

# Annexe accessibilité

Préparé pour le compte de :  
 Grand Besançon Métropole

24 oct. 23

## Gestion du document

Titre de l'étude :	Plan de Mobilité Grand Besançon Métropole
N° de projet :	C1082
Titre du document :	Annexe accessibilité
Maitre d'ouvrage :	Grand Besançon Métropole
Auteur principal :	Alexandre Fontaine
Autre(s) rédacteur(s) :	Mathilde Lemesle, David Wiedmer

## Distribution

Version	Revu par	Date de parution	Distribution	Modifications apportées
V1.0	David Wiedmer	24 oct. 23	GBM	
V2.0	Mathilde Lemesle	1 févr. 24	GBM	Ajustements liés aux remarques sur le PDM



## SOMMAIRE

<b>LE CONTEXTE.....</b>	<b>4</b>
<b>LE CADRE LEGISLATIF .....</b>	<b>5</b>
LES FONDEMENTS REGLEMENTAIRES .....	5
LES EVOLUTIONS LIEES A LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITES (LOM).....	6
LES OUTILS DE PLANIFICATION DE L'ACCESSIBILITE.....	6
<b>LE PLAN DE MOBILITE DE GRAND BESANÇON METROPOLE .....</b>	<b>7</b>
<b>LES PLANS ET SCHEMAS D'ACCESSIBILITE.....</b>	<b>8</b>
<b>LES TRANSPORTS EN COMMUN .....</b>	<b>9</b>
LE RESEAU FERROVIAIRE.....	9
LE RESEAU ROUTIER REGIONAL.....	10
LE RESEAU GINKO.....	10
<b>LA VOIRIE ET LES ESPACES PUBLICS .....</b>	<b>12</b>
<b>BILAN : POURSUIVRE LES EFFORTS DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA CHAINE DE DEPLACEMENT .....</b>	<b>14</b>
<b>LA STRATEGIE DE MISE EN ACCESSIBILITE.....</b>	<b>15</b>
<b>LES ENJEUX DE GRAND BESANÇON METROPOLE.....</b>	<b>16</b>
L'ACCESSIBILITE, UNE AFFAIRE DE TOUS .....	16
<b>LES ACTIONS .....</b>	<b>16</b>
ACTION A.1 - POUR UN DEVELOPPEMENT COHERENT AVEC UNE MOBILITE ALTERNATIVE .....	17
ACTION B.3 - REMETTRE LES BESOINS DES HABITANTS AU CENTRE DES POLITIQUES DE MOBILITES DURABLES.....	17
ACTION C.7 - MAILLER LE TERRITOIRE DE GBM DE POLES DE MOBILITE DE QUALITE.....	17
ACTION C.7 BIS - IDENTIFIER ET CREER UN NOUVEAU PEM "POLE SANTE".....	17
ACTION C.11 - POURSUIVRE LA MISE EN ACCESSIBILITE DES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF DE GBM ET RBFC .....	19
ACTION D.14 - DEFINIR LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC ET LA PLACE DE CHAQUE MODE, DONT LA VOITURE .....	19
ACTION D.15 - DEFINIR ET METTRE EN ŒUVRE LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT .....	19
ACTION D.16 - REQUALIFIER ET SECURISER LES PENETRANTES AU SEIN DU BASSIN URBAIN ET AMENAGER LES ITINERAIRES CYCLABLES ET PIETONS.....	20
ACTION D.17 - SECURISER LES LIEUX A ENJEUX .....	20
ACTION D.18 - AMENAGER LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC DANS LES CENTRALITES DE BASSIN ET DANS LES ZAE.....	21
ACTION E.21 - ASSURER LE SUIVI DU PDM.....	21
<b>LA PROGRAMMATION.....</b>	<b>21</b>

# LE CONTEXTE

LE CADRE LEGISLATIF

LA PLAN DE MOBILITE DE GRAND BESANCON METROPOLE

## Le cadre législatif

### Les fondements réglementaires

La mise en accessibilité de la voirie, des établissements recevant du public et des réseaux de transports collectifs est un enjeu de solidarité nationale et de cohésion sociale. Agir pour l'accessibilité de tous, c'est également agir pour une mobilité inclusive, affirmée dans la Loi d'Orientation des Mobilités, et améliorer le confort de marche pour tous.

L'article L1214-2 du Code des Transports précise que « Le plan de mobilité vise à assurer :

- L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, (...)
- Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite (...)
- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ;
- L'organisation du stationnement (...), notamment en définissant les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite (...)

#### Les orientations obligatoires fixées par le Code des Transports (Article L1214-2 du code des transports - version au 25 août 2021)

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, « ... », ; en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain, « ... » ;</li> <li>• 2° Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;</li> <li>• 3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ;</li> <li>• 4° La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers, « ... », dans une perspective multimodale ;</li> <li>• 9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social « ... », à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives « ... » ;</li> <li>• 9° bis L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ;</li> <li>• 9° ter L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau,</li> </ul> |
|---|---|

- 5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, « ... ».
  - 6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;
  - 7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, « ... » ;
  - 7° bis La localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou entrées de ville, le nombre de places de stationnement de ces parcs, « ... », et la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnel ;
- notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire ;
- 10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;
  - 11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ; ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif « ... ». Le plan de mobilité peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables « ... ».

Plusieurs autres articles du Code des Transports traitent de l'accessibilité, avec en particulier :

- L'article L1111-1 : « Le système des transports doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectif le droit qu'à toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens, y compris ceux faisant appel à la mobilité active, ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter elle-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. »
- L'article L1112-1 : « (...) les services de transport collectif sont rendus accessibles aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite (...) ». « L'accessibilité du service de transport est assurée par l'aménagement des points d'arrêt prioritaires compte tenu de leur fréquentation, des modalités de leur exploitation, de l'organisation des réseaux de transport et des nécessités de desserte suffisante du territoire. »

#### La Loi « Handicap » introduit deux notions essentielles :

- La notion de « **personne à mobilité réduite** » : Toutes les formes de handicap et toutes les situations de mobilité réduite doivent être considérées. Cette définition inclut l'ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente. Sont concernées les personnes ayant un handicap physique, sensoriel, mental, cognitif, psychique, ainsi que toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, y compris les personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants.
- La notion de « **chaîne de déplacement** » : La continuité du déplacement doit être assurée dans son intégralité. La logique d'accessibilité concerne à la fois le cadre bâti (logements, établissements recevant du public), la voirie, l'aménagement des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » a été adoptée pour donner une nouvelle impulsion à l'intégration dans la société des personnes handicapées et à mobilité réduite. En passant d'un contexte incitatif à un cadre prescriptif, la loi introduit d'importantes évolutions :

- L'extension du champ d'application de la Loi à la voirie et aux espaces publics,
- La prise en compte de tous les types de handicap,
- L'introduction de la notion de chaîne de déplacement : celle-ci comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transports, ainsi que leur intermodalité, l'objectif étant d'éliminer toute rupture au cours du déplacement,
- La mise en place d'outils,
- L'institution d'une obligation de résultat : la loi impose des délais pour la mise en œuvre des différentes obligations,
- La mise en place d'une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite par les autorités organisatrices de la mobilité.

