

## Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics de la Ville de Besançon - Approbation

**Mme l'Adjointe WEINMAN, Rapporteur** : La loi du 11 février 2005 relative à «l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées» prévoit la mise en accessibilité de la chaîne de déplacement. Ainsi, elle impose aux collectivités compétentes la réalisation d'un Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des espaces publics (PMAV) dans un délai de 3 ans à compter du 23 décembre 2006 (**soit avant le 23 décembre 2009**).

Le PMAV a pour objectif de permettre à la Ville de Besançon de quantifier, évaluer, planifier et budgétiser les actions de mise en conformité de sa voirie et de ses espaces publics.

La loi impose la prise en compte non seulement de tous les types de handicaps mais aussi plus largement les personnes dont la mobilité peut être réduite, avec la volonté de traiter l'intégralité de la chaîne du déplacement, en liant dans une même approche cadre bâti, espaces publics, voirie et transports, afin d'éliminer tout obstacle et toute rupture dans leurs cheminements.

Les personnes concernées par la loi sont :

- **les personnes en situation de handicap**, étant défini par l'article L 114 du code de l'action sociale et des familles comme «toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant».

- **mais aussi les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)** définies par la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil Européen du 20 novembre 2001. Il s'agit de «toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette)».

La loi prend donc en compte tous les types de handicap, non seulement moteurs, mais aussi sensoriels (atteignant la vue et l'ouïe), cognitifs et psychiques ainsi que les Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

La population des PMR représente une partie non négligeable de la population en général et chaque personne peut être un jour confrontée à une difficulté lors d'un déplacement.

Au-delà de la nécessité de ces mesures d'accessibilité à destination des personnes handicapées et plus largement des personnes à mobilité réduite, c'est la place du piéton dans sa globalité qui doit aujourd'hui être reconsidérée. En effet, si la marche représente environ 65 % des 650 000 déplacements effectués quotidiennement sur l'agglomération, on observe d'importantes disparités entre Besançon centre et les différents quartiers périphériques (source Enquête Ménage Déplacements 2004/2005). La marche à pied reste prépondérante au centre-ville (mode de déplacement majoritaire) et constitue 60 % des déplacements des résidents. Lorsqu'on s'éloigne du centre-ville, la part modale de la marche demeure toutefois supérieure ou égale au quart des déplacements effectués. Face à ce constat, il apparaît intéressant de permettre au piéton de reconquérir des territoires identitaires plus vastes lui assurant la perméabilité, la connectivité et l'accessibilité à l'espace public par le réseau viaire. La marche, mode de déplacement doux, doit désormais être davantage mise en avant afin de se réappropriier un espace urbain jusqu'ici trop souvent dévolu aux déplacements motorisés.

**Le Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics comporte 2 éléments :****1 - Le Diagnostic**

Il est constitué tout d'abord par **un diagnostic** établi sur un choix d'itinéraires (représentant 1/3 de la voirie communale) concertés avec les associations représentatives et en commission intercommunale d'accessibilité, soit environ 125 km de rues (250 km linéaires de cheminements piétons). Des relevés de terrains précis ont ensuite été réalisés sur ces itinéraires afin de relever les problèmes d'inaccessibilité définis par la réglementation.

Chaque tronçon audité, en fonction de ses caractéristiques a été classé dans une des catégories suivantes :

- Classe 1 : Les tronçons accessibles au sens de la loi (le tronçon respecte les normes de la loi : largeur du trottoir de 1,40 m, aucune pente, aucun obstacle sur le cheminement...);

- Classe 2 : Travaux faciles, contraintes faibles (par exemple : obstacle sur le cheminement usuel avec problème de contraste et/ou facile à déplacer, cheminement de 1,20 m au lieu de 1,40 mais qui respecte tous les autres critères de la loi,...);

- Classe 3 : Travaux difficiles, contraintes fortes (par exemple : obstacles difficiles à déplacer, réalisation de revêtement, fort élargissement de trottoir nécessaire...);

- Classe 4 : Inaccessibles et travaux non envisageables (par exemple : pentes fortes qui malgré des travaux lourds ne permettront pas de rendre accessible le cheminement pour tous les PMR...).

L'ensemble du diagnostic a été intégré dans une base de données informatique. Les travaux nécessaires à la mise en accessibilité du périmètre audité ont fait l'objet d'une estimation à partir d'une liste de coûts unitaires établie pour chaque type de problèmes. Une méthodologie de priorisation des coûts permet de ne pas tenir compte des doublons (ex. : on ne chiffre pas les coûts de revêtements sur un tronçon si on refait une extension de trottoir qui intègre déjà le coût avec revêtement...). L'outil informatique ainsi créé permet de fournir un état des lieux de l'accessibilité et des coûts de mise en accessibilité sur l'ensemble des voies. Au gré des travaux ou des futurs audits, les services de la ville pourront renseigner la base de données et étendre le diagnostic.

