

MAIRIE DE METZ

CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE DE METZ

---

REGISTRE DES DELIBERATIONS

---

**Séance du 3 juillet 2014**

**DCM N° 14-07-03-9**

**Objet : Plan Accessibilité Voirie.**

**Rapporteur: Mme MIGAUD**

La Ville de Metz développe depuis de nombreuses années une politique d'accessibilité universelle, où la recherche de solutions facilitant la mobilité pour l'ensemble des citoyens s'appuie sur la mise en accessibilité pour les plus fragiles. Elle s'inscrit ainsi pleinement dans la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Cette politique s'appuie sur un ensemble d'outils (diagnostics d'accessibilité des établissements recevant du public, schémas directeurs d'accessibilité des services de transports collectifs) permettant d'avoir une vision globale, actuelle et prospective, de l'accessibilité.

Entre ces différents outils thématiques, afin de former un tout cohérent que l'on appelle *la chaîne du déplacement*, le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics a vocation d'identifier et de prioriser les aménagements à même d'assurer la continuité et la fluidité des déplacements. Sa rédaction et son approbation par le conseil municipal fait partie des obligations du décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

C'est pourquoi les services de la Ville de Metz ont travaillé à la rédaction d'un tel document d'étude et de planification. Ce document, déjà approuvé par la Commission Communale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées (CCAPH) en décembre 2013, est aujourd'hui soumis à l'approbation du Conseil Municipal.

Dans sa partie *diagnostic*, le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics de Metz qualifie l'accessibilité des différents espaces publics de la Ville. 58 % du réseau viaire est ainsi accessible, totalement ou avec quelques difficultés ponctuelles.

Dans sa partie *hiérarchisation*, le document propose une structuration des voiries en trois niveaux : structurant au titre des transports en communs, structurant au titre de l'accès aux services publics, et de desserte.

Dans sa partie *planification*, il recense les travaux à réaliser sur les différents types de réseaux et propose une stratégie pluriannuelle de mise en accessibilité, visant à assurer en premier lieu l'accessibilité complète des voiries structurantes, tout en se laissant la possibilité d'intervenir sur les voies de desserte en fonction des opportunités d'entretien ou de travaux neufs.

Les travaux nécessaires représentent une enveloppe d'environ 10 millions d'euros, qui s'ajoute à l'estimation de la mise en accessibilité des établissements recevant du public et des voiries connexes, estimée à 12 millions d'euros.

Il est proposé de retenir un investissement annuel moyen de l'ordre de 470.000 €, permettant d'atteindre une accessibilité des réseaux de premier et second niveaux en 2020 et une accessibilité complète de la ville en 2030. Ce niveau d'investissement permet une coordination avec les échéances fixées par la réglementation en matière de transports en commun et d'aménagement des locaux recevant du public. Il marque un engagement fort de la collectivité en faveur de l'accessibilité universelle.

Le document met également l'accent sur les autres actions susceptibles d'avoir un impact positif sur la qualité de la chaîne de déplacement (stationnement, sensibilisation).

Le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics fera l'objet d'une mise à jour annuelle. Grâce au diagnostic réalisé, il a déjà pu être mis en évidence que 25% des défauts relevés début 2013 ont été traités, que ce soit grâce aux travaux METTIS ou à l'effort de mise en accessibilité des bureaux de vote pour les élections de l'année 2014.

En conséquence, la délibération suivante est soumise à l'approbation du Conseil Municipal.

## **LE CONSEIL MUNICIPAL**

Les Commissions compétentes entendues,

**VU** la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées,

**VU** le décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics,

**VU** le Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération de Metz Métropole, adopté en 2006,

**VU** la Délibération du Conseil Municipal du 29 septembre 2011 portant sur l'accessibilité du patrimoine municipal,

**VU** le Schéma Directeur d'Accessibilité des transports urbain de Metz Métropole voté par le Conseil de Communauté le 25 mars 2013,

**CONSIDERANT** l'intérêt qui s'attache à aborder l'accessibilité sous l'angle de l'ensemble de la chaîne des déplacements, et non uniquement de stratégies sectorielles,

**CONSIDERANT** le travail de concertation réalisé avec les représentants d'associations de personnes handicapées de la Commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées, afin de dégager des priorités d'aménagements,

### **APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ**

#### **DECIDE :**

- **D'ADOPTER** le Plan de mise en Accessibilité des Voiries et des Espaces publics de la Ville de Metz, tel que joint en annexe.

Vu et présenté pour enrôlement,

Signé :

Pour le Maire

L'Adjointe Déléguée,

Agnès MIGAUD

Service à l'origine de la DCM : Cellule de Gestion Mobilité et Espace Public  
Commissions : Commission de Proximité et Cadre de Vie, Commission Développement Durable  
Référence nomenclature «ACTES» : 8.3 Voirie

Séance ouverte à 16h00 sous la Présidence de M. Dominique GROS Maire de Metz ,  
Nombre de membres élus au Conseil Municipal : 55 dont 55 sont encore en fonction à la date de la délibération.

Membres assistant à la séance : 46 Absents : 9 Dont excusés : 4

**Décision : ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ**

# PAVE

PLAN DE MISE EN  
ACCESSIBILITÉ DE LA VOIRIE  
ET DES AMÉNAGEMENTS  
DES ESPACES PUBLICS  
DE LA VILLE DE METZ



# SOMMAIRE

---

- Se déplacer en ville
- Préambule
- Historique de la prise en compte du handicap dans les aménagements

I

## Contexte réglementaire et législatif

p. 6 à 8

- 1) Généralités
- 2) Le public concerné
- 3) La commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées

II

## Diagnostic de la voirie

p. 9 à 13

- 1) Approche méthodologique
- 2) État des lieux

III

## Degré d'accessibilité de la voirie

p. 14 à 19

- 1) Calcul du degré d'accessibilité
- 2) Carte générale du degré d'accessibilité
- 3) Commentaires généraux

IV

## Plan d'action en matière de traitement des voiries

p. 20 à 31

- 1) Démarche
- 2) Principe de hiérarchisation des voies
- 3) Plan de mise en accessibilité
  - Mise en accessibilité du patrimoine bâti municipal
  - Schéma Directeur d'Accessibilité des transports urbains de Metz Métropole
- 4) Chiffrage des aménagements
- 5) Programmation des aménagements
- 6) Suivi et mise à jour

V

## Autres actions en matière d'accessibilité

p. 32 à 35

- 1) Stationnement
  - Etat des lieux
  - Evolution dans le temps
  - Niveau de réponse actuel
  - Perspectives
- 2) Règlement de voirie
- 3) Accueil des personnes et formation des personnels

VI

## Annexes techniques

p. 37 à 46



# Se déplacer en ville

L'accessibilité ne se réduit pas à une rampe d'accès que l'on aménage sur un bâtiment pour compenser les marches qui permettent d'y accéder. Elle doit s'articuler en une série de maillons qui représentent autant de situations de la vie courante que chacun d'entre nous effectue sans même y prêter attention : quitter son logement, utiliser sa voiture, emprunter les transports, se rendre sur son lieu de travail, prendre un repas avec des amis, pratiquer une activité de loisir, etc. Chacun de ces maillons doit prendre en compte l'accessibilité pour former un tout cohérent que l'on appelle **la chaîne du déplacement**.

Elle constitue un élément nouveau et un pilier de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Ce terme d'accessibilité est rappelé dans le préambule de la directive d'application de cette loi, je cite : **« c'est la volonté de traiter l'intégralité de la chaîne du déplacement, en liant dans une même approche l'urbanisme, la voirie et les transports, afin d'éliminer toute rupture dans les déplacements pour les personnes affectées d'une déficience »**.

Le PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Aménagements des Espaces publics) répond à l'une des obligations de cette loi qui pose le principe fondamental de l'accès à tout et pour tous. Ce document d'étude et de planification permet d'œuvrer dans le sens d'une meilleure prise en compte de l'ensemble de la chaîne de déplacement, de sa continuité et de son inter modalité.

Il fait partie d'un ensemble d'outils cohérents (diagnostics d'accessibilité des établissements recevant du public, schémas directeurs d'accessibilité des services de transports collectifs) donnant une vision actuelle et définissant une programmation prospective de travaux d'amélioration de l'accessibilité.

Il s'inscrit dans une politique générale développée depuis de nombreuses années par la Ville de Metz où la recherche de la meilleure mobilité pour l'ensemble des citoyens s'appuie sur la mise en accessibilité pour les plus fragiles.

Dans cette perspective, et en concertation avec les représentants d'associations de personnes handicapées de la Commission Communale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées, ont été dégagées des priorités d'aménagements qui constituent le socle d'une stratégie d'investissement pluriannuelle.

Cette stratégie d'investissement obéit à une approche consistant à rendre accessible l'ensemble de la voirie, dans une logique de hiérarchisation des voies, en considérant trois niveaux de priorité (les voies essentielles à la traversée des quartiers, les voies permettant la desserte interne des quartiers, les voies de desserte de proximité).

Elle marque une nouvelle étape dans l'action continue entreprise par la Ville de Metz pour rendre la ville accessible à tous, et donne à cette politique une nouvelle envergure qui fera de Metz, une ville toujours plus accessible, durable, solidaire et citoyenne. Au-delà des obligations réglementaires et de la prise en compte des personnes handicapées, ce Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Aménagements des Espaces publics doit déjà satisfaire à l'usage et apporter une réelle plus-value aux déplacements de tous dans la ville, pour que chacun se sente bien dans l'espace urbain.

**Agnès MIGAUD**

Adjoint au Maire  
Séniors, Bien-Être en Ville,  
Handicap et Accessibilité.



# Préambule



**METZ**  
**123 000**  
**habitants**  
 sur une  
 surface de  
**41,9 km<sup>2</sup>**

**L**a Ville de Metz compte au dernier recensement environ 123.000 habitants sur une surface de 41.9 km<sup>2</sup>.

La densité moyenne de la ville (2931 habitants/km<sup>2</sup>) connaît de fortes différences selon les quartiers considérés. La longueur très importante de son réseau viaire (voisin de 350 km) constitue également une des caractéristiques fortes de la ville.

Sa position géographique particulière au pied des côtes de Moselle, inscrite pour la partie la plus ancienne de la ville entre Moselle et Seille, lui confère des caractéristiques topographiques particulières, alternant des secteurs au relief très peu marqué et d'autres, sur colline, avec des déclivités importantes.

Le berceau historique de la vieille ville, situé sur la colline Sainte Croix, connaît des caractéristiques viaires spécifiques des centres médiévaux, avec

des voiries étroites, parfois difficiles à parcourir pour le piéton rencontrant un handicap, tant par sa déclivité que par l'étroitesse de leurs emprises ou la qualité de leurs revêtements pavés.

L'hyper-centre, très marqué par son activité commerciale, a été traité en zone piétonne il y a déjà plus de 40 ans. Ce principe d'aménagement qui concerne plus de 52.000 m<sup>2</sup> propose des solutions intéressantes pour favoriser le déplacement des usagers vulnérables et au premier titre des personnes à mobilité réduite. Autant de quartiers, autant de situations différentes avec leurs avantages et leurs points faibles qui méritent une attention toute particulière dans la recherche de solutions à même d'y améliorer la qualité des déplacements piétons et ainsi de mieux prendre en compte les spécificités de chacun. ■



# Historique de la prise en compte du handicap dans les aménagements

Dès l'apparition des premières règles visant à intégrer la notion de handicap, la Ville de Metz s'est engagée dans une démarche volontariste qui a conduit, dès 1980, à la réalisation des premiers itinéraires spécifiques équipés pour les personnes mal voyantes. L'expérience de cette première approche ayant montré ses limites, l'effort s'est rapidement recentré sur la prise en compte de l'ensemble des handicaps, intégrant dès lors nombre

des solutions aujourd'hui reconnues par l'ensemble des normes en vigueur. Suivant les recommandations apparues dans cette période, chaque réaménagement de voirie engagé dans le tissu communal a ainsi été traité dans le respect des règles de l'art. Cependant il n'y a pas eu de recherche de réelle continuité entre les points forts ainsi créés.



**200 000  
euros**

- Depuis maintenant environ 25 ans, afin de permettre de retisser des liens entre des secteurs certes rendus accessibles par des aménagements ponctuels mais non reliés entre eux, des crédits spécifiques conséquents (200 000 € en moyenne annuelle) ont été consacrés aux «aménagements de voirie en faveur des personnes handicapées».

# I Contexte réglementaire et législatif

## 1) Généralités



Depuis l'adoption de la loi du 11 février 2005 dite « **pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées** » et de ses décrets d'applications ultérieurs, la politique d'accessibilité française s'appuie sur deux types d'actions complémentaires et indispensables :

■ **Profiter de toutes les opportunités qu'offrent les constructions neuves, les nouvelles infrastructures et les réaménagements d'espaces publics pour les rendre accessibles dès l'origine.**

■ **Examiner le cadre de vie existant puis déterminer les travaux nécessaires afin de l'adapter aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.**

Pour cela, des outils de planification et de programmation ayant pour objectifs la mise en accessibilité de la cité doivent être élaborés :

■ **Les diagnostics d'accessibilité des établissements recevant du public par les administrations ou les exploitants de ces établissements.**

■ **Les schémas directeurs d'accessibilité des services de transports collectifs par les autorités organisatrices des transports.**

■ **Les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) par les communes.**

Le PAVE s'intéresse à l'ensemble de la chaîne du déplacement, à sa continuité et à son inter modalité. Il concerne chaque voie de la commune : routes départementales et nationales, voies communales, d'intérêt communautaire ou privées ouvertes au public. Pour répondre au mieux aux difficultés rencontrées par les usagers handicapés, le PAVE doit être réalisé en concertation avec ces derniers. A Metz, cette relation est assurée par la Mission Handicap qui assure le lien avec les différentes associations de personnes handicapées et qui anime la Commission Communale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées (CCAPH).

La Commission Communale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées (CCAPH) a été informée de cette décision de réalisation le 5 juin 2013 et a validé ce document le 11 décembre 2013.