**Principales prescriptions techniques issues du décret du 21 décembre 2006 et de l'arrêté du 15 janvier 2007, découlant de la Loi du 11 février 2005 :**

- Une pente inférieure à 12% pour monter à bord d'un véhicule de transport collectif,
- Un revêtement de sol non meuble et non glissant,
- Une largeur minimum d'un trottoir égale à 1,4 mètres (hors mobilier ou obstacle) et 1,2 mètres (avec aucun mur ou obstacle de part et d'autre du cheminement), un dévers inférieur à 2%,
- Une pente de 5% maximum (si pente > 4%, un palier de repos est aménagé en haut et en bas de chaque plan incliné et tous les 10 mètres en cheminement continu),
- Des abaissées de trottoirs au droit des traversées piétonnes, avec des ressauts dont la hauteur ne peut être supérieure à 2 centimètres,
- Des bandes d'éveil de vigilance (normes NF P98-351),
- Des dimensions adaptées du mobilier urbain,
- Des contrastes visuels,
- Des caractéristiques géométriques nécessaires pour les places de stationnement et les arrêts de transport collectif,
- La pose de répéteurs sonores sur les feux de signalisation...
- Au moins 2% d'emplacements de stationnement réservés aux titulaires de la Carte Mobilité Inclusion sur le domaine public, avec 3,3m minimum de largeur par emplacement, et un devers transversal inférieurs à 2%.

### Les évolutions liées à la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)

La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités introduit d'importantes évolutions du code des transports, de la voirie routière et du code général des collectivités locales, afin d'améliorer et concrétiser des mesures prises pour assurer l'accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite :

- L'obligation d'un tarif accompagnateur des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite pouvant aller jusqu'à la gratuité, l'obligation de faciliter l'accès aux TPMR,
- La dispense d'obligation de résidence sur le ressort territorial et d'un passage devant une commission médicale locale pour les personnes disposant d'une carte « mobilité inclusion »,
- L'élargissement de la notion de substitution, avec la possibilité de remplacer les services de substitution par la mise en accessibilité de deux arrêts supplémentaires non prioritaires pour chaque arrêt pour lequel l'impossibilité technique est avérée. Les services de substitution peuvent prendre la forme de transports de substitution ou de mesures de substitution,
- L'obligation de publicité de l'état d'avancement de la politique d'accessibilité sur le site internet de l'autorité organisatrice jusqu'à la fin de la mise en œuvre de la programmation,
- Les autorités organisatrices veillent à l'existence d'un service d'information voyageurs,
- Collecte, accessibilité et réutilisation par les opérateurs de transport et les gestionnaires d'infrastructure des données sur l'accessibilité des services réguliers de transport public aux personnes handicapées ou à mobilité réduite,
- Collecte, accessibilité et réutilisation par les communes et les établissements publics de coopération intercommunale des données relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite des principaux itinéraires piétons situés dans un rayon de 200 mètres autour des points d'arrêt prioritaires,
- L'obligation de création d'une plateforme nationale de réservation des services d'assistance et de substitution en gare.

### Les outils de planification de l'accessibilité

La Loi « Handicap » a rendu obligatoire plusieurs outils de planification de l'accessibilité :

- Le **Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transports publics** - Agenda d'Accessibilité Programmée (SD'AP), qui est élaboré par chaque Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM),
- Le **Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics** (PAVE), qui est élaboré par les communes, et qui fixe les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes,

- L'annexe « accessibilité » du Plan de Mobilité.

### Le schéma directeur d'accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée

La Loi du 11 février 2005 impose l'élaboration d'un Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée (SD'AP) par chaque autorité organisatrice de la mobilité. Ce SD'AP vise à planifier la politique d'accessibilité des services et des réseaux de transports collectifs dans un délai de 10 ans. Ce schéma concerne :

- Le parc de matériel roulant,
- Les points d'arrêt,
- Les dispositifs liés au repérage et à l'information des voyageurs,
- Les services d'accompagnement.

### Les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)

La Loi du 11 février 2005 prescrit dans chaque commune de plus de 1 000 habitants la rédaction d'un document de programmation, le **Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE)**. Ce plan fixe au minimum, les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes (dans les rues, places, parcs et jardins) et des aires de stationnement présentes sur le territoire d'une commune (que ces circulations et aires relèvent de la voirie communale, intercommunale, départementale, nationale ou de voies privées ouvertes à la circulation publique). Par défaut, la compétence de l'élaboration du PAVE relève de la commune et le PAVE est élaboré à l'initiative du maire. Mais les EPCI compétents en matière de mobilité peuvent prendre cette initiative également. La loi prévoit que ce Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics, fait partie intégrante du PDM lorsqu'il existe.

**Communes concernées par les PAVE :** Avanne-Aveney, Beure, Boussières, Chalezeule, Châtillon-le-Duc, Chemaudin et Vaux, Cussey-sur-l'Ognon, Dannemarie-sur-Crète, Devecey, École-Valentin, Fontain, Franois, Geneuille, Grandfontaine, Les Auxons, Marchaux-Chaufontaine, Mamirolle, Miserey-Salines, Montfaucon, Montferrand-le-Château, Morre, Nancray, Novillars, Pelousey, Pirey, Pouilley-les-Vignes, Roche-lez-Beaupré, Saône et Saint-Vit, Serre-les-Sapins, Thise, Torpes. *D'après les données INSEE 2019*

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019, la compétence voirie a été transférée au Grand Besançon Métropole. Actuellement, aucun bilan des PAVE et de leur mise en œuvre n'est réalisé, sauf pour la commune de Besançon qui effectue un bilan tous les ans.

### L'annexe accessibilité

Elle fait partie intégrante du PDM et constitue une obligation légale pour toute prescription d'élaboration, de modification ou de révision d'un PDM. L'annexe accessibilité du PDM

indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, et fixe le calendrier de réalisation correspondant. Elle se compose de :

- La présentation du cadre légal et des enjeux,
- Un état des lieux des actions préalablement menées pour améliorer l'accessibilité du territoire,
- La définition de la stratégie d'accessibilité du territoire du Grand Besançon Métropole sous forme d'actions,
- Les PAVE communaux annexés.

## Le plan de mobilité de Grand Besançon Métropole

Ainsi la loi n° 2005-102 du 11 février 2005, pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, impose désormais aux collectivités locales de s'engager dans une politique active en faveur de l'accessibilité de la chaîne de déplacements. Notamment, dès lors qu'un Plan de Mobilité (PDM) est élaboré, révisé ou modifié, une annexe particulière traitant de l'accessibilité doit y être jointe. Cette annexe répond à cette obligation et complète le diagnostic et les actions déjà exposés dans le PDM en matière d'accessibilité. La loi précise en outre que l'annexe doit a minima indiquer les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre en matière d'accessibilité, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant.

L'annexe accessibilité du PDM permet la prise en compte de la planification de l'accessibilité de la chaîne des déplacements. Par là même, cet exercice vise à définir les conditions d'une bonne coordination entre les différents acteurs du territoire agissant pour l'accessibilité dans le cadre de leurs compétences respectives.