**2 - Le plan de mise en oeuvre**

A partir de ce diagnostic détaillé, un plan de mise en oeuvre des itinéraires audités, estimé à 9,6 M€ TTC (soit 78 €/mètre linéaire), a été réalisé. Ce plan pluriannuel d'intervention est proposé sur 15 ans. Cette mise en accessibilité des voiries et espaces publics de Besançon sera réalisée pour partie en régie.

Le plan d'action correspond chaque année à :

Linéaire à traiter : 8 km/an

Mobilier à déplacer : 600/an

Bande d'éveil et de vigilance : 125/an

Km de revêtement : 1 km/an

Élargissement cheminement : 4,3 km/an

En complément de ces travaux d'aménagement, des actions de communication sur le thème de «l'accessibilité, l'affaire de tous» seront menées afin d'œuvrer pour une modification des comportements individuels (stationnement illégal, mobiliers, bacs d'ordures ménagères...).

## Propositions

Le Conseil Municipal est invité à :

- approuver le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics de la Ville de Besançon

- autoriser M. le Maire ou l'Adjointe Déléguée à signer les marchés à intervenir après mise en concurrence.

«**M. Jean-Jacques DEMONET** : On débat ce soir sur un point important, le schéma global d'accessibilité qui concerne vraiment toute la chaîne de déplacement, parce que la personne handicapée qui se déplace doit pouvoir partir de son lieu de vie pour aller où elle veut comme toute autre personne. Ce schéma d'accessibilité découle de la loi du 11 février 2005 qui oblige toutes les communes ou intercommunalités de plus de 5 000 habitants à avoir une commission d'accessibilité. Cette commission d'accessibilité a vu le jour à Besançon et à l'Agglomération du Grand Besançon avec avis du Maire et du Président, ce qui découlait également de la charte Ville/Associations qui a été votée en 2003 au Conseil Municipal et un peu plus tard, en étant modifiée, à l'Agglomération. Cette commission intercommunale d'accessibilité est composée d'élus des deux collectivités, de la Communauté d'Agglomération et de la Mairie, des services des deux collectivités également et d'organisations associatives couvrant tous les types de handicap. La commission d'accessibilité à Besançon ne date pas d'hier puisqu'elle a été mise en place en 1983.

Les compétences transport habitat relèvent du Grand Besançon, nous débattons ce soir de la voirie et des ERP. Il vous est rappelé dans le rapport ce qui est fait dans les domaines Transport et Habitat par le Grand Besançon.

**M. LE MAIRE** : Je voudrais féliciter Nicole et Jean-Jacques pour le travail immense réalisé ainsi que les services, entre autres ceux de la voirie. On peut associer aussi Michel LOYAT et le service de l'Urbanisme. Un gros gros travail a été fait par Jean-Jacques qui vous le savez est très très motivé et Nicole qui ne l'est pas moins.

**Mme Nicole WEINMAN** : Il s'agissait, pour parler uniquement de notre patrimoine routier donc de la voirie, de répondre aux impératifs du décret 2006.16.58 qui impose à toutes les villes, à toutes les collectivités de présenter ce schéma de mise en accessibilité des villes avant le 22 décembre de cette année. Jean-Jacques a réalisé avec les associations de personnes handicapées, tout type de handicap que ce soit taille, acuité visuelle, handicap moteur, sensoriel ou même psychique, un travail de définition des voiries importantes en tout cas de celles qui comptaient pour ces populations. Puis, avec le bureau d'études et avec le personnel de la voirie, un programme de travaux a été défini qui concerne 125 km de chaussées et 240 km de trottoirs. On a établi une base de données sur ce tracé-là, on a délimité l'ensemble des travaux sur 6 000 sections étudiées à la loupe pour recenser un certain nombre de handicaps, en tout cas de corrections qu'il faut amener à nos cheminements, que ce soit sur la chaussée ou sur le trottoir, prenant en compte les profils en long ou en travers puisque c'est vrai qu'une rampe même en travers est presque plus dangereuse qu'une déclivité forte, prenant en compte également les ressauts qui sont extrêmement pénalisants pour les personnes en fauteuil roulant, les traversées de chaussées. On nous demande aussi de recenser les difficultés que peuvent avoir certaines personnes mal voyantes à identifier le bon sens d'un cheminement piéton, à pouvoir lire la longueur du cheminement piéton sur toute sa distance et puis de la même façon avoir une information quelquefois orale. Nous avons également recensé tous les équipements et mobiliers qui pouvaient gêner les cheminements et les déambulations des personnes âgées. Ça peut être des saillies sur leur cheminement, ça peut être aussi des choses quelquefois en hauteur, un panneau à peine trop bas qu'une personne mal voyante risque de heurter, toutes les embûches dont nous ne mesurons pas suffisamment la difficulté qu'elles créent à beaucoup de nos concitoyens, les escaliers bien sûr, le stationnement qui doit avoir une certaine surface et puis une lisibilité bien sûr facile et une largeur bien déterminée de façon à ce qu'une personne qui conduise en fauteuil puisse facilement sortir et manipuler son fauteuil autour du véhicule. De la même façon on a eu à cœur aussi de vérifier la place ou l'empiètement occupé sur les trottoirs par les véhicules avec parfois de très mauvaises surprises car une voiture qui arrive en butée d'un stationnement dépasse