**Le PAVE est un document de référence composé :**

- d'un état des lieux de la commune dans le domaine de l'accessibilité.
- d'une proposition de travaux ayant pour objectif d'améliorer l'accessibilité.
- d'un chiffrage de ces travaux ainsi que de leur programmation.

Ce document a pour caractéristique principale de fixer lui-même les conditions et délais de réalisation des travaux de mise en accessibilité.

Metz, engagée dans cette démarche depuis 2008 a réalisé un important travail de recensement des besoins, et a adopté dans les faits depuis déjà plusieurs années une programmation budgétaire spécifique des travaux d'accessibilité. Le présent document a pour objet de présenter la logique poursuivie dans cette démarche et de la formaliser.

## 2) Quel public concerné ?

La politique d'accessibilité vise toute la population française, mais plus particulièrement les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite.

Les personnes handicapées regroupent non seulement les personnes se déplaçant à l'aide d'un fauteuil roulant, mais aussi les personnes présentant un handicap physique, visuel, auditif, cognitif ou psychique, une maladie invalidante ou un poly-handicap.

Les personnes à mobilité réduite regroupent les personnes handicapées déjà citées mais aussi toutes celles qui éprouvent des difficultés ou des gênes dans leurs déplacements :

- les personnes âgées
- les femmes enceintes
- les personnes accompagnées d'enfants
- les personnes avec poussette ou landau
- les personnes ayant des difficultés à communiquer ou à maîtriser la langue locale (illettrés, touristes, etc.)
- les personnes gênées par leur taille ou leur poids
- les personnes qui se fatiguent rapidement ou qui ont des problèmes cardio-respiratoires
- les personnes transportant un bagage lourd ou encombrant, les livreurs
- les personnes ayant un handicap temporaire.

Le saviez-vous ?

D'ici

**2050**

**le nombre de personnes âgées de plus de**

**75 ans**

**aura doublé.**

**Une personne sur trois aura plus de**

**60 ans.**

Source : INSEE Première n° 1089 - 2006.

**À 65 ans, l'espérance des Françaises est de**

**22,6 ans**

**dont**

**13,1 ans**

**avec des limitations d'activité sévères à modérées.**

Source : EHEMU country Reports - 2009.

### **3) La Commission Communale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées (CCAPH)**

Elle a été installée à Metz le 31 mars 2010. Elle est organisée par le maire qui choisit ses membres au sein des associations de personnes handicapées, des associations d'usagers et des représentants de la commune. Elle se compose de :

**6**

représentants du Conseil municipal et 6 suppléants

**5**

représentants d'associations de personnes handicapées pour chaque famille de déficience (physique, visuelle, auditive, intellectuelle et psychique) et 5 suppléants

**1**

représentant de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées (CIAPH) et son suppléant.

#### La CCAPH mène 4 missions

- Recenser les logements accessibles aux personnes handicapées
- Réaliser un état des lieux en ce qui concerne l'accessibilité des voiries, de l'espace bâti ou encore des transports
- Publier un rapport annuel d'activité
- Proposer des pistes de réflexion pour améliorer l'accessibilité de la commune

Dans ses rapports d'activité des années passées et sur le thème de l'accessibilité des voiries, la CCAPH messine a proposé un « programme pluriannuel d'investissement raisonnable et raisonné, sur la base des diagnostics de la voirie et des bâtiments municipaux réalisés par les services de la Ville, en partenariat avec l'Ecole Supérieure d'Ingénieurs des Travaux de la Construction (ESITC) de Metz, le lycée Notre-Dame de Peltre, et les associations pour faire remonter leurs besoins et enrichir ce travail.

Les données recueillies viennent compléter celles transmises par les différents partenaires associés (bailleurs, Inspection Académique, Conseils Général et Régional, service de transport adapté, etc.), et font l'objet d'une cartographie pour une aide à la décision concernant la définition du programme d'investissement. ■

---

**L**e PAVE fait partie du Plan de Déplacement Urbain (PDU), lui-même compatible avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) dont découle le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

Metz avait abordé ce thème dans son précédent PDU, essentiellement au travers du volet stationnement mais également au travers d'une charte « piétons » définissant les critères de qualité des aménagements en faveur des piétons. La révision du PDU en cours, et qui doit aboutir en 2015, a déjà intégré la nécessité d'ouvrir largement le champ des réflexions au domaine de l'accessibilité. Les propositions d'actions du PAVE pourront ainsi directement alimenter l'éventail des mesures préconisées par ce document cadre. ■

---

## II

# Diagnostic de la voirie



## 1) Approche méthodologique

**D**ans le but d'élaborer son PAVE, la Ville de Metz s'est préoccupée dès 2008, de mieux connaître son patrimoine routier et s'est attachée à l'analyser dans le détail dans le domaine de l'accessibilité.

En ce sens, Metz a largement dépassé les obligations réglementaires qui permettent de se limiter au diagnostic d'itinéraires clefs. Elle a engagé un diagnostic complet des 355 kilomètres de voirie de son territoire (environ 700 km de cheminements piétons). Elle a ainsi procédé à une analyse exhaustive des défauts d'accessibilité le long de l'ensemble des voies

constituant le réseau urbain, mais a également mis à profit l'analyse de terrain pour caractériser certains problèmes de sécurité routière rencontrés à l'usage de ces cheminements.

Un outil spécifique, développé en partenariat avec un industriel spécialisé dans la conception de logiciel de terrain, a été mis au point pour permettre une saisie sur site des informations. Construit sur le référentiel des voies urbaines du système d'information géographique, et implanté sur une tablette graphique, il a permis une expertise in situ particulièrement fiable.





# Les différentes thématiques

abordées par le diagnostic d'accessibilité ont été regroupées selon **4 grandes familles d'équipements** pour lesquels les principaux points de contrôle ont été clairement définis :

## **LES PASSAGES PIÉTONS :**

bande d'éveil à la vigilance sur trottoir, sur îlot, pente transversale, hauteur et longueur de l'abaissement de bordure, répéteur sonore, ressaut.

## **LES TROTTOIRS ET LES CHEMINS :**

qualité du revêtement, largeur, profil en travers, profil en long, sécurité du débouché sur chaussée, présence d'obstacle.

## **LE MOBILIER URBAIN :**

hauteur, gêne dans le cheminement, porte à faux des mobiliers, corbeille, panneau de publicité, signalisation et éclairage public.

## **LES ESCALIERS :**

géométrie, main-courante, contraste visuel.

## QUELQUES CHIFFRES

L'aspect sécurité routière a été intégré dans la thématique « passages piétons » et a pris en compte les masques à la visibilité sur les traversées (mobiliers, espaces verts, ...)

Au total, le référentiel des défauts construit pour caractériser le réseau compte 106 points de contrôle :

Thèmes	Passages piétons	Mobilier urbain	Trottoirs et chemins	Escaliers	Total
Nb de points de contrôles	23	25	47	11	106

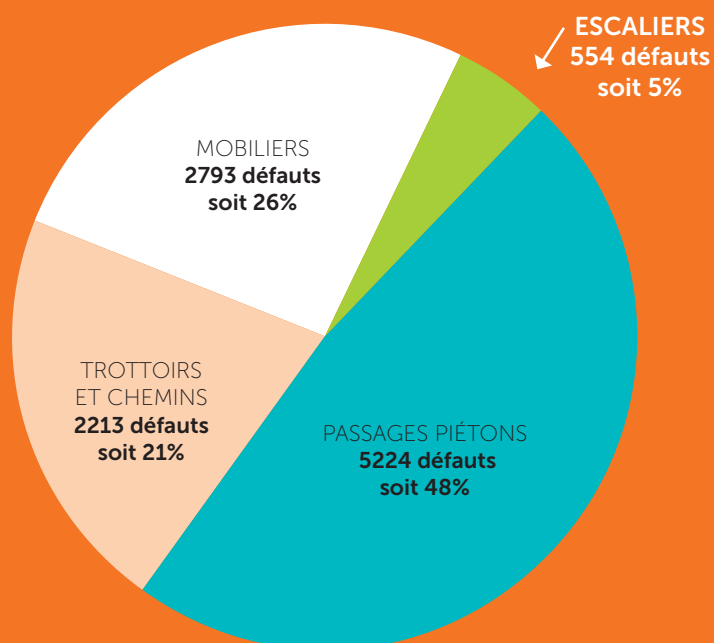
Il est ainsi particulièrement exhaustif et permet d'avoir une vision très complète des difficultés rencontrées dans la chaîne du déplacement.

## 2) État des lieux

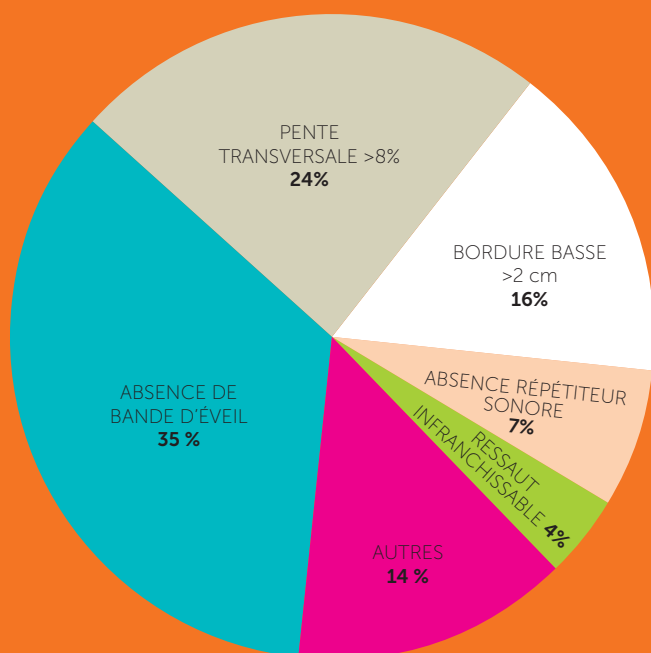
### BILAN DES DÉFAUTS

La base de données ainsi constituée à l'issue d'une période de 8 mois de recueil réalisé par le service « Mobilité Déplacements » en 2008 (remise à jour au 1/01/2014) fait apparaître le bilan suivant :

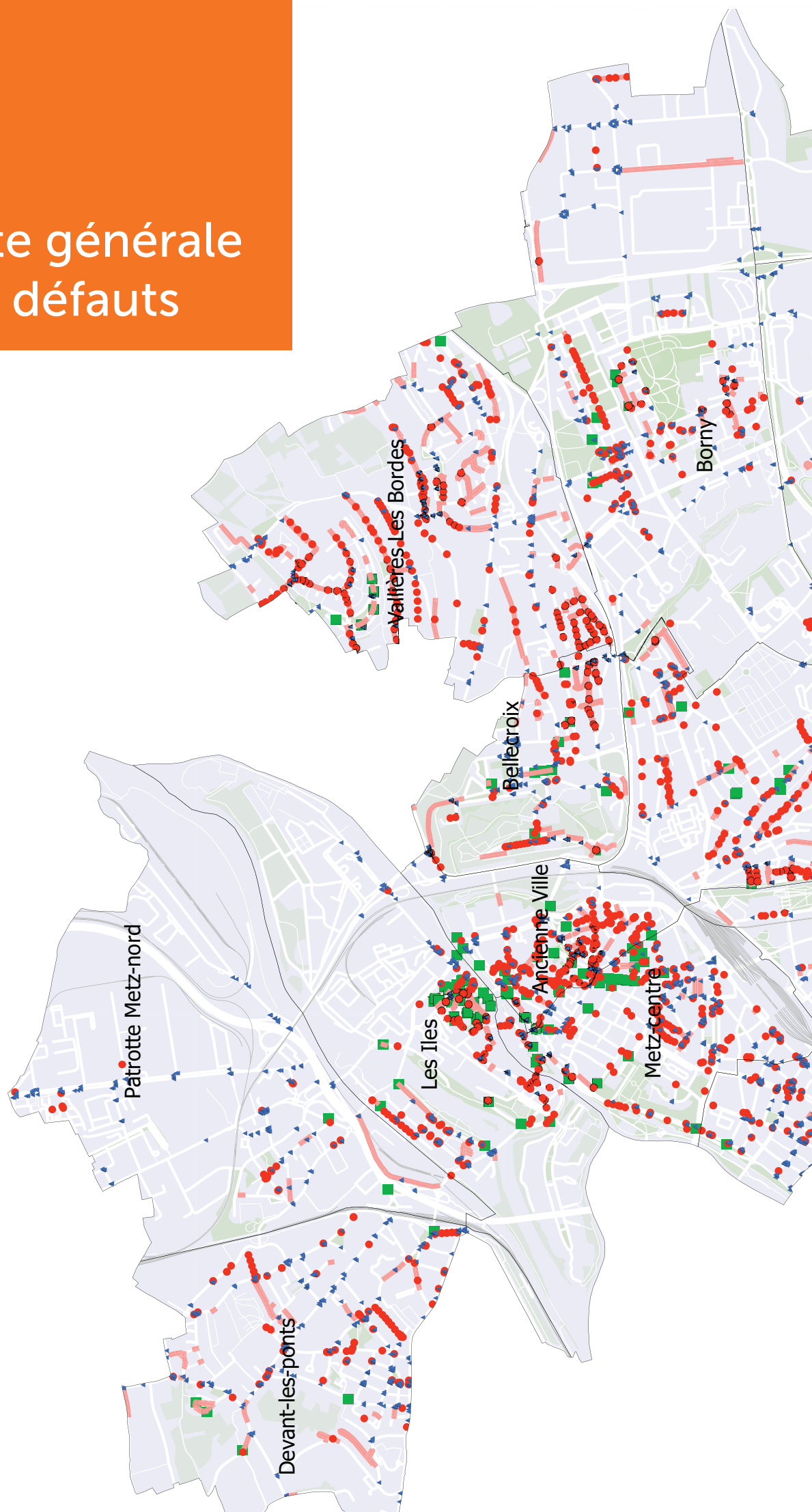
Les passages piétons, décrits par 23 items (sur un total de 106), recensent à eux seuls plus de la moitié des défauts relevés.