Au-delà de ces dispositions réglementaires, la présente annexe accessibilité fait le point sur les démarches d'ores et déjà engagées par les collectivités. Elle synthétise ces démarches et amorce les actions en faveur d'un travail de cohérence des projets pour atteindre l'accessibilité de la chaîne des déplacements. Ces actions sont alors développées au sein même du programme d'actions du PDM de l'agglomération bisontine. En plus de ces actions spécifiques, la question de l'accessibilité est présente de façon transversale à travers l'ensemble des fiches.

La mise en accessibilité de la voirie et des systèmes de transport, concourent à l'amélioration de la qualité de ces infrastructures, et donc à la promotion du report modal vers les modes alternatifs à la voiture particulière.

# LES PLANS ET SCHEMAS D'ACCESSIBILITE

Les transports en commun

La voirie et les espaces publics

## Les transports en commun

Quatre schémas d'accessibilité des transports en communs couvrent la Métropole : national, celui de la région Bourgogne-Franche-Comté, du Département et du Grand Besançon.

Ils prévoient la mise en accessibilité des quatre composantes de la chaîne des déplacements :

- Lieux d'attente : arrêts de bus, stations de tramway et de métro, embarcadères,
- Matériel roulant (bus, trams et métros) et naviguant (navettes maritimes),
- Pôles d'échanges (gares routières, ferroviaires),
- Services associés (information, points de vente, personnels et conducteurs).

### Le réseau ferroviaire

Grand Besançon métropole dispose d'un réseau ferroviaire centrée sur Besançon, avec :

- Une ligne à grande vitesse desservant deux gares TGV (Besançon-Franche-Comté et Besançon-Viotte) à destination de Paris, Marseille, Metz, Strasbourg, Mulhouse ou Luxembourg,
- Besançon-Viotte comme gare centrale, desservie par plusieurs lignes TER à destination de Lyon, Dijon, Belfort ou La Chaux-de-Fonds (Suisse).

Sur la Métropole, seules les gares de Besançon Franche-Comté TGV et de Besançon-Viotte sont identifiées comme points d'arrêt ferroviaires prioritaires et disposent du service Accès+. Ce service gratuit pour l'utilisateur, identifié dans le Schéma Directeur National d'Accessibilité de 2008, propose via une plateforme de réservation téléphonique, l'accueil en gare et l'accompagnement jusqu'à la place dans le train des personnes handicapées dans les meilleures conditions.

Un service d'assistance en gare gratuit est proposé aux Personnes en Situation de Handicap (PSH) et aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) dans les gares de BFC TGV et de Besançon Viotte.

*\*Réalisation du service de prise en charge est assurée en gare d'origine, de correspondance ou de destination : à l'aide d'une assistance humaine ou par des transports de substitution en rabattement vers les gares accessibles encadrantes pour les utilisateurs de fauteuil roulant quand la prise en charge sur le site s'avère impossible et à l'aide d'une assistance humaine pour les autres handicaps.*

Parmi les 15 gares et haltes, la plupart ne présentent pas d'aménagements en faveur des PMR et ne sont pas accessibles : quais dégradés sans bande podotactile, accès dégradés (revêtement stabilisé), pas de stationnement PMR... Seules les gares de Besançon Viotte, Besançon Franche-Comté TGV, Besançon Mouillère, Ecole-Valentin et Morre sont accessibles.



Gare de Roche-lez-Beaupré, revêtement non accessible © Google



Gare de Besançon Franche-Comté TGV, quais larges accessibles, bande podotactile et ascenseurs © Wikipédia

La mise en accessibilité des bâtiments voyageurs a eu lieu à Besançon Franche-Comté TGV, Besançon-Viotte, Besançon-Mouillère, Ecole-Valentin (lors de sa création et Morre. Celle des quais, souterrains et passerelles a eu lieu à Besançon Franche-Comté TGV (2011) et Ecole-Valentin (2013).

Après des études de mise en accessibilité en 2014, la réfection et des travaux de mise aux normes des quais sont programmés pour 2024-2025 pour la gare de Besançon-Mouillère. Après des études AVP-PRO engagées en 2017 et une mise en accessibilité du quai 1 réalisée en 2021, la gare de Besançon-Viotte sera entièrement accessible après le rehaussement du quai 2 à l'horizon 2023 permettant un accès au train de plain-pied. La gare de Saint-Vit a fait l'objet d'études préliminaires de mise en accessibilité (périmètre SNCF Mobilités et SNCF Réseau) en 2011 et 2015. Des travaux ont été programmés en 2021 dans les gares de Mamirolle (pose d'abris de quai, réfection du quai, mise aux normes de la signalétique...) et de Morre (pose de nouvelles bandes d'éveil à la vigilance, mise aux normes des escaliers

d'accès au quai et reprise de l'enrobé de la rampe d'accès au quai non aux normes). Des travaux sont prévus en 2024 pour aménager la gare de Saône en PEM (Pôle d'Echange Multimodal) et pour rendre les quais accessibles.

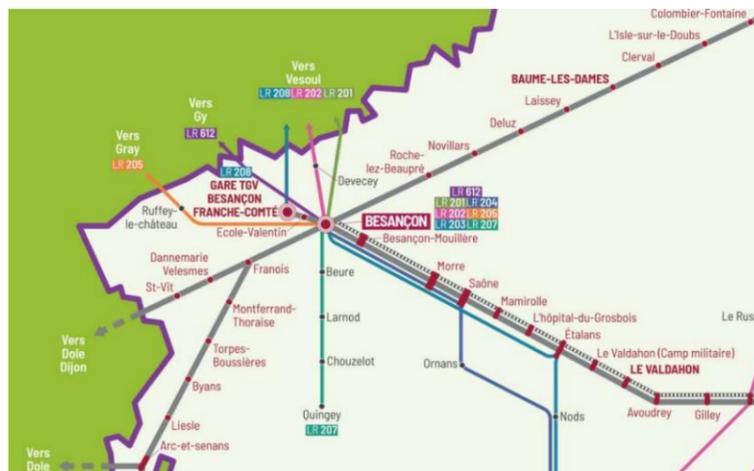
Concernant le parc de matériel roulant ferroviaire :

- Parc accessible à 61% en 2015,
- Renouvellement et modernisation du matériel non accessible pour atteindre une accessibilité prévue de 89% du parc en 2023.

Le réseau routier régional

Le réseau Mobigo est composé de 8 lignes régulières sur le territoire : LR201, LR202, LR203, LR204, LR205, LR207, LR208, LR612. Les lignes régulières proposent généralement entre 5 et 10 allers-retours par jour, dont les horaires sont majoritairement proposés en période de pointe. Ces lignes sont empruntées principalement pour des trajets quotidiens Domicile-Travail ou Domicile-Etudes. Huit communes sont desservies par au moins un arrêt Mobigo et 44% des arrêts de bus Mobigo sont localisés sur Besançon.

