouveau tronçon.

A. Tesson rappelle que la question de la pente est également prégnante pour certains passages piétons présentant un profil bombé en traversée de rue au niveau des

carrefours. Selon le modèle voirie, il s'agit de tronçons (disposant de leurs caractéristiques physiques et circulatoires) empruntant une traversée. Cette inversion de pente pose donc la question de la création d'un nœud (générant de fait deux tronçons) sur l'axe de la voie traversée, perpendiculaire au cheminement.

Ces sujets, et bien d'autres qui apparaîtront, ne sont pas encore tranchés au niveau du modèle de données. Le MCD permet actuellement de présenter et de poser les concepts de l'accessibilité du cheminement mais les expérimentations terrain s'avéreront décisives pour faire évoluer et préciser le modèle. Les collectivités sont ainsi invitées à procéder à leurs expérimentations et les traduire en propositions pour le modèle de données. L. Saby indique que des retours de bureaux d'études, tel que Divercities, à partir de leurs expériences antérieures, s'avéreront aussi très intéressants.

Deux approches de collectes terrain ressortent des débats :

- la collecte terrain centrée sur le tronçon de cheminement avec ses caractéristiques physiques et circulatoire, topologie de réseau avec découpe au niveau des nœuds ;
- la collecte terrain centré sur les obstacles, qui pour un itinéraire préétabli entre deux points recense tous les obstacles rencontrés suivant les familles de handicap. C. Sarthou indique que dans ce cas le trottoir constitue un long tronçon parsemé d'obstacles. D. Trarieux rappelle qu'il s'agit de la modélisation mise en œuvre à Brive et la présentera à une prochaine réunion du groupe de travail.

Décision / Actions

- *Retours d'expérimentations à la prochaine réunion du GT CNIG Accessibilité*
- *Continuer à faire remonter les [propositions et remarques sur le modèle Voirie](#) (tous)*
- *Réfléchir à la modélisation des informations de guidage des PH-PMR (tous)*
- *Présenter le relevé des cheminements à Brive à la prochaine réunion (D. Trarieux)*

Prévoir également :

- *Création d'un sous-groupe Voirie*
- *Intégrer les autres éléments dans le modèle (équipements, etc.)*
- *Rédiger le catalogue d'objets*

5. Retour d'expérience concernant le relevé des cheminements piétons des communes de la Région de Bruxelles-Capitale

Par B. Bon (Ascaudit). Cf [présentation ici](#).

La Région de Bruxelles-Capitale se compose de 19 communes et un total de 3.750 km de cheminements piétons.

La mission confiée à Ascaudit Mobilité, d'une durée de 5 ans, avait pour principaux objectifs la rédaction d'un plan d'accessibilité des voiries et des espaces publics (PAVE) pour chacune de ces communes ainsi que l'accompagnement quant à l'élaboration d'une "feuille de route" au niveau régional.

Le projet a été divisé en 6 phases :

- Phase 1 : création d'un référentiel permettant de définir le modèle de relevé ainsi que les critères d'évaluation à appliquer. Cette première étape a abouti à la publication du "[Cahier de l'accessibilité piétonne](#)".
- Phase 2 : arpentage de l'ensemble des cheminements piétons et réalisation d'un diagnostic de terrain au travers d'une application mobile développée par Ascaudit « Mobilité - 2AO ».
- Phases 3, 4 et 5 : proposition, budgétisation et programmation d'un plan pluriannuel de mise en accessibilité par commune.
- Phase 6 : remise des livrables.

Concernant la Phase 2 et préalablement aux arpentages, le territoire a été divisé en tronçons de voirie :

- Chaque tronçon se prolongeant d'intersection en intersection ou de tout élément venant

modifier le flux piéton (traversées piétonnes, sorties de clusters piétons...).

- Un tronçon étant affecté à un côté de la voirie (pair ou impair).

L'application mobile 2AO permet :

- d'identifier chaque tronçon et d'organiser le travail en équipe.
- une organisation sous forme de tronçon > lieux > objets.
- une stricte interprétation du Cahier de l'Accessibilité Piétonne (environ 150 critères).
- l'export vers une interface bureautique.
- une géolocalisation de l'ensemble des non-conformités (via la prise de photos).

L'ensemble des communes se sont vu remettre leur rapport entre 2015 et 2018.

Les principales difficultés observées depuis et dans le déploiement de ces plans pluriannuels sont les suivantes :

- une base de données dense mais "figée dans le temps".
- pas de module d'actualisation des données (malgré une possibilité d'export des données en format éditable).
- une interface avec d'autres applications rendant parfois complexe le suivi de l'information ainsi que la résolution des non-conformités.

B. Bon conclue sur les éléments suivants :

- un référentiel ainsi qu'une méthodologie spécialement développés dans le cadre de la mission ;
- un outil agile permettant des relevés fin et précis ;
- une démarche fortement accompagnée (événements, subventions, formation) afin d'encourager au maximum la mise en œuvre ;
- une base de données dense mais peu évolutive « bloquant » dans certains cas le déploiement.

A. Gallais remercie B. Bon pour cette présentation et met en parallèle le coût de constitution initiale avec le besoin d'anticiper l'actualisation de la base de données, qui est essentielle.

C. Sarthou s'interroge sur le temps de préparation bureau avant la collecte terrain, notamment pour identifier les tronçons cotés pair et impair. B. Bon indique que le service SIG de la région a fourni ces tronçons, ainsi que des plans papiers par carreaux de 300 x 300 extrêmement précieux.

M. Larrouy considère comme tout à fait pertinente la priorisation effectuée pour hiérarchiser les interventions. Face aux milliers de non conformités il s'avère parfois difficile de déterminer comment et où démarrer. Ainsi, retenir les pôles générateurs de déplacement est une bonne entrée pour optimiser les interventions.

Dans cette démarche, l'accompagnement des collectivités s'est avéré un élément indispensable. Ce retour d'expérience met en avant le club des utilisateurs PAVE en tant que réseau utile et actif. Il s'agirait pour la suite de proposer un espace de partage pour les collectivités. L. Saby s'interroge sur le fait de savoir si le [groupe technique des Référents Accessibilité des Villes Inclusives](#) (GT-RAVI) animé par le Cerema pourrait proposer un tel espace pour accompagner la démarche et mettre en relation les acteurs.

6. Liens utiles

[Délégation ministérielle à l'accessibilité](#) (DMA)

[Loi d'Orientation pour les Mobilités](#) et la [fiche 5 « LOM et Accessibilité »](#)

[Présentation de la DMA sur la LOM et les mesures d'accessibilité](#)

[Guide de décryptage des principales dispositions de la LOM à l'attention des AOM](#)

[Format d'échange NeTEx, modèle SIG & Accessibilité 2018-19](#)

[GT CNIG Accessibilité, Espace de stockage et partage du GT CNIG Accessibilité](#)

[Accessibilité sur le site du CEREMA](#) et [GT-RAVI](#)