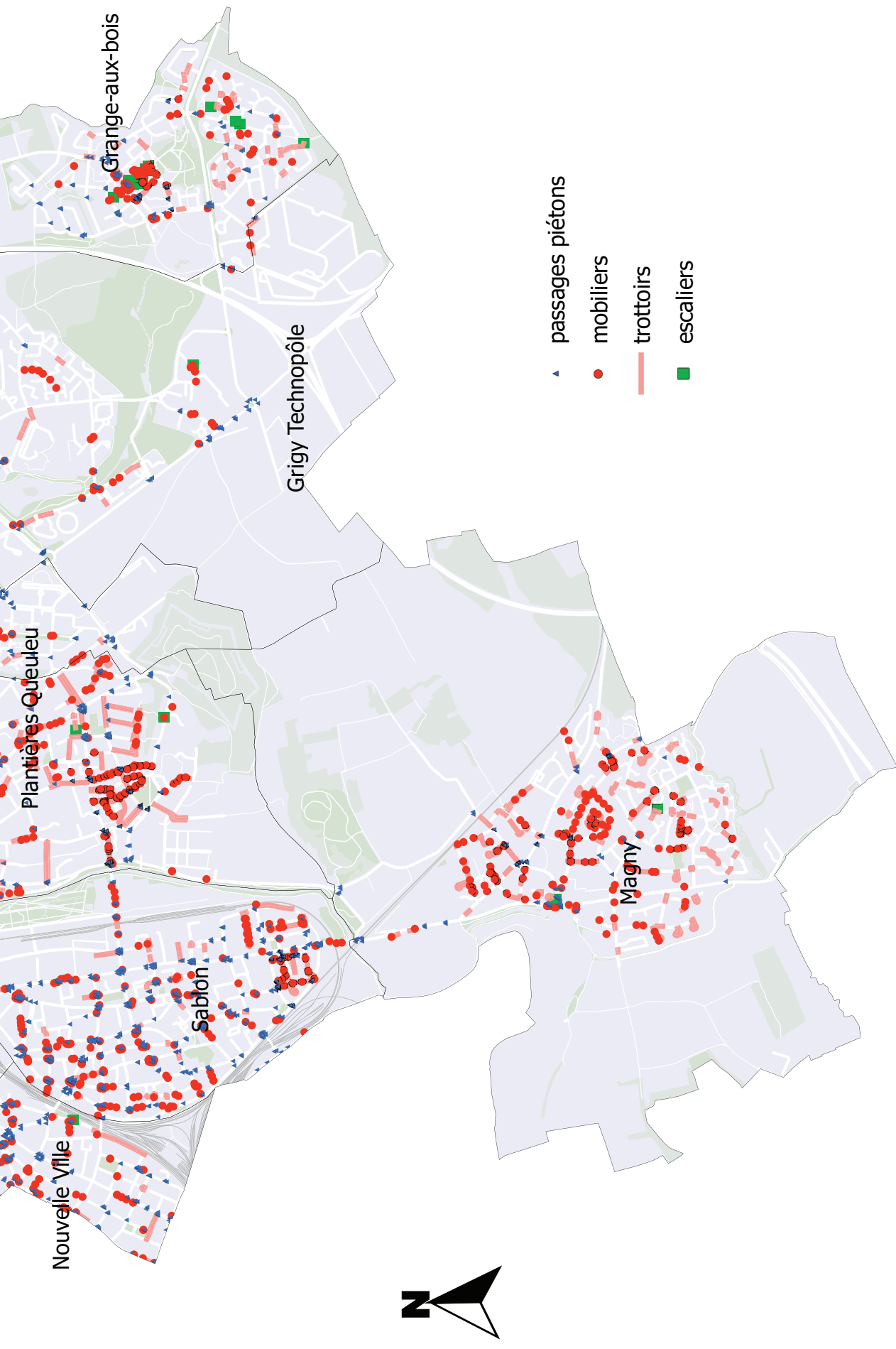


### LES DÉFAUTS LES PLUS COURAMMENT RENCONTRÉS SUR LES PASSAGES PIÉTONS SONT :



# Carte générale des défauts





## III

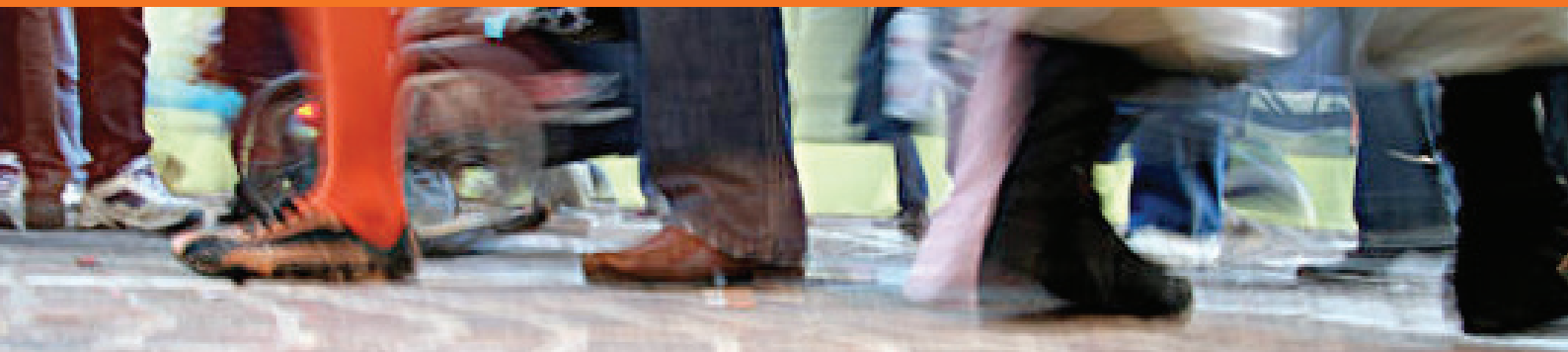
# Degré d'accessibilité de la voirie

**S**i la carte représentant l'ensemble des défauts permet un repérage rapide de ceux-ci, elle ne produit pas une image très lisible de l'état d'accessibilité du réseau.

En effet, les impacts sur l'accessibilité que peuvent représenter certains défauts par rapport à d'autres sont particulièrement différents ; ainsi l'absence d'une bande d'éveil sur un passage piétons est clairement moins pénalisante sur la capacité de passage que ne l'est la présence d'une bordure haute au raccordement entre un trottoir et un passage piéton.

L'existence de « points durs » sur une section constituant en toute circonstance une impossibilité de passage, reste dominante dans la notion d'accessibilité. Par conséquent, le calcul du degré d'accessibilité a été réalisé sur la base d'une pondération des différents défauts par rapport à un principe de réalité de la gêne au passage.

Détaillée en annexe, cette pondération précise 7 niveaux de contrainte sur la capacité de passage, allant d'une note de 1 pour un défaut mineur à 100 pour un point dur.



## 1) Calcul du degré d'accessibilité

Le nombre de défauts pondérés, rapporté au linéaire de cheminement, constitue une « note d'accessibilité » qui permet d'obtenir une image plus explicite de la réalité du terrain. L'exploitation cartographique de ces données produit une « carte du degré d'accessibilité », présentée à nouveau de manière globale en page suivante et détaillée par quartier en annexe.

3 degrés d'accessibilité ont été considérés par tronçon de voies existants :

### ■ VOIES ACCESSIBLES

Ces voies répondent à l'ensemble des exigences réglementaires, et ce pour l'ensemble des critères donc pour l'ensemble des handicaps.

### ■ VOIES PRÉSENTANT DES DIFFICULTÉS PONCTUELLES

Sur ces voies, des défauts existent, mais sans être continus sur d'importants linéaires. Ces contraintes occasionnent des détours mais ne constituent pas des impossibilités de passage.

### ■ VOIES PRÉSENTANT DES DIFFICULTÉS RÉCURRENTES

La densité des défauts d'importance moyenne ou l'existence de vrais points de blocage (seuil supérieur à 2 cm, largeur inférieure à 1 m, ressaut important) rendent le franchissement quasiment impossible.

La carte obtenue au travers de ce traitement ne constitue pas une référence absolue d'accessibilité ; elle permet néanmoins de proposer un support intéressant dans le domaine de l'information des usagers.