Quatre des huit lignes disposent de véhicules équipés de palette et d'une place pour un fauteuil roulant. Le coût du trajet est de 1,50 €, y compris pour l'accompagnant (gratuit sur quelques lignes). Le tarif doit augmenter à 2€ à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2024. Le service Mobigo est un service d'information voyageurs disponible par téléphone et est accessible aux personnes sourdes ou malentendantes depuis le 1er février 2016.



Bien que les lignes soient assurées avec du matériel roulant conforme, les services routiers ne sont globalement pas tous accessibles aux personnes à mobilité réduite, quais et cheminements à mettre aux normes.

Le service routier compte 16 points d'arrêt prioritaires dans les communes de GBM. La ville de Besançon compte 11 points d'arrêts prioritaires, Micropolis et Besançon Viotte sont particulièrement prioritaires. Les communes de Devecey, Ecole-Valentin, Les Auxons et Saône comptent chacune un point d'arrêt prioritaire.

Les arrêts de bus situés à la gare Besançon-Franche-Comté TGV ont été mis aux normes (bande de guidage, bande contrastée) fin 2021 - début 2022.

**Calendrier de mise en œuvre de l'accessibilité des points d'arrêt routiers régionaux**

Source : SDA-Ad'Ap régional 2015-2024

Année prévisionnelle de réalisation		Périmètres
1 <sup>ère</sup> période	2016-2017	1- Actualisation du SDA Ad'AP 2- Etat des lieux des arrêts routiers prioritaires 3- Etude opérationnelles des arrêts routiers prioritaires sous chef de file Région 4- Phase de concertation débutée
	2018	1- Réalisation des arrêts ne nécessitant pas de travaux de voirie, et dont la Région peut gérer les travaux en direct 2- Etudes sur les arrêts routiers prévus en 2019
	2019	1- Réalisation des travaux des arrêts routiers se situant en Haute Saône. Suite aux visites, ces arrêts révèlent des problèmes de sécurité et apparaissent moins accessibles que le reste du périmètre Franche Comté ; 2- Etudes sur les arrêts routiers prévus en 2020
2 <sup>ème</sup> période	2020	1- Réalisation des travaux des derniers arrêts en Haute Saône puis du Doubs ainsi que certains arrêts situés dans le Jura (Nord-Ouest) 2- Etudes sur les arrêts routiers prévus en 2021
	2021	1- Réalisation des travaux des arrêts restant dans le Jura. Les arrêts du Jura seront traités en dernier : ils sont plus nombreux mais globalement plus praticables.
	2022	Seront traités tous les arrêts ayant fait l'objet de décalage de calendrier

Le réseau Ginko

Il se compose de :

- 18 lignes urbaines desservant 583 arrêts de bus et 61 points d'arrêts de tramway, dont l'exploitation est confiée à un délégataire.
- 30 lignes périurbaines desservant 523 arrêts, exploitées par trois autocaristes avec qui GBM a contracté par le biais des marchés publics.

Il est structuré au moyen de cinq pôles d'échange facilitant les correspondances entre les unes et les autres (Micropolis à l'Ouest, Temis au Nord, Orchamps à l'Est, Chamars au Sud et République au centre). Depuis ces pôles, les voyageurs peuvent accéder au centre-ville. Ce mode d'exploitation permet de ne pas voir converger la totalité des lignes vers l'hypercentre ce qui, en raison de la configuration géographique du lieu, conduirait à une potentielle congestion.

### Accessibilité des points d'arrêts

Malgré des aménagements accessibles au niveau des gares et pôles d'échanges, la majorité des arrêts de transports collectifs routiers ne sont pas accessibles, avec des aménagements peu lisibles et non conformes (trottoirs étroits non accessibles, pas de bande podotactile, pas d'affichage ou d'information voyageur sonore).



Arrêt routier accessible, Pôle République © Google



Arrêt routier Mairie d'Ecole-Valentin, © Google

Toutefois, les efforts se sont concentrés sur les lignes à haut niveaux de services, accueillant le plus de voyageurs quotidiennement. Ainsi, en 2023 :

- 100% des 61 points d'arrêt de tramway sont accessibles.
- 195 arrêts de bus sont accessibles à Besançon (soit 33,8% des 578 arrêts urbains) dont 100% des points d'arrêt du site propre de la Lianes 3.
- 140 arrêts sont accessibles dans les communes de Grand Besançon Métropole (hors Besançon), soit 20,1% des 696 arrêts périurbains.

L'ensemble des points d'arrêts identifiés dans le SDA-Ad'Ap (2015 ; arrêts prioritaires) de GBM ont été mis en accessibilité. Les points d'arrêts de 15 communes qui ont intégré GBM en 2017 et ne figuraient pas dans le SDA-Ad'Ap n'ont cependant pas encore été mis en

accessibilité. Certains ont été mis en accessibilité partiellement, comme Saint-Vit, Devecey, Cussey et Merey-Vieilley.

Les points d'arrêts routiers du réseau Ginko font l'objet d'une programmation annuelle. La programmation de 2024, identifie les arrêts suivants à mettre en accessibilité.

Nom de l'arrêt
CHALEZEULE - Fontaine
CHAMPAGNEY - Atribus
FRANCOIS - Mairie
ROCHE-LES-BEAUPRE - Rosiers
SAONE - Gare
SAONE - Marais
SAONE - Loupiots
ST VIT - Château d'eau
VENISE - Jean Moulin
BONNAY - Prairies
CHEVROZ - Rue des Fontaines
BESANCON - Velotte

Arrêt à mettre en accessibilité (quais) - prévu dans la programmation annuelle de 2024 du réseau Ginko

Également, les points d'arrêts routiers sont mis aux normes lors de projet de réaménagement de voirie.

### Accessibilité du matériel roulant, information voyageur et formation du personnel

Depuis 2019, l'ensemble du parc de véhicules urbains est accessible.

- Les rames de Tramway sont équipées de 2 emplacements réservés aux fauteuils roulants, une fermeture sonore des portes avec signal sonore et bandeau lumineux, des écrans embarqués avec signal sonore et bandeau lumineux.
- Les bus urbains sont équipés : d'un plancher plat et de rampe d'accès électrique (une procédure de test a été mise en place avec 96% de matériel fonctionnel), des pictogrammes pour préciser la localisation des rampes, des annonces vocales à l'indication de l'arrêt.

Des journées de formation pour le personnel sont organisées annuellement (en 2019, 41 agents ont été sensibilisés au handicap via une formation par l'exploitant). Aussi, des journées de sensibilisation au handicap sont organisées par le CCAS de Besançon (en 2022, la formation s'est déroulée suivant trois modules d'une demi-journée dédiés à différents types de handicaps).



Source : Wikimedia Commons / Rapport d'activité annuel Besançon Mobilités

### Ginko Access : un service dédié aux personnes à mobilité réduite 7j/7 de porte à porte au sein de GBM

En complément du réseau régulier, le service de Transport à la Demande pour personnes en situation de handicap, actuellement nommé « Ginko Access », a été lancé en novembre 2000, tout d'abord sur la seule ville de Besançon. En 2003, ce service a été d'abord étendu à 18 communes de première couronne. Puis le 1er janvier 2007, il a été étendu à l'ensemble du territoire de la CAGB (Communauté d'Agglomération du Grand Besançon) quand celle-ci ne comptait seulement que 59 communes. Avec la loi Notre, l'extension du territoire en 2017 et plus la fusion de certaines communes, il a été de nouveau étendu en 2018. Depuis septembre 2018, le service Ginko Access couvre l'ensemble des 68 communes de la communauté d'agglomération du Grand Besançon Métropole. Le service « Ginko Access » dispose au total de onze véhicules prenant en charge les usagers « d'adresse à adresse » sur toutes les communes du Grand Besançon.

