

RELEVÉ DE DÉCISIONS
GT Accessibilité – sous-groupe ERDA
Exploitation et représentation des données d’accessibilité
Réunion 4 – 27/09/24
profils UFR et mal-marchant

Table des matières

Liste des participants.....	2
Objet de la réunion.....	2
Présentation des hypothèses de travail.....	3
Discussions sur les hypothèses :	3
Rappels des liens utiles :	3
Discussions sur le profil UFR.....	4
Discussions sur le profil mal-marchant.....	4
Conclusions.....	4

Liste des participants

Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des territoires

- Muriel Larrouy – SG DMA, Délégation Ministérielle à l'Accessibilité
- Clémence Huet – S/DMA
- Jorge Gonzalez – DGITM, Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (Ministère des transports)

Cerema et interlocuteurs nationaux

- Marion Torterotot, Cerema Normandie-Centre
- Arnauld Gallais, Cerema Ouest
- Tu-Tho Thai, AFNOR, GT7 NeTEx
- Ghislain Delabie, Fabrique des Mobilités

Collectivités territoriales

- Claire Sarthou, CA Pays Basque
- Sylvaine Le Noxaic, Lorient agglomération

Associations de personnes handicapées

- Pascal Bureau, APF France Handicap
- Fatima Khallouk, AFM Téléthon

Entreprises spécialisées dans les calculateurs d'itinéraire et/ou les GPS piétons

- Antoine Tesson, Atipy
- Bertrand Gervais, Someware
- Nicolas Demagny, SOMEWARE

Excusés

- Claudine Celaighibel, CA Pays Basque
- Julia Tabath, AFM Téléthon
- Pascal Rhod, Transamo

Objet de la réunion

Quatrième réunion du sous-groupe de travail ERDA, rattaché au [groupe de travail national CNIG Accessibilité](#). ERDA signifie Exploitation et représentation des données d'accessibilité. Réunion de travail sur les profils d'utilisateurs UFR (manuel et électrique confondus) et mal-marchant.

Ordre du jour :

- présentation rapide des hypothèses de travail retenues
- balayage du [tableur concernant le profil UFR](#) (pour rappel, pas de distinction entre fauteuil électrique et manuel dans un premier temps)

- balayage du [tableur concernant le profil mal-marchant](#)

1. Présentation des hypothèses de travail

La présentation associée de Marion T. permet de reprendre le cadre de travail :

- traiter tous les attributs obligatoires (ceux à remplissage obligatoire et ceux à remplissage facultatif)
- Les niveaux de qualité d'usage : 4 concernés
 - non concerné – qui n'est pas un niveau en soi mais permet de signaler les attributs qui ne concernent pas le profil
 - confortable : valeurs toujours confortables
 - dégradé : valeurs ni confortables, ni bloquantes
 - bloquant "seul"
- Adjoint à un système de priorité, avec P1, P2...

Discussions sur les hypothèses :

- Accord pour ne traiter les attributs optionnels que si réelle plus-value.
- Un problème de manière générale sur la qualification de "bloquant" car :
 - peut empêcher un calcul d'itinéraire au global
 - ne permet pas de différencier selon l'état de fatigue de la personne, la durée de trajet, etc.
- Dans un mode dégradé, il faudrait pouvoir offrir un ensemble d'options d'itinéraires aux personnes et les laisser faire leur choix.
 - Idée de flexibilité est bien dans l'état d'esprit de ce profil avec une limite au nombre d'attributs marqués comme bloquants.
- Proposition d'une hypothèse supplémentaire : on part du principe que la collecte est bien faite :
 - on enlève les valeurs interdites des colonnes (pour l'instant, c'est en « bloquant »)
 - on considère que les gens qui ont collecté sont des experts

Rappels des liens utiles :

- Standard de données d'accessibilité dans sa dernière version, [disponible ici](#).
- Guide pratique pour collecter la donnée au format CNIG. Gitbook [disponible ici](#).
- Vous pouvez contribuer aux évolutions du standard en créant des « issues » (« problèmes » en anglais) ou en commentant ceux existants dans le [Github du projet](#), [ici](#). Tout le monde est invité à s'inscrire et à participer !

2. Discussions sur le profil UFR

- Manque un représentant des calculateurs d'itinéraires TC ! Pascal Rhod, Christophe Duquenne, Tu-Tho Thai ?
- Sur le revêtement, gros sujet de discussion par la question de la mise en œuvre et du vieillissement se pose. Tout revêtement peut être confortable du moment qu'il est bien posé et bien entretenu. Par exemple, l'asphalte devrait avoir une profondeur de 6 cm pour bien tenir ; des pavés sciés avec des joints bien comblés sont confortables.
 - Voir la [discussion sur GitHub](#) sur l'attribut "typesol" et sa pertinence vs l'état du revêtement. Une proposition de l'issue est la création d'un attribut CIRCULATION. PraticabiliteFauteuil
 - Des propositions alternatives sont faites :
 - que plus de revêtements soient en confortable : mais lesquels ?
 - tout mettre en « dégradé » : on ne prend pas parti
 - tout mettre en « non concerné » pour l'interprétation de typesol. L'interprétation se fera sur l'attribut d'état revetement (avec peut être plus de choix en fonction du travail en gt cnig)
 - réussir à montrer que la nature du revêtement est moins importante que sa qualité d'usage
 - ne pas prendre en compte les cas particuliers ? On fait un calculateur d'itinéraire pour tous, pas encore pour chacun.
 - UFR qui ont des électrodes dans le dos : quel pourcentage ?
 - De même, pavés réellement bien posés, quel pourcentage ?
 - sur ce point, décision à prendre le 10/10 (réunion plénière du GT CNIG) sur cette issue
- Demande que les participants du sous-groupe créent sur le github les issues, éventuellement avec un « tag » ERDA
- bandesblanches + marquagesol : quel impact pour un profil UFR ?
- BEV : « 01 absence » à mettre en dégradé

3. Discussions sur le profil mal-marchant

N'a pas pu être abordé faute de temps.

4. Conclusions

- Quelle date limite se fixer pour « livrer à la communauté » les résultats de notre travail ?
 - Bien se dire qu'on ne fera pas parfait du premier coup
 - Les livrables de la FabMob sont attendus pour le 13/03 (journée en présentiel à

Paris) : avoir une date de rendu concordante ?

- Que tout le monde continue à interagir sur les tableurs en ligne ! On se laisse jusqu'à quand ? Date à déterminer (fin d'année?)
- transmettre les issues au github le plus possible, pour permettre à tout le GT de réagir et commenter avant décision finale.