# Illustrations de défauts

DU PLUS CONTRAIGNANT AU MOINS CONTRAIGNANT



Passage piéton infranchissable



Garde-corps réduisant le passage et rendant la traversée impossible



Lampadaire entravant le passage : trottoir inutilisable



Trottoir trop étroit - mobilier gênant



Pente en travers du trottoir trop marquée

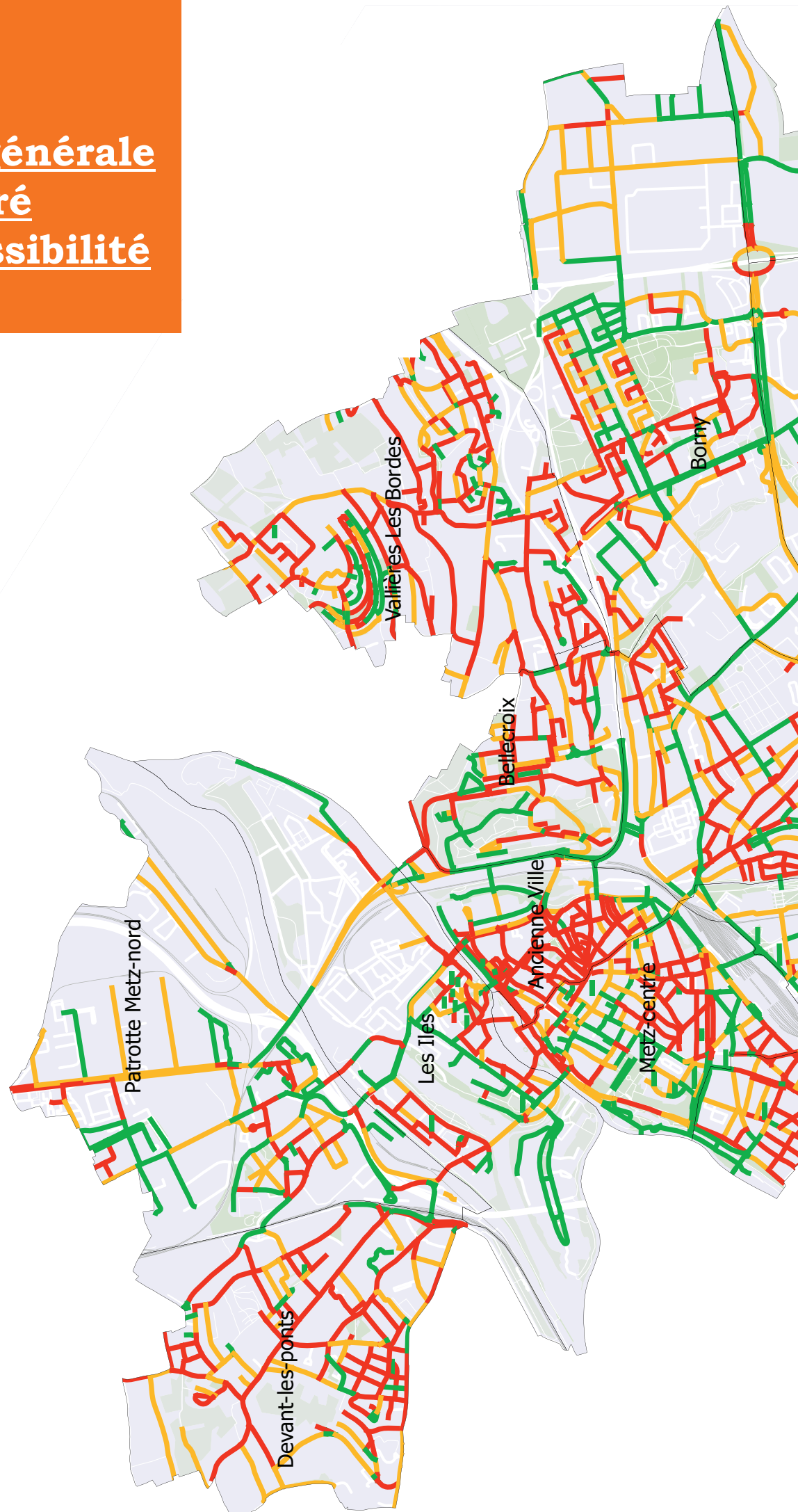


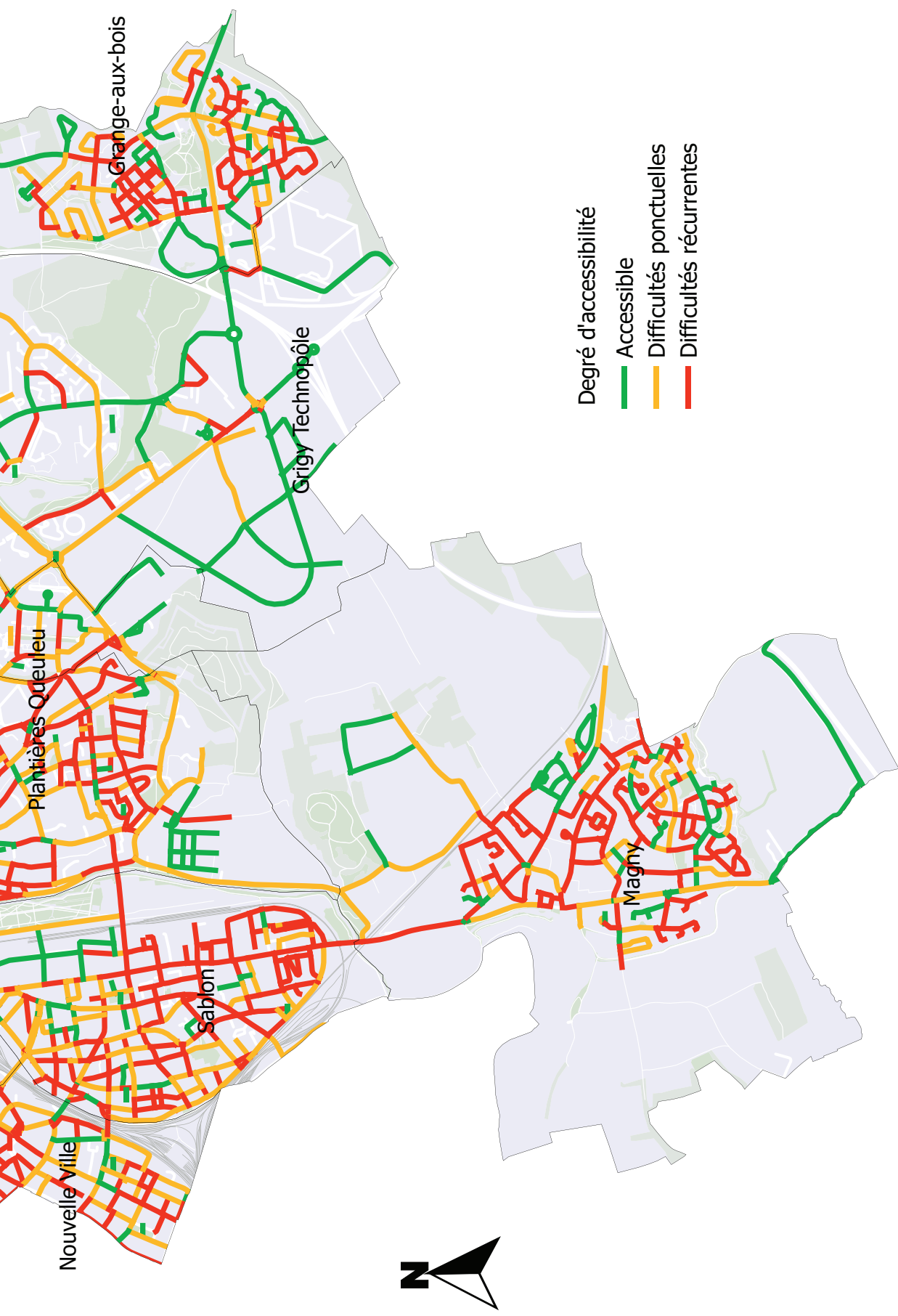
Bornes basses non détectables



Absence de bande d'éveil à la vigilance

## 2) Carte générale du degré d'accessibilité

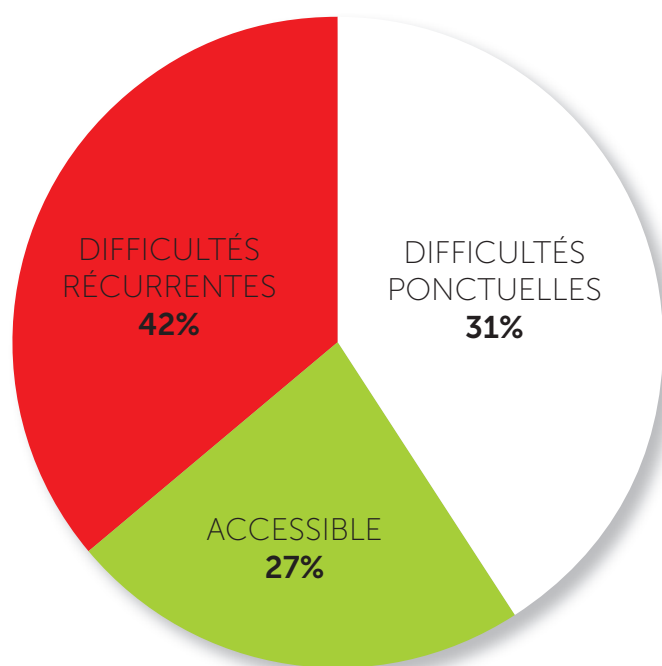




### 3) Commentaires généraux



Degrés d'accessibilité	Longueur de voirie (km)	Nombre de défauts
ACCESSIBLE	97	0
DIFFICULTÉS PONCTUELLES	113	1740
DIFFICULTÉS RÉCURRENTES	153	8392
<b>TOTAL</b>	<b>363</b>	<b>10132</b>



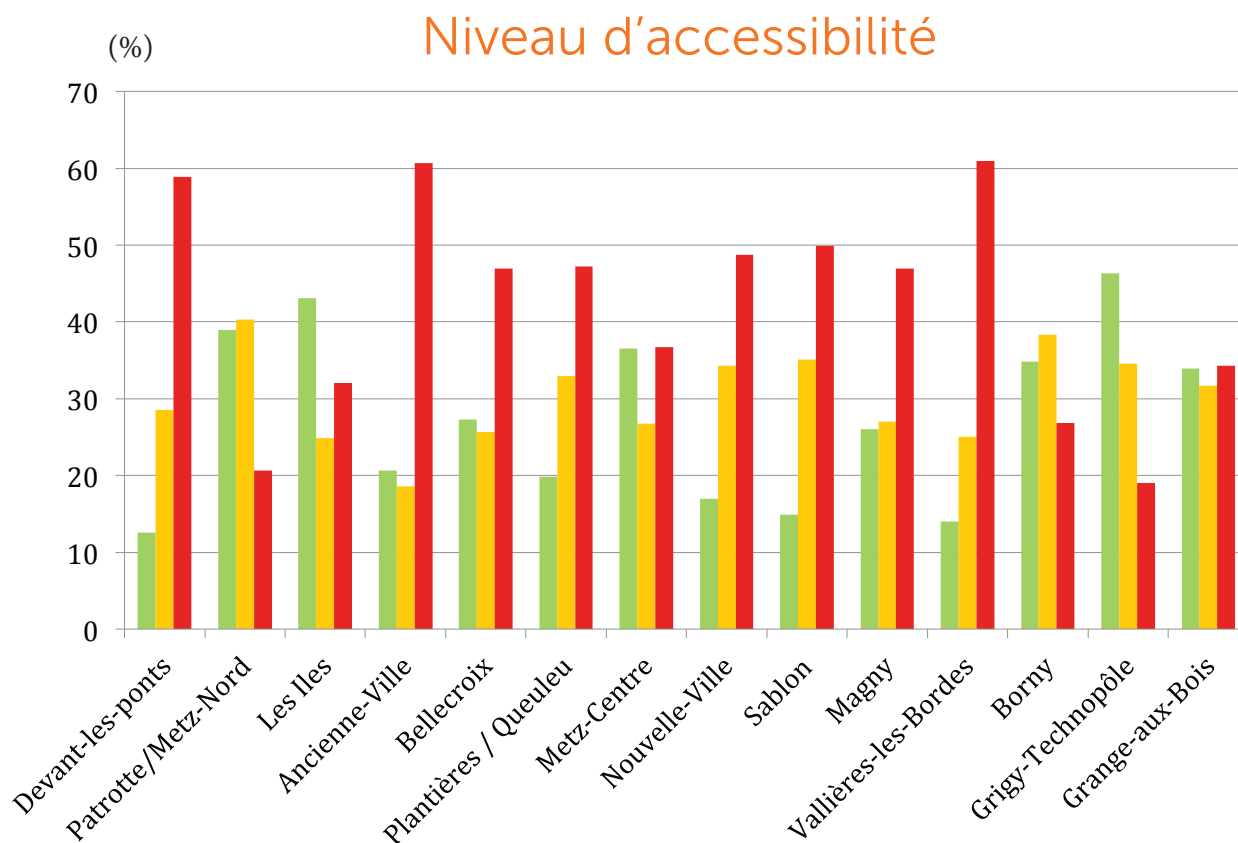
Les voiries accessibles ne recensent aucun écart au regard du référentiel adopté et donc aucun point dur sur l'ensemble du tronçon qualifié.

La présence de défauts sur les voiries connaissant des difficultés ponctuelles s'explique par le principe de pondération appliquée : l'absence de module sonore sur un carrefour à feux, d'une bande d'éveil de vigilance, et autres défauts considérés non gênants sur le plan du handicap moteur, ne pénalisent pas totalement le caractère accessible d'un trottoir.

La densité de défauts (nombre de défauts au km), quels que soient ces défauts est résumée sur le tableau suivant :

Degrés d'accessibilité	Nombre de défauts/km
ACCESSIBLE	0
DIFFICULTÉS PONCTUELLES	15
DIFFICULTÉS RÉCURRENTES	54

# Approche par quartiers



**L**a dernière mise à jour de la base des défauts réalisée au 1/01/2014 a permis de mesurer les progrès enregistrés sur certains quartiers particulièrement concernés par les travaux liés à Mettis comme La Patrotte-Metz Nord et les Îles qui voient leur degré d'accessibilité s'établir nettement au dessus de la moyenne de la ville (accessibilité voisine et même supérieur sur 40 % du linéaire).

La qualité de prise en compte du handicap se retrouve également au travers des travaux réalisés dans le cadre du Grand Projet de Ville de Borny (35%) ou dès la conception (Grigy et le Technopôle). Le Centre Ville et son important plateau piétonnier connaît pour sa part un taux de voirie accessible de 36 % (27 % de difficultés ponctuelles et 37 % de difficultés récurrentes), et reste perfectible

dans le domaine « mobilier urbain » (voir annexes géographiques « Metz-Centre »).

Les secteurs marqués par une topographie défavorable sur de longues distances comme l'Ancienne Ville (Hauts de Sainte Croix), certaines rues de Plantières-Queuleu, des Hauts de Vallières, restent pénalisés dans le domaine et resteront, quoiqu'il en soit, toujours difficiles pour certains types d'utilisateurs handicapés.

Les solutions de traitement de voirie dans les quartiers pavillonnaires déjà assez anciens comme Magny et Devant-les-Ponts montrent toute leur limite dans le domaine de l'accessibilité avec des proportions de voirie connaissant des difficultés récurrentes ou ponctuelles très importantes.

# IV

## Plan d'action en matière de traitement des voiries

### L'accessibilité en images



Le déplacement de l'éclairage public a permis de libérer toute la largeur du trottoir.



Remplacement des bornes trop larges par des piquets.



**Abaissement de bordures et création de passage piétons.**



**Élargissement d'un trottoir.**

## 1) Démarche

Les différents travaux de réaménagement ou d'entretien de l'espace urbain qui touchent annuellement les voies messines répondent aux contraintes imposées par la loi dans le domaine de l'accessibilité.

Ainsi depuis les années 2000, l'ensemble des projets réalisés sur la commune ont intégré ces contraintes et ont largement fait évoluer la situation originelle.

En lien étroit avec la Mission Handicap créée dès 2001, les services en charge de l'aménagement des espaces urbains conçoivent et réalisent les aménagements avec le souci constant de leur accessibilité.

Dernièrement, la réalisation des lignes de Bus à Haut Niveau de Service a donné l'occasion de reconsidérer

en profondeur plus de 15 km de voiries messines, en y intégrant bien entendu les obligations légales.

La mise à jour de la base de données de référence réalisée après achèvement de ces travaux a permis de préciser dans quelle mesure ces restructurations auront fait progresser l'accessibilité : 25% de défauts constatés en moins entre 2013 et 2014.

Ce travail continu, mais forcément limité par les crédits alloués, ne saurait cependant porter ces fruits s'il n'était à la fois intégré dans un programme global d'aménagements et complété par une démarche spécifique centrée sur le thème.

C'est aussi à cet objectif que le PAVE messin s'est donné l'ambition de répondre. ■

## 2) Principe de hiérarchisation des voies

La Ville de Metz a choisi de traiter son Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) en s'appuyant sur une hiérarchisation du réseau construite sur la fonction qu'assurent ces voies dans la chaîne du déplacement pour le piéton.

Si le PAVE de la Ville de Metz a pour ambition finale de traiter l'accessibilité de l'ensemble de sa voirie, il propose d'aborder ce sujet en suivant cette hiérarchisation et en considérant les besoins selon cet ordre de priorité.

Cette hiérarchisation repose sur une distinction entre :

### ■ UN RÉSEAU DE PREMIER NIVEAU

Il correspond à l'ensemble des voies essentielles à la traversée des quartiers, permettant la communication entre ceux-ci. Dans les choix opérés, une attention toute particulière a été accordée à l'accès aux services de transport en commun (desserte des arrêts) et à la cohérence avec les options du Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Urbains de Metz Métropole (cf page 27). Celui-ci connaissant la contrainte forte du délai de réalisation pour 2015, il est essentiel que la majorité des efforts soit consacrée à son accompagnement.

### ■ UN RÉSEAU DE SECOND NIVEAU

Venant compléter le premier réseau, ces voies permettent la desserte interne des quartiers avec le premier objectif d'assurer l'accès aux équipements ouverts au public (équipements culturels, cimetières, bureaux de vote, écoles, équipements religieux, équipements sportifs ...). Ce réseau s'inspire directement des conclusions de l'étude menée dans le domaine de l'accessibilité des Etablissements Recevant du Public communaux, approuvée par le Conseil Municipal du 29/11/2011.

Pour mémoire, cette étude (cf page 26) a abouti à la définition d'un programme pluriannuel (2012 – 2016) de mise en accessibilité du patrimoine bâti de la Ville de Metz de plus de 11 M€ intégrant non seulement les travaux de bâtiments mais également, pour plus de 1 300 000 €, la prise en compte de l'accessibilité de la voirie à ces bâtiments dans un rayon de 300 m. Ce programme est également inscrit dans l'échéance de 2015.

### ■ UN RÉSEAU TERTIAIRE

Ces dernières voies ne connaissent pas de fonction particulière, si ce n'est celle de la desserte des propriétés riveraines. L'intégration progressive de ces voiries de quartier dans le principe de développement des zones de circulation apaisées donne l'occasion annuellement de reconsidérer les points durs en terme d'accessibilité.

Certaines des solutions proposées par les dispositions du « Code de la rue » peuvent ainsi ouvrir de nouveaux champs d'aménagement comme les « zones de rencontre » qui permettent de faire évoluer les espaces publics et d'ouvrir la totalité des emprises à la circulation des piétons.

La coordination entre ce programme annuel d'extension des zones 30 et celui, plus conséquent, d'entretien général des voiries communales, propose ainsi de nombreuses opportunités.

#### LE CODE DE LA RUE

La disparition de l'obligation d'usage des trottoirs rendue possible par le concept des zones de rencontre permet aux piétons de prendre toute leur place dans l'espace public.

Cette solution, sous réserve d'une bonne prise en compte de certains handicaps comme celui du handicap visuel, donne ainsi des solutions à des situations précédemment ingérables : trottoir et chaussée de largeur insuffisante dans les centres anciens, dans les lotissements, ...