Le service a accueilli 32 589 voyages en 2022, avec des flux majoritaires depuis et vers Besançon (86% des flux sont en lien avec Besançon) et des flux en milieu périurbain majoritairement orientés sur la partie Ouest. Le poids des voyages périurbains représente environ 26% en 2022. Le service arrive cependant à saturation et un manque de disponibilité en heure de pointe est observé.

Les objectifs fixés par le bilan d'activité 2022 pour 2023 sont notamment de :

- Adopter le nouveau règlement d'accès pour se conformer à la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) parue le 26 décembre 2019 qui stipule les points suivants :

- L'accès des personnes en situation de handicap aux services de transport adapté ne sera plus restreint : Le service ne pourra plus être restreint, ni par une obligation de résidence sur le territoire concerné, ni par l'obligation d'un passage devant une commission médicale locale, au minimum pour les personnes handicapées et à mobilité réduite disposant d'une *carte mobilité et inclusion* (avec un taux de plus de 80%).
- Finaliser les actions engagées sur la refonte du règlement Ginko Access afin d'intégrer la nouvelle législation et les outils proposés par le nouveau logiciel de gestion pour 2023.
- Établir le cahier des charges pour la mise en accessibilité du futur site internet [www.ginko.voyage](http://www.ginko.voyage)
- Continuer la mise en accessibilité des supports d'information généraux sur le réseau Ginko avec des contrastes élevés et des textes en FALC (Facile à lire et à comprendre) dans la continuité du travail réalisé avec le plan « Métro ».
- Poursuivre la formation des conducteurs et favoriser la sensibilisation aux handicaps sur le réseau Ginko en organisant des actions de sensibilisations au sein de l'entreprise.

Il existe également une Commission d'accès au service Ginko Access, qui définit les règles d'accès au service et statue sur les dossiers des personnes souhaitant accéder au service Ginko Access. Une fois par an, les membres de la Commission se réunissent pour faire un bilan de l'année écoulée.

### La voirie et les espaces publics

Parmi les communes du GBM, seule la commune de Besançon dispose d'un PAVE munie d'une programmation (réalisée en 2009). Celui-ci prévoit un programme pluriannuel et une enveloppe de 300 000 € par an pour la mise en accessibilité de 125 km de voiries et espaces publics. Le programme pluriannuel de mise en accessibilité a proposé de se reposer sur l'intermodalité (priorisation des cheminements entre les ERP non centraux et les arrêts TC) et de rayonner autour des centralités (mise en accessibilité de proche en proche autour de la vie des quartiers).

Début 2021, un tiers du linéaire a été mis en accessibilité, soit 120 km sur les 400 km prévus à proximité des principaux pôles générateurs.

Les communes périphériques de GBM ont réalisé un PAVE en 2016. Aucune programmation n'a été établie. Les aménagements en faveur de l'accessibilité des PMR se mettent en œuvre de façon ponctuelle, lorsque des aménagements sont réalisés sur la voirie.

Ainsi, l'accessibilité dans les communes périphériques est inégale :

- Certaines agissent en faveur des piétons et des PMR en faveur de travaux récents, pour d'autres l'accessibilité PMR demeure peu prise en compte,

- Des trottoirs dans l'ensemble peu larges voire inexistant localement dans les centres-villages de communes périphériques, ne permettant pas notamment aux personnes en fauteuil roulant de les emprunter,
- De nombreuses traversées piétonnes demeurent non conformes,
- Des cheminements piétons absents, discontinus et entrant parfois en conflit avec des obstacles fixes ou mobiles,
- Des places PMR relativement qualitatives en centre-urbain, mais absentes ou non entretenues sur plusieurs gares.

Les communes de la périphérie de GBM présentent également des profils topographiques variés (avec notamment des pentes importantes) représentant des contraintes fortes pour l'accessibilité PMR.



En 2022, 89 traversées piétonnes ont été mises aux normes, ainsi que 4,7 km de voirie, ET 10 places PMR. Également, 150 nouveaux modules sonores ont été commandés (source : Rapport d'accessibilité 2022 GBM).

## Bilan : Poursuivre les efforts de mise en accessibilité de la chaîne de déplacement

FORCES	FAIBLESSES
<p><b>Réseau de transports en commun :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Des gares ayant déjà fait l'objet de mises en accessibilité (Besançon Franche-Comté TGV, Besançon Viotte, Besançon Mouillère, Ecole-Valentin).</li> <li>• Des gares bénéficiant du <b>service Accès Plus</b> (Besançon TGV et Besançon Viotte) et de <b>services de substitution</b> (service Accès TER à Saint-Vit et transport de substitution à Mamirolle).</li> <li>• Un matériel roulant ferroviaire en renouvellement avec un objectif de <b>89% du parc matériel roulant accessible en 2023</b>.</li> <li>• Une mise en accessibilité des des points d'arrêt de Tramway et de TCSP du réseau Ginko.</li> <li>• Des initiatives de <b>formation pour le personnel et de sensibilisation au handicap</b> pour le grand public.</li> <li>• Un <b>service dédié aux personnes à mobilité réduite 7j/7</b> d'adresse à adresse au sein de GBM (Ginko Access).</li> <li>• Une <b>programmation annuelle de mise en accessibilité des arrêts de transports Ginko</b>.</li> </ul> <p><b>Voirie et espaces publics :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un PAVE réalisé sur Besançon en 2009 et un programme pluriannuel ayant permis l'<b>accessibilité d'un linéaire de 120 km</b> à proximité des principaux pôles générateurs.</li> </ul>	<p><b>Réseau de transports en commun :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une majorité de haltes non accessibles, mais une mise en accessibilité des principales gares du territoire et des travaux en cours</li> <li>• Mise en accessibilité partielle des points d'arrêts de 15 communes qui ont intégré GBM en 2017 et qui ne figuraient pas dans le SDA-Ad'Ap</li> </ul> <p><b>Voirie et espaces publics :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une mise en accessibilité inégale et globalement très faible dans les communes hors Besançon, ne disposant pas de PAVE.</li> <li>• De nombreuses traversées non conformes et trottoirs étroits non réglementaires sur l'ensemble du territoire de GBM.</li> <li>• Des cheminements piétons absents, discontinus et entrant parfois en conflit avec des aménagements cyclables.</li> <li>• Du stationnement PMR de qualité variable.</li> </ul>
<p><b>OPPORTUNITES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un cadre légal et des documents cadres en faveur de la mise en accessibilité : SDA-Ad'Ap et PAVE Besançon, avec une programmation établie pour la mise en accessibilité PMR des quais.</li> <li>• Une double compétence TC &amp; voirie pour GBM récente facilitant la mise en accessibilité.</li> <li>• Une concentration de pôles générateurs à Besançon permettant de limiter l'étendue des travaux de mise en accessibilité coûteux.</li> </ul>	<p><b>MENACES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un espace insuffisant sur la voirie (voiries contraintes par un urbanisme dense notamment dans le cœur de Besançon) ne permettant pas la continuité des cheminements en toute sécurité.</li> <li>• Un contexte défavorable avec beaucoup de cheminements piétons disposant d'une forte pente.</li> <li>• Des aménagements de mise en accessibilité coûteux.</li> </ul>