quelquefois de 40 cm sur un trottoir et cela suffit pour le rendre inapte à l'usage en fauteuil en tout cas bien en-dessous du 1,40 m de large requis. Et puis de la même façon la signalétique, les systèmes d'information, les dispositifs d'ouverture des parkings... C'est tous ces détails qu'on a recensé sur ces 6 000 fiches annotées des diagnostics de base et qui ont permis l'élaboration d'une base de données importante qui comprend pour chacun de ces tronçons la liste exhaustive de tous les travaux et aménagements qu'il nous reste à faire mais aussi leur estimation. Grâce à cette enquête, on a établi le profil de la Ville de Besançon en matière d'accessibilité, avec plusieurs niveaux. On peut constater que 5 % de notre voirie soit 6 km sont vraiment accessibles sans faire une once de travaux, 76 % sont praticables sans avoir recours à des travaux conséquents. 13 % sont praticables avec un accompagnement, 2 % ne le seront jamais parce qu'on a des pentes, des falaises, des circuits impossibles à aménager, et quelquefois des arrêts de trottoirs qui font qu'on a encore un petit peu de cheminement à créer, c'est les 4 % que vous lisez en bas du tableau. Si on met en dynamique un petit peu la qualité de notre voirie en fonction des critères : accessibles praticables, praticables mais difficilement et non praticables, sur les 125 km de voirie étudiés et choisis par les associations, vous voyez que les deux premières catégories sont nettement prioritaires.

Nous avons ensuite déterminé le poids financier des travaux dans ces différentes catégories et nous avons défini une classe 1 de section des tronçons accessibles au sens de la loi bien sûr mais sans aucun aménagement ou très peu, une classe 2 avec des travaux faciles, c'est simplement du mobilier à déménager ou un petit ravalement de chaussées, des choses pas trop lourdes en tout cas sur le plan financier, une classe 3 avec des travaux très difficiles et des contraintes fortes, des pentes à corriger, des revêtements à refaire entièrement, quelquefois des cheminements de trottoirs à créer, et puis la classe 4 où les travaux sont inenvisageables. Le coût de l'ensemble des travaux à réaliser est estimé à 9,6 M€ (soit 78 € le mètre de chaussée) que nous avons décidé de réaliser en tranches annuelles et 15 ans de travaux avec en moyenne à peu près 500 à 580 000 € par an sachant que ça fait 8 % de travaux à peu près par an qui seront d'inégal impact et d'inégale importance, les travaux les plus lourds étant parfois réalisés sur deux années voire trois. Vous avez l'exemple là de la deuxième année avec 9 % des travaux, ce qui correspond à 14 % de la voirie qu'on a prévu de refaire ou qu'on doit refaire, l'année n+4, n+5, n+6 vous voyez se rajouter en rouge les travaux prévus en année 14 et 15 enfin où 100 % des aménagements seront réalisés avec une dernière tranche de 8 % de travaux. Donc des travaux très coûteux, mais à l'aune de certains exemples que vous pouvez découvrir aussi ici, on se rend compte que les seuls aménagements ne suffiront pas, on voit des voitures mal garées, des poubelles sur les trottoirs, des stop clients, des chalands qui envahissent aussi, donc il faudra qu'on accompagne ce plan par la mise en place d'une grande communication de responsabilisation citoyenne.

**M. LE MAIRE :** Merci ma chère Nicole. Il y a un gros travail de fait et je voudrais ce soir en profiter pour vous signaler que pour notre ami Bernard TARDY qui est ici présent, c'est le dernier Conseil Municipal. On le connaît bien, on peut l'applaudir (applaudissements). Je l'ai connu directeur du CHAT. Il a beaucoup travaillé aussi sur ce dossier à la mission handicap avec Jean-Jacques DEMONET. Quand certains parlent de mutualisation, Bernard a partagé son temps pour le schéma d'accessibilité, un tiers Agglomération, un tiers Ville, un tiers CCAS donc il y a eu là aussi une vision élargie à l'ensemble de l'Agglomération. Bernard TARDY va nous quitter dans quelques semaines avec la satisfaction du travail accompli puisqu'il va partir en laissant un schéma d'accessibilité mis en place pour les 15 années à venir. Donc merci encore Bernard pour tout ce que vous avez fait pour la Ville mais aussi pour les personnes en situation de handicap qui vous doivent beaucoup.