#### RUE DU COUVREPUIT : ZONE DE RENCONTRE

Le parti d'aménagement rendu possible par le concept de la mixité des usages propre aux zones de rencontre a permis d'effacer les bordures de trottoirs et propose ainsi une solution efficace pour le passage des piétons dans une rue de lotissement précédemment inaccessible.

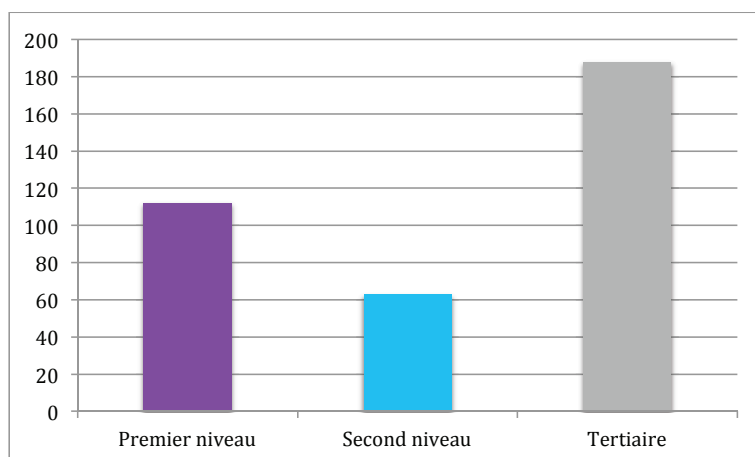
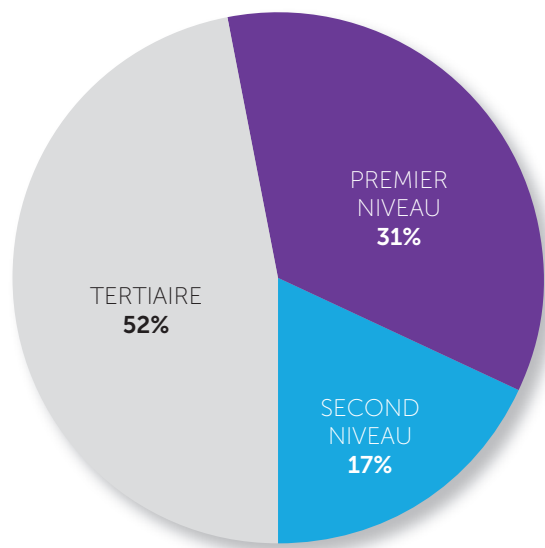


Avant



Après

## Linéaire des niveaux de réseau



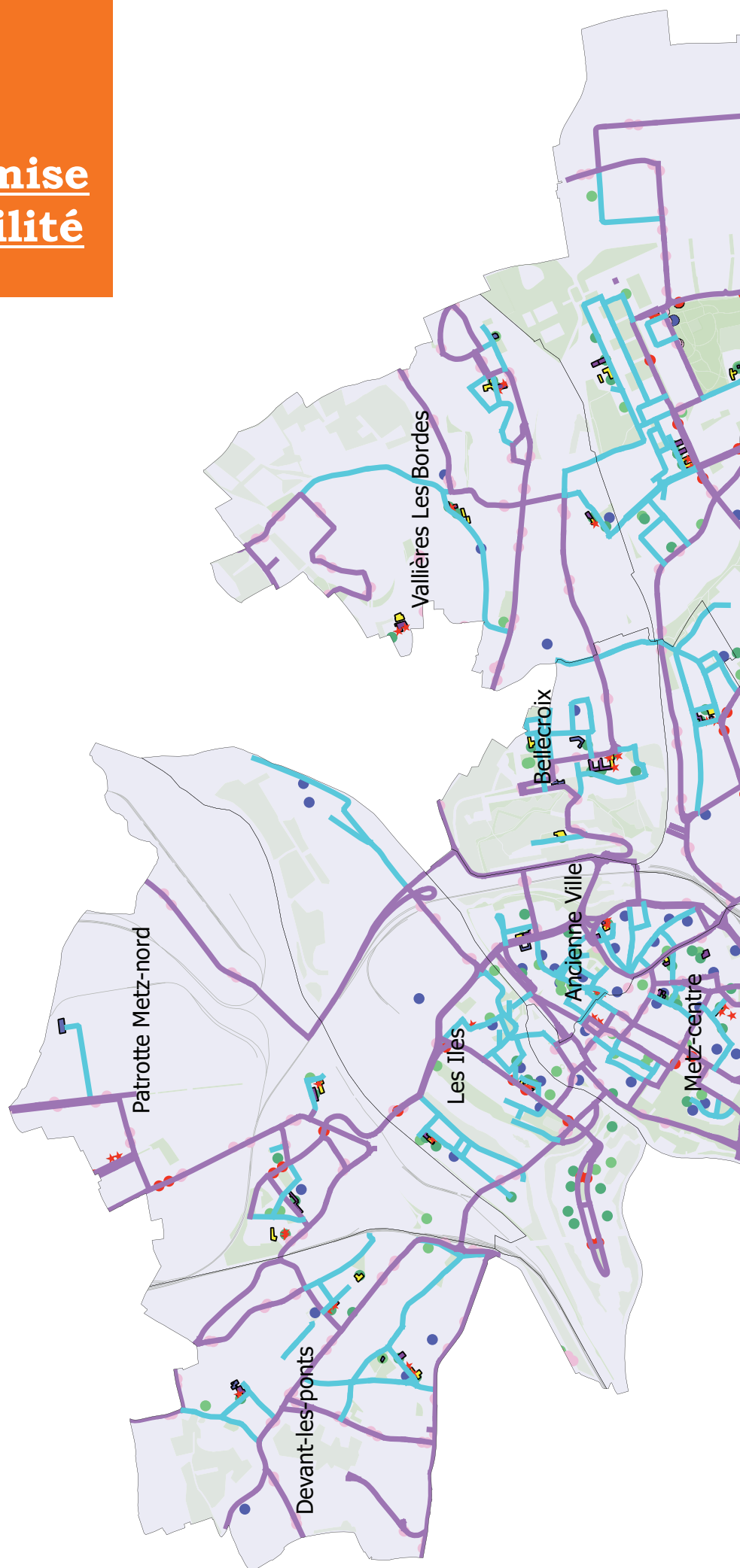
## Niveaux d'accessibilité actuels des réseaux

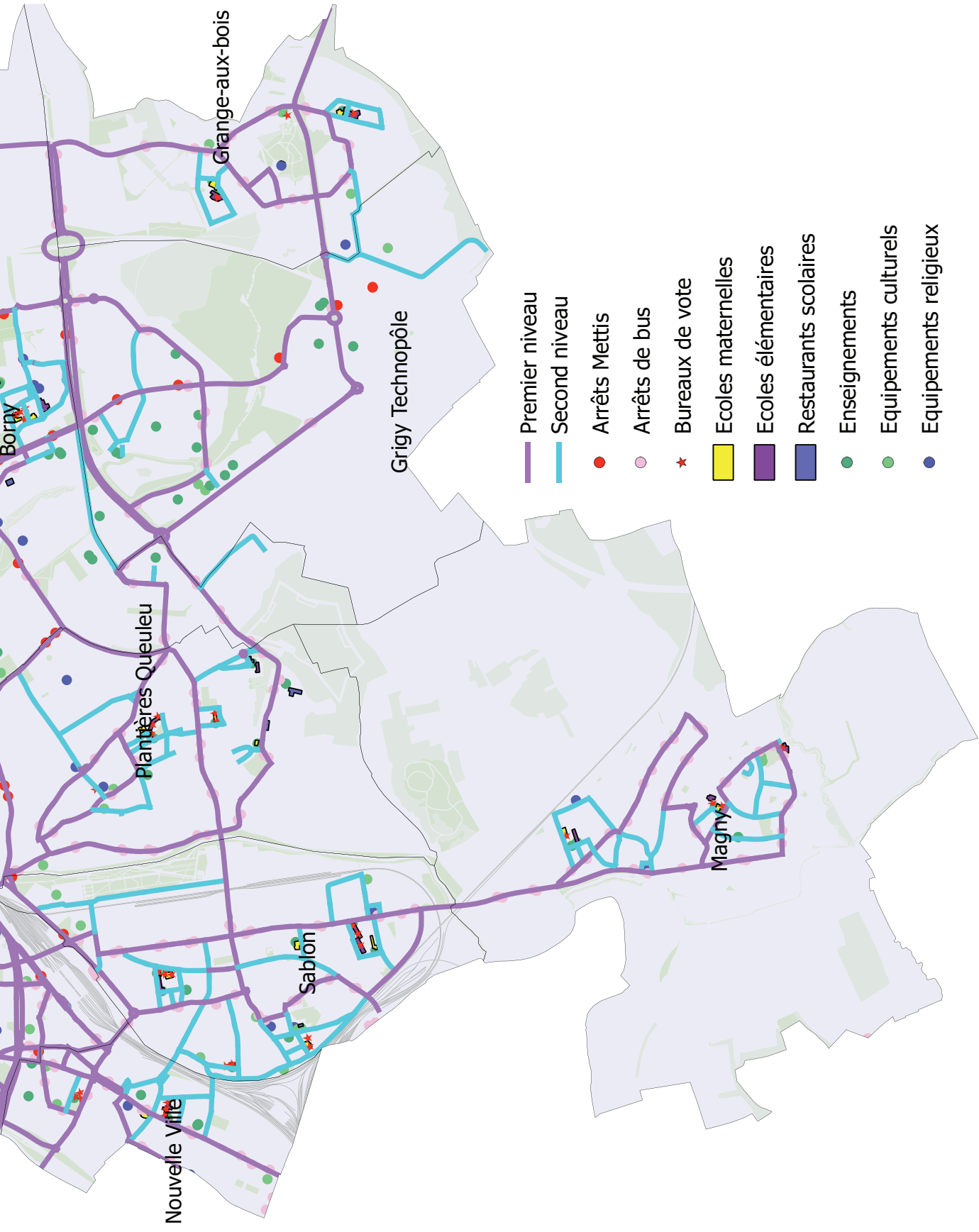
Le croisement des données disponibles en termes de « défauts constatés » et des données prospectives de définition des réseaux permet d'évaluer un niveau d'accessibilité actuel des réseaux.

Réseaux (km)	Premier Niveau	Second Niveau	Tertiaire
ACCESSIBLE	35	11	51
DIFFICULTÉS PONCTUELLES	36	21	56
DIFFICULTÉS RÉCURRENTES	41	31	81
TOTAL KM	<b>112</b>	<b>63</b>	<b>188</b>

Réseaux (%)	Premier Niveau	Second Niveau	Tertiaire
ACCESSIBLE	31%	17%	27%
DIFFICULTÉS PONCTUELLES	32%	34%	30%
DIFFICULTÉS RÉCURRENTES	37%	49%	43%
TOTAL KM	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

### 3) Le Plan de mise en accessibilité







## MISE EN ACCESSIBILITÉ DU PATRIMOINE BÂTI MUNICIPAL

**E**lle obéit à la loi du 11 février 2005 qui fixe l'obligation de rendre accessible au 1<sup>er</sup> janvier 2015 l'ensemble des établissements recevant du public existants. Cette échéance a été récemment assouplie par les agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP).

Le diagnostic qui devait intervenir avant le 1<sup>er</sup> janvier 2011 (article 1<sup>er</sup> du décret 2009-500 du 30 avril 2009) a été réalisé en régie par la Ville de Metz en 2009. Sa réalisation s'est appuyée sur l'Ecole Supérieure d'Ingénieurs des Travaux de la Construction (ESITC) pour faire écho à la volonté du législateur pour qui « la formation à l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées est obligatoire dans la formation initiale des architectes et des professionnels du cadre bâti » (loi 2005-102 du 11 février 2005, art. 41, V).

### STRATÉGIE DE L'APRÈS-DIAGNOSTIC

■ Elle repose sur le principe de rendre accessible par quartier, dans une logique de proximité avec le citoyen, au moins une des principales compétences de la ville (une école, un gymnase, la mairie de quartier, un bureau de vote, etc.)

#### ■ Elle s'appuie sur 3 piliers

- une logique pratique et financière qui vise à rendre accessibles dans un premier temps les bâtiments nécessitant le moins de travaux structurels et les moins onéreux.
- une approche transversale par un travail réalisé en direction de nos différents partenaires institutionnels, économiques et associatifs.
- une démarche participative par une concertation avec les représentants d'associations de personnes handicapées qui siègent au sein de la Commission Communale pour l'Accessibilité aux Personnes Handi-

capées (CCAPH).

Un programme pluriannuel d'investissement a été élaboré sur la base de cette stratégie sur la période 2012-2016. 2016 comme le symbole que cette réflexion ne s'arrêtera pas avec l'échéance du 1<sup>er</sup> janvier 2015, mais qu'elle s'inscrira de manière pérenne dans l'action de la municipalité.

Présenté à la séance du conseil municipal du 29 septembre 2011 et adopté à l'unanimité des membres présents, le programme pluriannuel représente une enveloppe de 11 797 820 millions d'euros qui se décompose en 10 423 000 millions d'euros pour la mise en accessibilité du patrimoine bâti et de 1 473 820 millions d'euros pour la mise en accessibilité d'un linéaire de voirie qui raccorde le bâti à un arrêt de bus ou une aire de stationnement à proximité.

L'échéance du 1<sup>er</sup> janvier 2015, parce qu'elle nous a obligés à interroger notre politique mise en place ces dernières années, nous a aidés à nous projeter dans une vision plus structurée de l'action municipale dans le domaine de l'accessibilité pour tous. Cela a été rendu possible par l'aboutissement d'une certaine maturité, à la fois individuelle de la Mission Handicap, mais également collective, de par le travail engagé avec l'ensemble des services de la Ville. La capitalisation de ce travail d'acculturation est valorisée dans la concrétisation de ce programme pluriannuel de mise en accessibilité de l'ensemble du patrimoine de la Ville de Metz qui est un compromis permettant de concilier une obligation réglementaire, les attentes légitimes de nos concitoyens, les réalités relatives aux finances publiques et aux délais, ainsi que la volonté forte d'améliorer substantiellement l'accessibilité de la ville dans les prochaines années. L'objectif du 1<sup>er</sup> janvier 2015 a joué un rôle de catalyseur de l'action municipale. ■

# SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS URBAINS DE METZ MÉTROPOLE

**L**e Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) des transports urbains de Metz Métropole a été voté par le Conseil de Communauté le 25 mars 2013. L'étude réalisée s'inscrit dans le contexte de la restructuration du nouveau réseau urbain de Metz Métropole. Pour mémoire, celui-ci comprend deux lignes de BHNS, 5 lignes structurantes, 8 lignes urbaines complémentaires et 12 lignes suburbaines.