# LA STRATEGIE DE MISE EN ACCESSIBILITE

Les enjeux

Les actions

La programmation

## Les enjeux de Grand Besançon Métropole

### L'accessibilité, une affaire de tous

Le terme « personne à mobilité réduite » (PMR) englobe toute personne « gênée dans ses mouvements et ses déplacements de manière provisoire ou permanente » ([handinorme.com](http://handinorme.com)). Un large panel de personnes sont donc concernées : personnes en situation de handicaps moteurs ou mentaux, personnes malvoyantes, parents avec enfants et poussettes, voyageurs avec des valises, etc.

Grand Besançon Métropole considère l'accessibilité comme l'affaire de tous. En ce sens, le Plan de Mobilité de Grand Besançon Métropole s'articule autour de grandes orientations. L'accessibilité est un enjeu du PDM traité transversalement, qui se décline sur chacune d'entre-elles :

- Orientation n° 1 : AMELIORER NOTRE QUALITE DE VIE A TRAVERS LES MOBILITES
  - L'axe A « *Organiser le territoire pour faciliter l'accessibilité à l'emploi et aux services* » vise un aménagement du territoire cohérent avec les déplacements, pour réduire les distances à parcourir, et pour intégrer dans les projets d'aménagements urbains des cheminements dédiés aux mobilités actives.
  - L'axe B « *Accompagner les habitants et les professionnels au changement de mobilité* » vise des actions de collecte de données, et de transmission d'informations, qui doivent permettre une meilleure prise en compte des besoins des habitants, et une meilleure visibilité sur les secteurs et offres de mobilité accessibles.
- Orientation n° 2 : DEVELOPPER LES MOBILITES DU QUOTIDIEN
  - L'axe C « *Développer les offres de mobilité et les lieux où changer de mobilité* », intègre l'aménagement de cheminements piétons accessibles, et des places de stationnement voiture aux normes PMR au droit de l'armature de pôles de mobilité défini dans le PDM. Également, l'axe vise une poursuite de la mise en accessibilité des réseaux de transports existants.
  - L'axe D « *Mieux partager l'espace public* » vise une amélioration de la prise en compte des PMR dans les projets de requalification, via une charte d'aménagement, et le développement d'un plan piéton. La mise en œuvre des actions doit se traduire par un aménagement qualitatif des cheminements et traversées piétonnes au sein des lieux stratégiques (pôles de mobilité, écoles, ZAE, centralités de bassin).
- Orientation n° 3 : METTRE EN PLACE UNE GOUVERNANCE VERTUEUSE
  - L'axe « *Poursuivre une mise en œuvre collective avec les acteurs institutionnels de la mobilité* » vise un suivi des actions du Plan de Mobilité, dont les actions en lien avec la mise en accessibilité PMR.

Au-delà du Plan De Mobilité, Grand Besançon Métropole œuvre à la mise en accessibilité pour tous au travers de sa commission intercommunale d'accessibilité, dont le rôle vise à :

- Dresser chaque année le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports,
- Etablir un rapport annuel comprenant l'état des lieux de l'accessibilité et des propositions d'améliorations,
- Organiser un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées, et aux personnes âgées,
- Donner un avis sur les réflexions et actions promouvant l'accès des personnes handicapées, dans les champs de compétence de Besançon et du Grand Besançon, comme la lutte contre les discriminations, l'emploi, le tourisme, etc.

Un groupe d'expert a été également constitué. Il se compose de représentants des 5 familles de handicap (visuel, auditif, moteur, mental, psychique). Il a pour mission d'évaluer l'accessibilité réglementaire et d'usage d'un lieu.

### Les actions

L'accessibilité pour tous est une préoccupation principale du Plan de Mobilité. Elle est abordée de manière transversale dans le plan d'action. Les pages suivantes retranscrivent les mesures en lien avec la mise en accessibilité du territoire et des services de mobilité.

Les principales actions du PDM relatives à l'amélioration de l'accessibilité sont les actions C.11 et D.17 ; l'action D.14 relative au plan piéton y contribue également fortement. Il s'agira en outre d'assurer le suivi de la mise en œuvre des PAVE et SD'AP, grâce à l'outil de suivi du PDM dans l'action E.21. Dans une moindre mesure, d'autres actions du PDM y participent également s'agissant d'une préoccupation constante en matière de mobilité. Ainsi, la liste suivante, récapitule les principales actions concernées :

N° action	Action
A.1	Pour un développement cohérent avec une mobilité alternative
B.3	Remettre les besoins des habitants au centre des politiques de mobilité durable
C.7	Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité
C.7 Bis	Identifier et créer un nouveau PEM "Pôle Santé"
C.11	<b>Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transport collectif de GBM et de la Région BFC</b>
D.14	Définir le partage de l'espace public et la place de chaque mode, dont la voiture
D.15	Définir et mettre en œuvre la politique de stationnement

D.16	Requalifier et sécuriser les pénétrantes au sein du centre urbain et aménager les itinéraires cyclables et piétons
D.17	Sécuriser les lieux à enjeux <b>(Comprenant la poursuite de la mise en œuvre des PAVE)</b>
D.18	Aménager le partage de l'espace public dans les polarités de bassin et dans les ZAE
E.21	Assurer le suivi des actions du PDM

Le contenu détaillé de chaque action figure dans le plan d'actions détaillé (corps du PDM) dont une synthèse est présentée ci-après.

<ul style="list-style-type: none"> <li>pour développer des outils &amp; des actions adaptés</li> <li>Mieux comprendre les attentes des habitants et capitaliser sur leurs contributions pour prioriser les interventions</li> <li>Faciliter les déplacements et améliorer l'accès à l'information des usagers actuels et potentiels</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Capitalisation sur le retour des habitants en redéfinissant les moyens et les méthodes pour un traitement efficace des retours, dont le recueil de remontées relatives aux difficultés rencontrées par les PMR ;</li> <li>Facilitation des déplacements et amélioration de l'accès à l'information des usagers, via l'élaboration d'un guide de la mobilité GBM (publication numérique et papier), avec des indications sur les réseaux adaptés aux PMR.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>SNCF</li> </ul>
--	--	--