**Mme Catherine GELIN :** Je suis contente que cette initiative soit prise mais il me semblait que la loi du 11 février 2005 et non 2006 signalait pour la mise en conformité la date du 1<sup>er</sup> janvier 2015 et non pas d'ici 15 ans, 2024. Je suis un petit peu étonnée de cette longueur de temps. D'autre part c'est vrai que ça engendre des coûts fort importants néanmoins créateurs d'emplois donc c'est quelque chose qui sera positif pour l'ensemble de nos concitoyens. J'avais aussi plusieurs questions. J'ai assisté à la présentation du projet sur la gare SNCF et en commission d'accessibilité on avait eu la réflexion sur les passages qui ne posaient pas de problème lorsque c'était une grande gare mais qui posaient problème dans les haltes. La personne qui représentait la SNCF disait qu'une personne sur deux était une personne à mobilité réduite, donc il faut, lorsqu'il y aura des aménagements structurants pour les transports, qu'on

ait cela à l'esprit, ce n'est pas «chouiem», ce n'est pas un petit nombre de personnes concernées par l'accessibilité.

**M. LE MAIRE** : Dans la langue dans laquelle vous vous exprimez, «chouiem» ça ne veut pas dire petit, ça veut dire beaucoup.

**Mme Catherine GELIN** : «Chouiem» pour moi, cela veut dire petit.

**M. LE MAIRE** : «Chouia» c'est petit, chouiem c'est grand je crois.

**Mme Catherine GELIN** : Et j'avais une suggestion à faire : lorsqu'il y aura amélioration des voiries, celles-ci vont se faire devant des établissements recevant du public ; est-il possible de concevoir que les collectivités ou les intéressés puissent participer en même temps à la valorisation de ces cheminements ? Je vous remercie.

**M. Jean-Jacques DEMONET** : La première chose pour répondre à Mme GELIN, c'est que nous sommes humbles et nous pouvons dire quand même puisque vous posez la question que nous sommes une des premières villes, on doit être 5 à peu près en France, à déposer notre schéma d'accessibilité à la date demandée. Pour la date de 2015, tout le monde est réaliste pour reconnaître qu'aucune municipalité ou intercommunalité ne pourra rendre accessible toutes ses voiries ou tout son réseau de transports pour 2015. Pour mémoire je rappelle quand même que dans le projet de loi sur lequel j'ai travaillé, les associations ont demandé de repousser de 2 ans la date limite car tout le monde savait que ce n'était pas jouable.

Vous avez parlé des gares ; toutes les gares considérées comme telles seront rendues accessibles, toutes les haltes ferroviaires ne le seront pas car il n'y a plus de personnel dans les haltes ferroviaires. Vous parlez de la gare SNCF de Besançon, quand elle sera rénovée, terminée, il y aura des ascenseurs à tous les quais.

**M. LE MAIRE** : On a même dû se battre un peu pour cela parce que ce n'était même pas acquis pour le quai existant qu'il y ait un ascenseur.

**M. Jean-Jacques DEMONET** : J'ajouterai qu'on vous a présenté ce soir les grandes lignes du schéma d'accessibilité parce qu'on parle de la voirie, du transport, des ERP. Simplement le schéma d'accessibilité ne s'arrête pas là. Il concerne également la culture, le sport, l'emploi, la formation, etc. qui reste à travailler mais on va s'y employer avec vous puisque vous faites partie de la commission intercommunale d'accessibilité Madame GELIN. Alors si vous permettez Monsieur le Maire, je remercierai les élus qui ont travaillé avec nous dans cette commission, les services qui ont fait un énorme travail et dans les temps impartis, le réseau associatif, toutes associations et tout type de handicaps confondu et bien sûr je ne remercierai pas M. TARDY puisque le Maire l'a si bien fait mais je regrette qu'il parte si tôt parce qu'il n'a pas fini son travail, c'est tout ! Je vous remercie.

**Mme Nicole WEINMAN** : Juste une précision à Mme GELIN, la date butoir de 2015 ne concerne que le transport. En matière d'aménagement de voirie il n'y a pas encore de date butoir, ça arrivera peut-être mais elle n'est pas encore arrêtée.

**M. LE MAIRE** : Ce qu'il faudrait simplement rappeler, c'est que beaucoup de villes de France en sont encore au stade des diagnostics alors que nous en sommes au stade de déposer notre plan, donc nous ne sommes pas en retard, bien au contraire».

Après en avoir délibéré et sur avis favorable unanime de la Commission n° 5, le Conseil Municipal, à l'unanimité des suffrages exprimés, décide d'adopter les propositions du Rapporteur.

*Récépissé préfectoral du 23 décembre 2009.*