Au-delà de la mise en conformité du matériel roulant, le SDA propose :

## Un traitement de tous les arrêts qui concerne le handicaps visuels et auditifs :

- Information visuelle aux arrêts
- Signalisation horizontale des arrêts
- Traversées piétonnes immédiates
- Guidage des aveugles
- Indication de la porte accessible aux fauteuils
- Homogénéisation des bordures de quai

- Déplacement de l'abri ou du poteau pour respecter les gabarits de passage
- Traitement du revêtement de sol

Pour la seule Ville de Metz, le montant estimé des travaux nécessaires pour se conformer aux exigences de la loi est estimé à plus de 2 000 000 € dont 90 % seront affectés aux traitements du handicap moteur et 10 % au handicap visuel et auditif (budget Metz Métropole).

## Des aménagements spécifiques à chaque point d'arrêt

- Élargissement de l'aire d'arrêt à 2,50 m
- Rehaussement du quai (17 – 18 cm)
- Élimination du dévers lorsque celui-ci est supérieur à 2 %

## La stratégie de déploiement imaginée repose sur un découpage en 3 phases :

- Phase 1 : lignes structurantes 1 à 5 et arrêts à proximité des pôles d'attraction (1 250 000 € pour Metz)
- Phase 2 : lignes urbaines complémentaires (700 000 € pour Metz)
- Phase 3 : lignes suburbaines (127 000 € pour Metz)

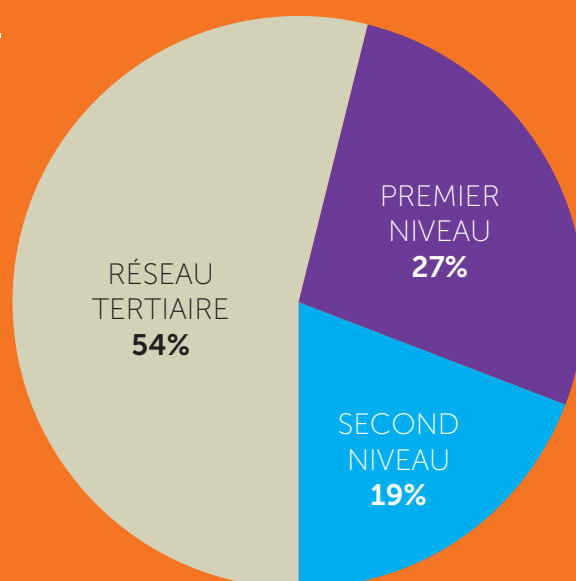


## 4) Chiffrage des aménagements

### GÉNÉRALITÉS

Le relevé des défauts (précisé en page 11) construit sur le Système d'Information Géographique constitue la base du chiffrage des besoins d'aménagement.

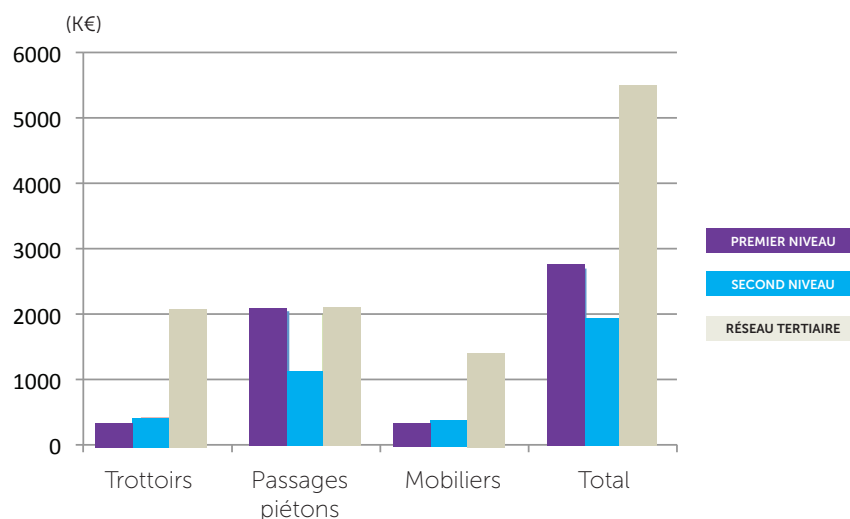
Compte tenu de la teneur très diverse des aménagements envisagés et parfois de la globalité des solutions proposées (un élargissement de trottoir peut ainsi intégrer des reprises de pentes transversales, des déplacements de signalisation, d'éclairage public), une grille « moyenne » de coûts a été fixée. Elle est détaillée en annexe.



### Répartition des besoins de financement par niveaux de réseau

Appliquée selon la hiérarchisation du réseau précisée précédemment, cette grille des coûts fait apparaître les montants d'opérations suivants :

	Premier Niveau	Second Niveau	Réseau Tertiaire	TOTAL
TROTTOIRS ET CHEMINS	330 k€	420 k€	2000 k€	<b>2750 k€</b>
PASSAGES PIÉTONS	2040 k€	1120 k€	2000 k€	<b>5160 k€</b>
MOBILIERS URBAINS	330 k€	360 k€	1400 k€	<b>2090 k€</b>
TOTAL GÉNÉRAL	<b>2700 k€</b>	<b>1900 k€</b>	<b>5400 k€</b>	<b>10 000 k€</b>



## LE RÉSEAU DE PREMIER NIVEAU

- représente 31% du linéaire mais ne concentre que 27 % du besoin de financement
- 75 % de ce besoin concerne la mise en accessibilité des passages piétons

## LE RÉSEAU DE SECOND NIVEAU

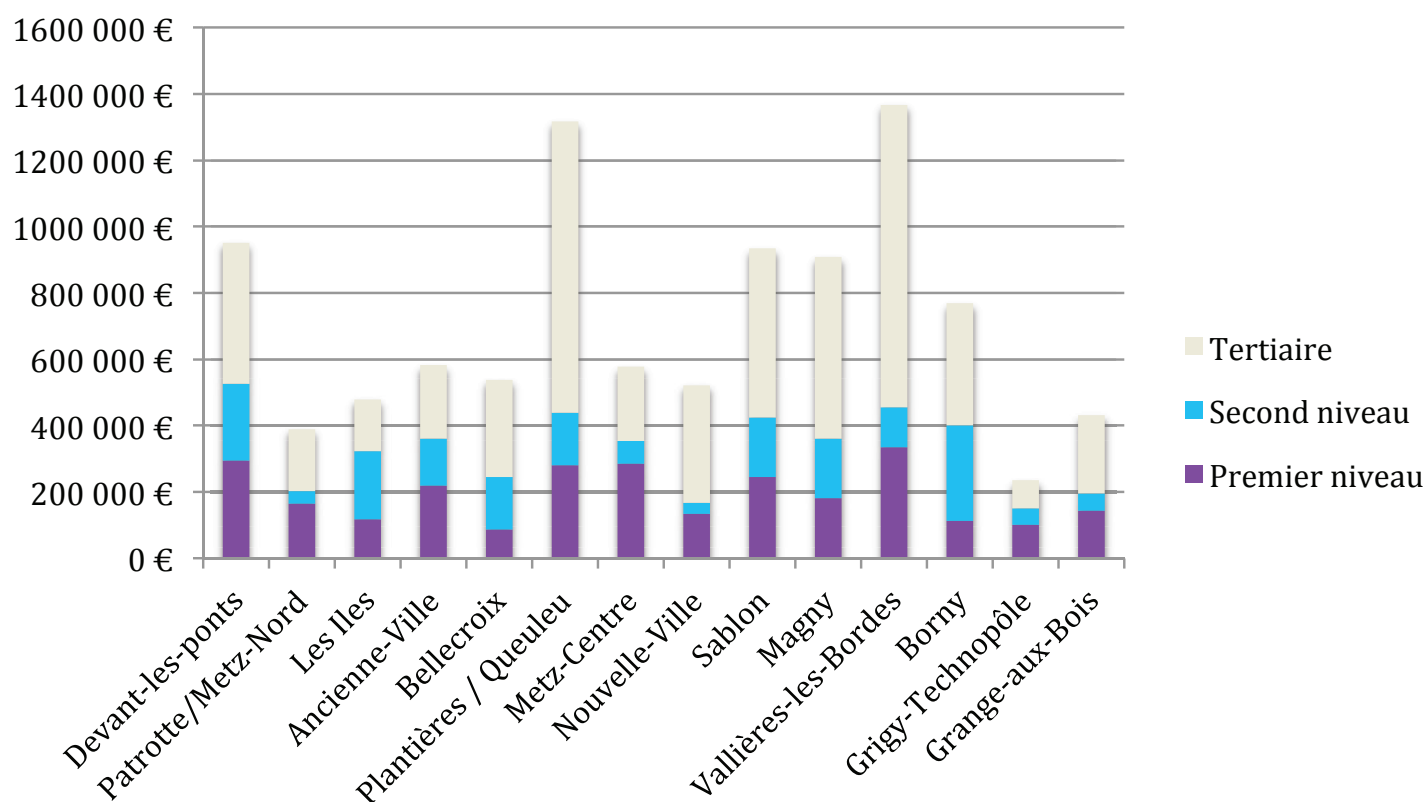
- représente 17 % du linéaire et concentre 19 % du besoin de financement
- 59 % de ce besoin concerne la mise en accessibilité des passages piétons

	TROTTOIRS	PASSAGES PIÉTONS	MOBILIERS
PREMIER NIVEAU	4%	20%	3%
SECOND NIVEAU	4%	11%	4%
RÉSEAU TERTIAIRE	20%	20%	14%
TOTAL	<b>28%</b>	<b>51%</b>	<b>21%</b>

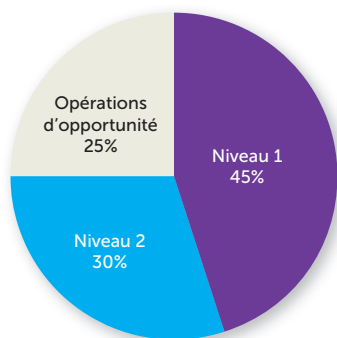
Tous réseaux confondus, les défauts recensés sur les traversées piétonnes représentent à eux seuls plus de la moitié des défauts, et il apparaît logique d'y retrouver une proportion de financement similaire (51%).

L'importance financière du poste « mobilier » s'explique par le nombre important de lampadaires d'éclairage public gênant le passage (car parfois implantés en milieu de trottoir) et au coût élevé des travaux nécessaires à leur déplacement. Ce poste se situe très majoritairement sur le réseau tertiaire (voies de desserte des lotissements principalement). ■

## Approche par quartiers



## 5) Programmation des aménagements



Le PAVE n'a pas d'obligation affirmée de délai de mise en œuvre ; il se doit cependant de proposer une stratégie de déploiement à la fois réaliste et efficace.

Au regard des obligations légales qui touchent le Schéma Directeur d'Accessibilité des

Transports Urbains de Metz Métropole (cf page 27) et de la mise en accessibilité des ERP (Établissements recevant du publics) communaux (page 26), il est proposé d'affecter la majorité des crédits qui seront alloués à la mise en accessibilité de l'espace public à l'aménagement des voies de premier et de second niveau.

Pour autant, et afin de profiter de l'opportunité de réaménagement à coût réduit liée aux opérations d'entretien de la voirie messine et de développement des zones de circulation apaisée, il est proposé de maintenir une capacité de financement complémentaire qui permettra d'accompagner efficacement ces nombreuses opérations annuelles et de recréer les continuités nécessaires entre elles.

**Ainsi, au regard de l'expérience acquise au cours des 10 années passées, il est proposé de :**

■ Consacrer  $\frac{3}{4}$  du montant de l'enveloppe allouée à l'équipement du réseau de premier et de second niveau, en phase avec les orientations du SDA et du programme de mise en accessibilité des ERP.

■ Maintenir  $\frac{1}{4}$  du montant de l'enveloppe allouée annuellement aux opérations d'opportunité dégagées par le programme d'entretien et de développement des zones de circulation apaisées.

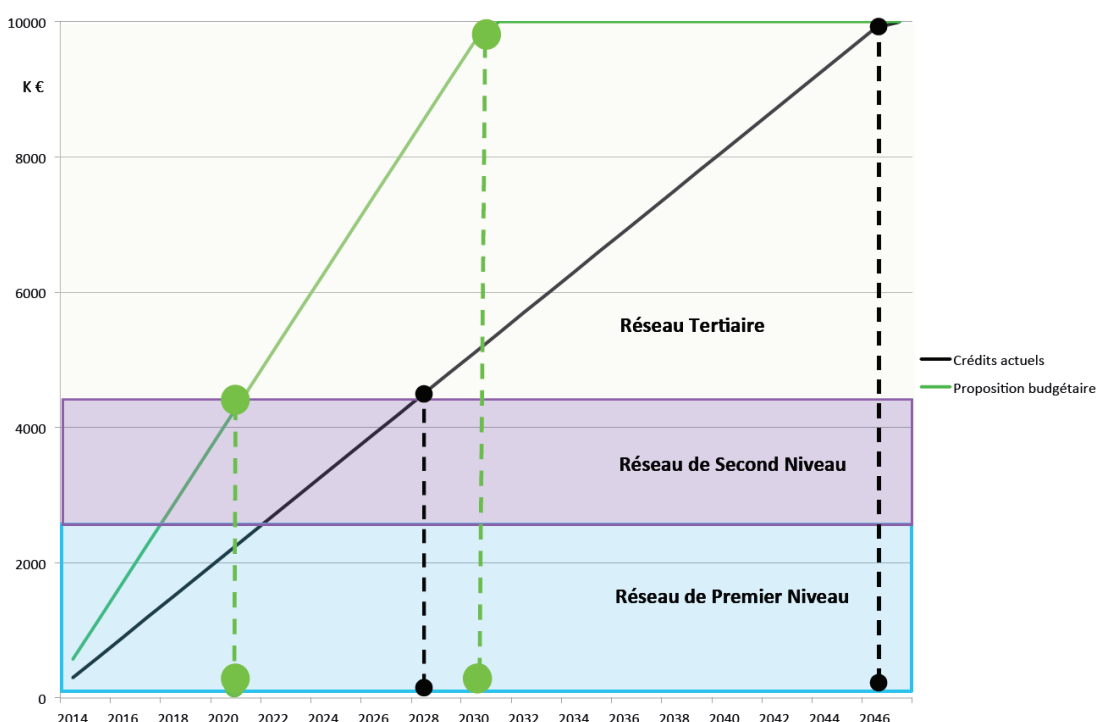
■ Au sein des investissements à réaliser sur les voies de premier et de second réseau, l'accent sera mis en priorité sur les défauts liés au mobilier urbain et aux trottoirs et cheminements, dans la mesure où ils constituent la majorité des points durs rencontrés. En effet, le plus souvent, il est possible de trouver un passage piéton accessible, moyennant un léger allongement du temps de parcours.