**Action A.1 - Pour un développement cohérent avec une mobilité alternative**

Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrage et partenaires
<ul style="list-style-type: none"> <li>Respecter et renforcer l'armature territoriale du SCoT Besançon Franche-Comté pour une cohérence entre urbanisme et mobilités</li> <li>Assurer une cohérence entre politiques urbaines et de mobilité</li> <li>Assurer la coopération entre les acteurs dans le cadre des projets urbains</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Intégration des solutions de mobilité alternatives à la voiture (dont piéton) lors de la requalification ou de l'aménagement de zones d'activités économiques (ZAE).</li> <li>Identification d'emplacements réservés dans les zones de développement, pour anticiper les aménagements en faveur des mobilités alternatives à la voiture (dont piéton)</li> <li>Elaboration de recommandations sur la requalification des espaces urbains, ou l'aménagement de liaisons piétonnes, en incluant la prise en compte des normes PMR.</li> </ul>	Tous les acteurs de la mobilité, de l'urbanisme et des espaces publics

**Action B.3 - Remettre les besoins des habitants au centre des politiques de mobilités durables**

Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrage et partenaires
<ul style="list-style-type: none"> <li>Centraliser l'information usager et mieux définir les cibles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Centralisation de l'information usager et définition des cibles pour développer des outils &amp; des actions adaptés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>GBM</li> <li>Région</li> </ul>

**Action C.7 - Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité**

Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrage et partenaires
<ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer l'accessibilité tous modes, et serviciel, à l'offre de transports en commun structurante par la hiérarchisation et l'aménagement de pôles de mobilité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement de liaisons piétonnes accessibles et sécurisées, à moins de 200 mètres autour des pôles, et mise en accessibilité des traversées piétonnes.</li> <li>Aménagement de nouveaux P+R, avec des arrêts de cars aux normes d'accessibilité.</li> <li>Respect des 2% de stationnement PMR minimum sur les P+R et parkings de pôles.</li> <li>Également, l'accès aux pôles de mobilité et aux P+R sera facilité par du jalonnement adapté aux modes actifs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>GBM</li> <li>Etat</li> <li>Région</li> <li>SNCF</li> <li>CD25</li> </ul>

**Action C.7 Bis - Identifier et créer un nouveau PEM "Pôle Santé"**

Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrage et partenaires
<ul style="list-style-type: none"> <li>Identifier et créer un nouveau PEM « Pôle Santé »</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Intégration lors des réflexions des besoins des PMR sur l'aménagement d'un PEM Pôle Santé.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>GBM</li> <li>Etat</li> <li>Région</li> <li>CD25</li> </ul>



**Action C.11 - Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transport collectif de GBM et RBFC**

Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrage et partenaires
<ul style="list-style-type: none"> <li>Faciliter l'accès aux réseaux de transports collectifs pour tous</li> <li>Améliorer et développer l'information à destination des PMR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Facilitation de l'accès aux réseaux de transports collectifs pour tous, en cohérence avec les schémas directeurs : Schéma directeur d'accessibilité ferroviaire, SDadap Région, SDadap TC et voirie GBM :                         <ul style="list-style-type: none"> <li>Poursuite de la mise en accessibilité des arrêts sur lignes structurantes (LIANES et arrêts accueillant les lignes « express » valorisées dans l'action C.9</li> <li>Continuation de la mise en accessibilité des points d'arrêts routiers prioritaires identifiés au SDAP de la Région.</li> <li>Poursuite de la mise en accessibilité des gares identifiées comme PEM (cf. action C.7).</li> <li>Poursuite de la mise en accessibilité du matériel roulant ferroviaire prévue dans le SDA'AP de la région BFC, avec un objectif de 89% du matériel roulant accessible en 2023.</li> </ul> </li> <li>Mise en accessibilité des cheminements piétons pour les arrêts routiers et ferroviaires mentionnés précédemment. Autour de chaque point, les cheminements présents à moins de 200 m seront mis aux normes PMR. La mise en accessibilité concernera les traversées piétonnes et les trottoirs. Les aménagements réalisés seront adaptés et qualitatifs, avec du revêtement podotactile sans obstacle et non-glissant, des largeurs de trottoirs conformes et adaptées à la fréquentation piétonne, des abaissés de trottoirs aux intersections. La mise en accessibilité est à articuler avec la mise en œuvre des PAVE (cf. action 17).</li> <li>Amélioration et développement de l'information pour les PMR : Les plans, itinéraires de calcul et application mobile existants, intégrant l'état de l'accessibilité des transports urbains seront étendus à tout le territoire de GBM : GINKO FALC (Facile à Lire et A Comprendre), et GINKO Guide (pour les déficients visuels).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>GBM</li> <li>Région</li> <li>SNCF</li> </ul>

**Rappel réglementaire :** La Loi d'Orientation des Mobilités rend obligatoire la collecte des données d'accessibilité dans les réseaux de transports collectifs (tous modes) et en voirie (200 m autour des points d'arrêt prioritaires). Cette collecte doit être réalisée pour le 16 mai 2022 pour les communes disposant d'au moins d'une gare et de points d'arrêt prioritaires, et pour le 1<sup>er</sup> décembre 2023, pour les autres communes comptant au moins un arrêt prioritaire. L'Etat est en train de concevoir la plateforme nationale de collecte des données pour faciliter le recueil par les collectivités.

**Action D.14 - Définir le partage de l'espace public et la place de chaque mode, dont la voiture**

Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrage et partenaires
<ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer le partage multimodal de la voirie</li> <li>Finaliser ou réaliser les études permettant de spatialiser les différents besoins sur les espaces publics</li> <li>Poursuivre la programmation dans le temps des aménagements cyclables en intégrant tous les acteurs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Définition d'une spatialisation des enjeux sur les voies de GBM qui figurera dans le programme de requalification de chaque opération d'aménagement de rue (cahier des charges). Ces opérations de requalification intégreront systématiquement une prise en compte des normes d'aménagements PMR à respecter pour les traversées piétonnes et les trottoirs.</li> <li>Elaboration d'un plan piéton à l'échelle de GBM, avec un zoom sur les centres-bourgs, le centre-ville et les centralités de quartiers de Besançon.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>GBM</li> <li>Etat</li> <li>Région</li> <li>Département</li> <li>Communes</li> <li>Usagers</li> </ul>

**Action D.15 - Définir et mettre en œuvre la politique de stationnement**

Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrage et partenaires
<ul style="list-style-type: none"> <li>Permettre une meilleure articulation entre urbanisme et mobilité</li> <li>Rendre cohérent l'ensemble des offres de stationnement</li> <li>Améliorer l'accès aux parkings en ouvrage et au P+R, pour libérer de l'espace sur voirie</li> <li>Développer le stationnement vélo de courte et de longue durée, aux abords de tous les pôles générateurs de déplacements vélos</li> <li>Réduire l'impact du stationnement sur l'environnement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valorisation des parkings existants en gare et aux pôles de mobilité. GBM veillera au respect des 2% de stationnement PMR minimum, et à proximité des services de transport.</li> <li>Implantation de nouveaux P+R en périphérie du bassin urbain. GBM veillera au respect des 2% de stationnement PMR minimum, et à proximité des services de transport.</li> <li>Traitement qualitatif des cheminements piétons qui seront mis en accessibilité en lien avec l'accès aux stationnements.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>GBM</li> <li>Communes</li> <li>CD25</li> </ul>

**Action D.16 - Requalifier et sécuriser les pénétrantes au sein du bassin urbain et aménager les itinéraires cyclables et piétons**

Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrage et partenaires
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sécuriser et favoriser le partage modal au sein du centre urbain</li> <li>• Provoquer le report modal en amont du centre-urbain</li> <li>• Sécuriser les déplacements cyclables entre les secteurs de GBM et la ville centre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Requalification des pénétrantes d'accès au centre urbain de Besançon, en incluant un meilleur partage de la voirie, avec des trottoirs accessibles et confortables.</li> <li>• Pacification des circulations, pour faciliter la traversée des piétons.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• GBM</li> <li>• Etat</li> <li>• CD25</li> </ul>

**Action D.17 - Sécuriser les lieux à enjeux**

Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrage et partenaires
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sécuriser les intersections (giratoire, carrefour) pour les modes actifs</li> <li>• Sécuriser les abords des établissements scolaires</li> <li>• Faciliter l'accessibilité piétonne aux endroits stratégiques</li> <li>• Diminution des vitesses aux abords des voies cyclables</li> <li>• Améliorer les franchissements de passages à niveau</li> <li>• Assurer un suivi de l'accidentologie avec la DDT</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meilleure sécurisation lors des traversées de giratoire ou de carrefours, en priorité sur le centre urbain. Une mise en accessibilité des trottoirs et des traversées, et une continuité des aménagements piétons seront recherchées.</li> <li>• Déploiement d'un programme de sécurisation des écoles.</li> <li>• Faciliter l'accessibilité piétonne aux endroits stratégiques                         <ul style="list-style-type: none"> <li>- Poursuite de la mise en œuvre des PAVes, avec priorisation aux abords des pôles d'intermodalité, centres bourgs et à proximité des commerces ou services, dans les communes périphériques et poursuite de l'aménagement des voiries et espaces publics bisontins pour un centre-ville entièrement accessible</li> <li>- Résorption des coupures au droit des pôles de mobilité : une continuité des passages piétons est à assurer jusqu'au parvis, plus spécifiquement depuis les arrêts de transport collectifs et depuis les parkings relais</li> <li>- Jalonnement des itinéraires piétons (avec temps de parcours) depuis les centres bourgs, vers les principales polarités des communes (en lien avec le plan piéton)</li> <li>- Aménagement des zones accidentogènes identifiées dans le diagnostic d'accidentologie ou par les usagers</li> <li>- Systématisation de dispositif permettant de promouvoir la place du piéton au sein de l'espace public, tels que les avancées de trottoirs en intersection et les trottoirs traversants</li> <li>- Suppression des circulations de cyclistes sur les trottoirs par une mise aux normes des trottoirs transformés en voie verte et la séparation des flux piétons et cyclistes en dehors des aires piétonnes</li> </ul> </li> <li>• Amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau. Les passages à niveau devront respecter les prescriptions réglementaires et seront aménagés avec de la signalisation, et des espaces dédiés aux piétons. En articulation avec la stratégie du Département, une priorité sera donnée aux passages à niveau empruntés par les lignes de transports scolaires, ainsi que les passages à niveau disposant d'un flux piéton/vélo important.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• GBM</li> <li>• Département</li> </ul>

**Action D.18 - Aménager le partage de l'espace public dans les centralités de bassin et dans les ZAE**

Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrage et partenaires
<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménager les centres-bourgs en priorisant les polarités de bassin, en faveur d'un apaisement des vitesses, du développement des déplacements de proximité, et des modes actifs</li> <li>Requalifier les ZAE pour sécuriser les déplacements des modes actifs</li> <li>Améliorer la cyclabilité des bassins de proximité et leur attractivité pour les cyclistes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place ou renforcement de zones apaisées au sein des centres-bourgs concentrant un flux de piéton significatif. Une vigilance sera mise en place pour le traitement des déplacements des piétons et des cyclistes, afin de rester dans les normes d'accessibilité des trottoirs et de maîtriser les conflits : pas de trottoirs mixtes, pas de trottoirs transformés en voie verte, pas de piste cyclable sur trottoir mais sur chaussée, etc. L'aménagement de zones apaisées sera privilégié à proximité des établissements scolaires, où les flux piétons sont les plus conséquents à certaines périodes de la journée. En complément, un jalonnement tous modes sera mis en place vers le pôle de mobilités le plus proche depuis le centre-ville (cf. action. C.7).</li> <li>Planification et poursuite de la mise en œuvre de la ville apaisée, pour une meilleure cohabitation des modes de déplacement. La démarche s'accompagnera de la sécurisation des traversées piétonnes.</li> <li>Renforcement de l'apaisement de la circulation dans les différents quartiers bisontins :                         <ul style="list-style-type: none"> <li>Aux abords des établissements scolaires. Un travail ciblé sera mené sur les écoles les plus fréquentées, pour améliorer les conditions de circulation, et la sécurité des élèves.</li> <li>Aux abords des pôles de mobilité et pôles d'échanges.</li> <li>A proximité de pôles d'intérêts impliquant un flux conséquent principalement piéton, et nécessitant d'être sécurisé.</li> </ul> </li> <li>Prise en compte des liaisons piétonnes dans les ZAE, en veillant à la continuité des passages piétons et à leur mise en sécurité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>GBM</li> <li>CD25</li> <li>Communes</li> </ul>

**Action E.21 - Assurer le suivi du PDM**

Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrage et partenaires
<ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer le suivi des actions du PDM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer le suivi du PDM, via :                         <ul style="list-style-type: none"> <li>La mise en œuvre des outils techniques de suivi et d'évaluation des actions du PDM mis à jour régulièrement : tableur des indicateurs de suivi, SIG, cartographie, suivi financier, ...</li> <li>Le suivi régulier avec le comité des partenaires et avec un groupe de travail élargi</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>GBM</li> <li>Région</li> <li>CD25</li> <li>AOM Voisins</li> <li>Comité des partenaires</li> </ul>

**La programmation**

La programmation dans le temps des actions liées à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite est synthétisée dans le tableau ci-dessous :

N°	Action	Court terme	Moyen terme	Long terme
A.1	Pour un développement cohérent avec une mobilité alternative			
B.3	Remettre les besoins des habitants au centre des politiques de mobilité durable			
C.7	Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité			
C.7 bis	Identifier et créer un nouveau PEM "Pôle Santé"			
C11	Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transport collectif de GBM et de la Région BFC			
D14	Définir le partage de l'espace public et la place de chaque mode, dont la voiture			
D.15	Définir et mettre en œuvre la politique de stationnement			
D.16	Requalifier et sécuriser les pénétrantes au sein du centre urbain et aménager les itinéraires cyclables et piétons			
D17	Sécuriser les lieux à enjeux			
D.18	Aménager le partage de l'espace public dans les polarités de bassin et dans les ZAE			
E21	Assurer le suivi des actions du PDM			

## Les plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics

---

Les communes de GBM ont réalisé un PAVE en 2011. Depuis le 1er janvier 2019, la compétence voirie a été transférée au Grand Besançon Métropole qui met en accessibilité la voirie dans les communes à chaque opération d'aménagement et dispose d'un plan intercommunal d'accessibilité (se référer aux sections correspondantes des collectivités).