■ Aujourd'hui, le budget annuel actuel consacré exclusivement à l'accessibilité est d'environ 200 k€. On estime par ailleurs, qu'au travers des autres projets réalisés sur la ville, environ 100 k€ complémentaires sont investis dans l'amélioration de l'accessibilité.

À ce rythme, l'accessibilité des voiries de niveau 1 et 2 n'est atteinte qu'en 2028 et celle de l'ensemble des voiries en 2047.

■ Un investissement de 470 K€, auxquels s'ajoute les 100K€ intégrés dans les autres projets menés annuellement sur la ville permet d'aboutir à une accessibilité des réseaux de premier et second niveau en 2020 et à une accessibilité complète de la ville en 2030.

Cette hypothèse de financement permet de se rapprocher des exigences de la réglementation en matière de transports en commun et d'aménagement des établissements recevant du publics (en cours de révision). Ce scénario volontariste prend ainsi en compte les contraintes financières sur le budget global de la collectivité, tout en marquant un engagement fort en faveur de l'accessibilité universelle.



## 6) Suivi et mise à jour du diagnostic

Au-delà des travaux spécifiques engagés pour améliorer l'accessibilité, de nombreux chantiers modifient en permanence l'état d'accessibilité de la voirie.

Les données descriptives du réseau doivent donc pour rester pertinentes faire l'objet d'une mise à jour régulière. Plutôt qu'un relevé au fil de l'eau à l'issue de chaque chantier, il est proposé de mener annuellement une campagne de récolement sur une période bloquée chaque fin d'année.

L'évaluation du volume de travail que représente cette mission a été estimée, conformément aux enseignements de l'expérience, à 10 jours par an.

**Deux documents graphiques de synthèse seront produits à l'issue de la mise à jour annuelle :**

### ■ une carte des défauts avec le recensement en nombre des défauts persistants

Il s'agit d'un document de travail à usage interne mais qui pourrait être valorisé par une diffusion aux services en charge de l'entretien.

### ■ une carte du degré d'accessibilité

Il s'agit d'un document construit sur les bases du travail présenté précédemment, intégrant une pondération des défauts et permettant d'obtenir une image de la situation au fil du temps.

Ce document pourra être utilisé pour appuyer l'information des usagers selon des dispositions à arrêter (publication, mise en ligne, ...)





# Autres actions en matière d'accessibilité

## 1) Stationnement

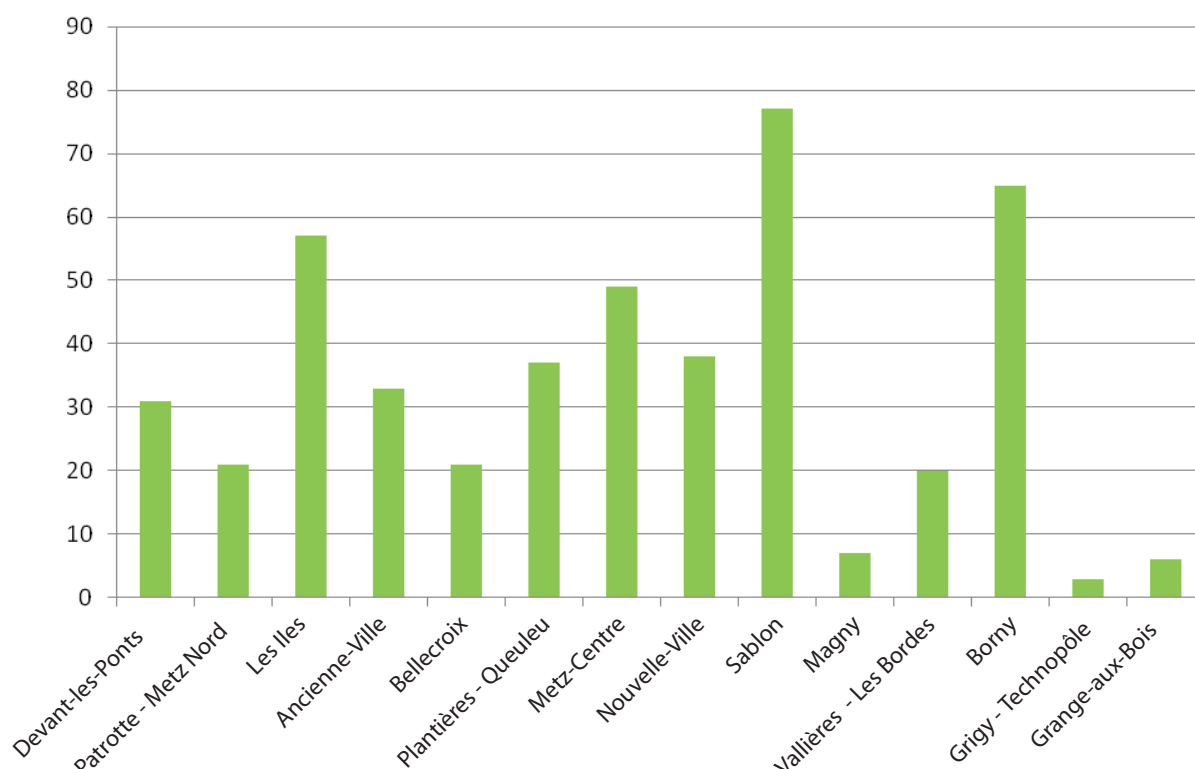
### État des lieux

450 places réservées aux personnes handicapées ayant droit (qui connaissent un taux d'invalidité supérieur à 80 %) existent au 1/01/2013 à Metz. Globalement et pour se rapprocher des obligations légales (2% des emplacements matérialisés), cette offre a plus que triplé en moyenne en 12 ans.

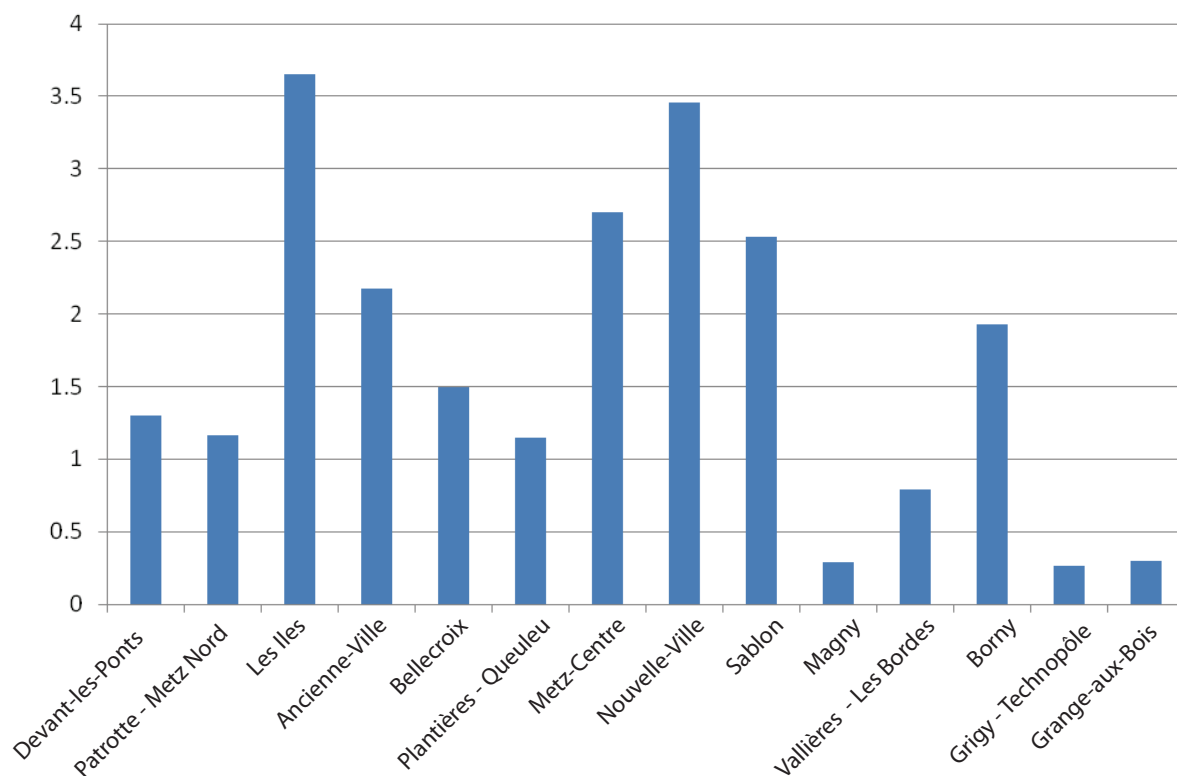
La politique suivie en matière de création de places réservées obéit, pour leur majorité, à une logique largement construite sur la réponse à l'expression des besoins des usagers concernés.

De ce fait, l'offre actuelle par quartier montre des disparités très marquées, en lien direct avec la pression existante en matière de stationnement : plus il est difficile pour les usagers de trouver spontanément une solution de stationnement, plus ils expriment le besoin de la réservation. Ainsi des quartiers comme les Iles ou le Sablon qui connaissent une forte pression en stationnement sont particulièrement pourvus en places réservées. ■

Nombre de places par quartier



## Offre ramenée au km de voirie

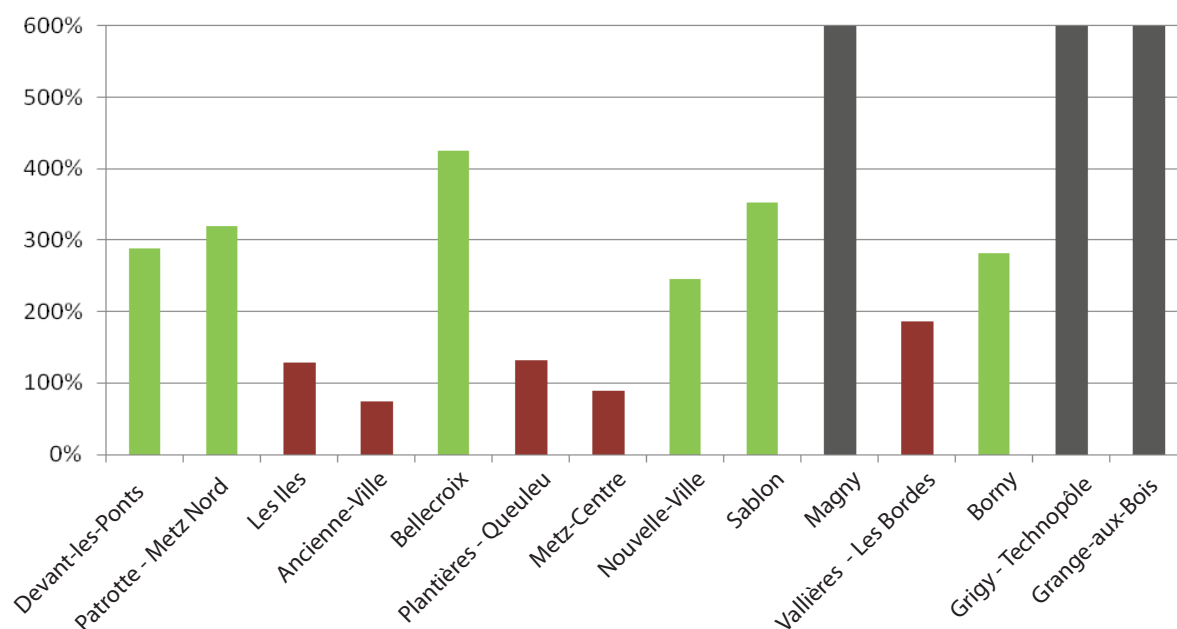


## Évolution dans le temps

L'évolution du nombre de places réservées depuis 2000 montre un taux de progression moyen de 25 places par an sur la ville, assez différent selon le quartier considéré.

Certains secteurs géographiques comme Magny et la Grange-aux-Bois pour lesquels la demande ne s'était pas exprimée avant les années 2000 sont dorénavant pourvus de places de stationnement réservées suite à des demandes exprimées. ■

## Augmentation de l'offre (en % depuis 2000)



## Niveau de réponse actuel

La connaissance de l'offre en stationnement sur la voie publique n'est actuellement pas confortée sur l'ensemble des quartiers du fait notamment de l'absence fréquente de marquage dans les rues des quartiers périphériques. L'Observatoire du Stationnement

qui gère finement le fonctionnement des quartiers du Centre permet de donner des informations intéressantes sur les quartiers des Iles, de Metz Centre, de l'Ancienne Ville et de la Nouvelle Ville. ■

	LES ILES	ANCIENNE VILLE	METZ CENTRE	NOUVELLE VILLE
NOMBRE DE PLACES MATÉRIALISÉES SUR VOIRIE	2537	837	1040	1560
NOMBRE DE PLACES RÉSERVÉES	<b>57</b>	<b>33</b>	<b>49</b>	<b>38</b>
RATIO	2 %	4 %	5 %	2 %

Pour ces 4 quartiers qui proposent environ 6000 places de stationnement sur voirie (dont 45 % sont payantes), le ratio de places réservées est au moins égal aux exigences de la loi.

## Perspectives

Même si les exigences de la loi sont claires dans le domaine, le volume de places à réserver aux titulaires de la Carte Européenne de Stationnement pose un véritable problème d'applicabilité dans les quartiers :

### ■ Combien de places de stationnement doivent être réservées sur le territoire communal ?

En application de la réglementation, au moins 2 % des places de stationnement matérialisées, situées sur les voies, publiques ou privées, ouvertes à la circulation publique, et 2 % des places des parcs de stationnement des ERP doivent être réservées aux titulaires de la carte européenne de stationnement.

Plus précisément :

- ▶ **2 % de l'ensemble des emplacements matérialisés sur le domaine public** de chaque zone de stationnement, valeur arrondie

à l'unité supérieure (article 1<sup>er</sup>-2<sup>o</sup> du décret n° 2006-1658) ;

- ▶ **2 % des places de stationnement des ERP**, valeur arrondie à l'unité supérieure (article 3 de l'arrêté du 1<sup>er</sup> août 2006) ;
- ▶ **lorsque le projet d'aménagement comporte plus de 500 places de stationnement**, le nombre de places aménagées est fixé par arrêté municipal sans pouvoir être inférieur à dix (article 1<sup>er</sup>-2<sup>o</sup> du décret n° 2006-1658 et article 3 de l'arrêté du 1<sup>er</sup> août 2006).



■ Est-il raisonnable de procéder au marquage des emplacements de stationnement dans l'ensemble des rues de la ville ?

■ N'est-il pas négatif de systématiser la réservation de places dans des rues résidentielles, où la pression en stationnement reste particulièrement faible ?

*Au-delà d'une approche par trop rigoriste, la Ville de Metz préfère planifier une réponse adaptée aux besoins des usagers, en restant à leur écoute et, d'une manière plus générale, sur la base d'une consultation de la Commission Communale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées.*

## 2) Règlement de voirie

L'accessibilité a vocation à se traduire également dans les documents réglementaires propres à la Ville. C'est pourquoi il a été proposé d'intégrer fortement cette notion dans la nouvelle version du règlement de voirie de la Ville, qui verra le jour au cours du second semestre 2014. **L'accent sera mis en particulier sur la qualité des cheminements piétons à mettre en œuvre en phase chantier (signalisation, protection, revêtement provisoire...) afin de limiter l'entrave au cheminement.**

De la même façon, l'accessibilité est un incontournable du projet de Schéma Directeur d'Aménagement des Espaces Publics, document qui a vocation à poser les pré-requis propres à la Ville de Metz de tout projet d'aménagement.

Au-delà du respect des normes, la Ville s'est en effet construit, avec l'appui des associations, une certaine philosophie. Par exemple, en ce qui concerne les pistes cyclables, certains choix ont été faits pour s'assurer de leur perception par les personnes malvoyantes : matériaux contrastés avec ceux du cheminement piéton, tant par leur couleur que par leur texture ; choix d'un léger décalage de niveau entre la piste et le cheminement piéton ; priorité laissée aux piétons à toute intersection. ■



## 3) Accueil des personnes et formation des personnels

Les travaux de mise en accessibilité de la voirie, aussi importants qu'ils soient pour faciliter le déplacement des personnes, ne sauraient à eux seuls répondre à l'ensemble des besoins que rencontre la personne en situation de handicap. Quel intérêt par exemple de permettre à une personne déficiente auditive d'accéder aux services d'une administration si le personnel qui l'accueille n'est pas en capacité de lui rendre le service qu'elle est venue chercher, faute de pouvoir entrer en communication avec elle ?

**La formation à l'accueil est un maillon complémentaire et indissociable de l'accessibilité dans une prise en compte globale des besoins de chacun.**

Dans cette perspective, la Ville de Metz a notamment élaboré un guide de bonnes pratiques à l'usage des agents pour leur donner quelques clés pour un accueil plus adapté des publics en situation de handicap. ■

**La Mission Handicap de la Ville de Metz organise régulièrement des mises en situation de handicap en direction des personnels de la Ville en prise directe avec les aménagements urbains.**

La dernière en date remonte au 30 septembre 2013 où une quinzaine d'agents, principalement des conducteurs de travaux, se sont prêtés au déplacement en fauteuil roulant et à l'aveugle sur un parcours en ville à la rencontre d'obstacles mais également à la rencontre de l'autre. Cela permet une meilleure compréhension de l'importance qu'un aménagement, au-delà de répondre à une obligation réglementaire, doit déjà satisfaire à l'usage pour que chacun se sente bien dans l'espace urbain.

**Ces actions ont vocation à se répéter régulièrement afin de permettre aux employés municipaux nouvellement embauchés de s'approprier la culture technique du sujet.** ■



**VI**

**ANNEXES  
TECHNIQUES**

---

# SOMMAIRE

---

I

## Diagnostic de voirie : Détail des défauts constatés

II

## Degré d'accessibilité de la voirie : Pondération des défauts

III

## Plan d'action en matière de traitement des voiries

- 1) Chiffrage des aménagements
- 2) Répartition des coûts selon le réseau considéré
- 3) Coûts selon le niveau de réseaux et par quartier





# Diagnostic de voirie : Détail des défauts constatés

Les éléments présentés détaillent les résultats d'exploitation de la base de données constituée lors du recueil initial de 2009 et mis à jour au 01/01/2014. ■

## 1) Mobiliers urbains

Défauts	total	Part
Borne barrière non détectable	668	23,9
Mob Bas Hauteur < 80 cm	646	23,1
Eclairage public dans cheminement	492	17,6
Mob Haut > 80 cm ss contraste	403	14,4
Concession gêne passage	332	11,9
Mob Haut > 80 cm gêne passage	118	4,2
Pub porte a faux non détectable	43	1,5
Police gêne passage	26	0,9
Borne barrière contraste couleur	18	0,6
Mob Haut > 80 cm < 1m20	14	0,5
Feux dans cheminement	9	0,3
Propreté gêne passage	7	0,3
Etalage pub gêne passage	6	0,2
Terrasse auvent < 2m20	4	0,1
Grille trou et fentes < 2 cm	3	0,1
Directionnel gêne passage	2	0,1
Police haut ss panneau < 2m20	2	0,1
Pub gêne passage	0	0
Abri bus dans cheminement	0	0
Arrêt bus largeur quai	0	0
Abri bus inaccessible	0	0
Terrasse gêne passage	0	0
Dir haut ss panneau < 2m20	0	0
Pub haut ss panneau < 2m20	0	0
Propreté contraste couleur	0	0
Arrêt bus hauteur quai	0	0
Bac à sel gêne passage	0	0



## 2) Passages piétons

Défauts	total	Part
Manque bandes éveil	1866	35,6
Pentes transversale > 8 %	1227	23,4
Bordure basse > 2 cm	826	15,7
Manque module sonore	392	7,5
Ressaut infranchissable	223	4,2
Long abaissement < 1m50	165	3,1
Bombe important	125	2,4
Revêtement inconfortable	121	2,3
Avaloir non conforme	112	2,1
Refuge manque BEV	101	1,9
BEV mal positionnée	31	0,6
Refuge largeur < 1m80	24	0,5
Défaut entretien sur BEV	20	0,4
Refuge bordure non conforme	12	0,2
Affaissement caniveaux	2	0
Anti station passage < 1m50	1	0
Manque bandes blanches	0	0
Volume sonore faible	0	0
Masque visibilité stationnement	0	0
Manque contraste	0	0
Interférence message	0	0
Masque visibilité esp vert	0	0
Masque visibilité mob urbain	0	0



## 3) Trottoirs et chemins

Défauts	total	Part
Débouché sans passage piéton	393	18,4
ressaut infranchissable	384	18
Passage impossible < 90 cm	377	17,7
Pentes long > 4 % général	231	10,8
Passage étroit < 1 m	183	8,6
Débouché ressaut > 2 cm	124	5,8
Pentes transversale > 10%	73	3,4
Végétation trop large	73	3,4
Pentes transversale > 8 %	57	2,7
Entourage arbre gênant	57	2,7
Revêtement obstacle roue	53	2,5
Pentes en long > 4 % ponctuel	35	1,6
Végétation trop basse	28	1,3
Pentes transversale > 6 %	22	1
Revêtement meuble	12	0,6
Escalier gênant	10	0,5
Pentes transversale > 4 %	7	0,3
Pentes transversale < 4%	6	0,3
Largeur < 1m40	5	0,2
Revêtement glissant	2	0,1
Entrée cave gênant	1	0
Grille ventilation gênant	0	0



## II

## Degré d'accessibilité de la voirie : Pondération des défauts

Ces tableaux présentent les valeurs définies pour chaque défaut telles qu'elles ont été prises en compte dans le calcul du degré d'accessibilité. Chaque tronçon de voie a ainsi été noté en fonction des défauts qu'il présente et cette note a été ramenée au linéaire de voie considéré. ■

Défauts	Domaine	Pondération	total	Part
Ressaut infranchissable	Passages piétons	100	216	2,0%
ressaut infranchissable	Trottoirs	100	380	3,5%
Passage impossible < 90 cm	Trottoirs	100	375	3,5%
Défauts	Domaine	Pondération	total	Part
Pub porte a faux non detect	Mobilier	50	43	0,4%
Pentes trans > 10%	Trottoirs	50	71	0,7%
Pentes long > 4 % général	Trottoirs	50	231	2,2%
Défauts	Domaine	Pondération	total	Part
Police haut ss panneau < 2m20	Mobilier	30	2	0,0%
Dir haut ss panneau < 2m20	Mobilier	30	0	0,0%
Pub haut ss panneau < 2m20	Mobilier	30	0	0,0%
Eclai pub dans cheminement	Mobilier	30	486	4,5%
Concession gene passage	Mobilier	30	326	3,0%
Police gene passage	Mobilier	30	24	0,2%
Mob Haut > 80 cm gene passage	Mobilier	30	14	0,1%
Feux dans cheminement	Mobilier	30	9	0,1%
Proprete gene passage	Mobilier	30	7	0,1%
Dir gene passage	Mobilier	30	2	0,0%
Pub gene passage	Mobilier	30	0	0,0%
Borne barriere non detectable	Mobilier	30	662	6,2%
Borne barriere contraste coul	Mobilier	30	12	0,1%
Pente trans > 8 %	Passages piétons	30	57	0,5%
Bombe important	Passages piétons	30	125	1,2%
Pentes trans > 8 %	Trottoirs	30	1225	11,4%
Défauts	Domaine	Pondération	total	Part
Terrasse gene passage	Mobilier	20	4	0,0%
Grille trou et fentes < 2 cm	Mobilier	20	3	0,0%
Bordure basse > 2 cm	Passages piétons	20	821	7,7%
Refuge bordure non conforme	Passages piétons	20	12	0,1%
Revetement avec ressaut	Trottoirs	20	119	1,1%
Debouch ressaut > 2 cm	Trottoirs	20	389	3,6%
Vegetation trop large	Trottoirs	20	73	0,7%
Entourage arbre genant	Trottoirs	20	57	0,5%
Vegetation trop basse	Trottoirs	20	28	0,3%
Escalier genant	Trottoirs	20	10	0,1%
Entree cave genant	Trottoirs	20	1	0,0%
Grille ventilation genant	Trottoirs	20	0	0,0%

Défauts	Domaine	Pondération	total	Part
Etalage pub gene passage	Mobilier	10	6	0,1%
Bande podo mal positionnée	Passages piétons	10	31	0,3%
Manque contraste	Passages piétons	10	0	0,0%
Manque mod sonore	Passages piétons	10	389	3,6%
Volume sonore faible	Passages piétons	10	0	0,0%
Anti station passage < 1m50	Passages piétons	10	1	0,0%
Interference message	Passages piétons	10	0	0,0%
Pentes long > 4 % ponctuel	Trottoirs	10	35	0,3%
Pentes trans > 6 %	Trottoirs	10	22	0,2%
Revetement meuble	Trottoirs	10	12	0,1%
Debouch sans passage pieton	Trottoirs	10	84	0,8%
Défauts	Domaine	Pondération	total	Part
Mob Bas Hteur < 80 cm	Mobilier	5	646	6,0%
Manque bandes eveil	Passages piétons	5	1845	17,2%
Revetement inconfortable	Passages piétons	5	116	1,1%
Avaloir non conforme	Passages piétons	5	112	1,0%
Refuge manque bde éveil	Passages piétons	5	101	0,9%
Long abaiss < 1m50	Passages piétons	5	165	1,5%
Manque bandes blanches	Passages piétons	5	0	0,0%
Defaut entretien sur B. éveil	Passages piétons	5	20	0,2%
Passage etroit < 1 m	Trottoirs	5	180	1,7%
Revetement obstacle roue	Trottoirs	5	53	0,5%
Pentes trans > 4 %	Trottoirs	5	7	0,1%
Revêtement glissant	Trottoirs	5	2	0,0%
Défauts	Domaine	Pondération	total	Part
Mob Haut > 80 cm ss contraste	Mobilier	1	403	3,8%
Mob Haut > 80 cm < 1m20	Mobilier	1	118	1,1%
Proprete contraste couleur	Mobilier	1	0	0,0%
Refuge largeur < 1m80	Passages piétons	1	23	0,2%
Affaiss caniveaux	Passages piétons	1	2	0,0%
Masque visibilité stationnement	Passages piétons	1	0	0,0%
Masque visibilité esp vert	Passages piétons	1	0	0,0%
Masque visibilité mob urbain	Passages piétons	1	0	0,0%
Pentes trans < 4%	Trottoirs	1	6	0,1%
Largeur < 1m40	Trottoirs	1	5	0,0%
Arret bus largeur quai	Mobilier	0	0	0,0%
Abri bus inaccessible	Mobilier	0	0	0,0%
Abri bus dans cheminement	Mobilier	0	0	0,0%
Arret bus hauteur quai	Mobilier	0	0	0,0%
Arret bus hauteur quai	Mobilier	0	0	0,0%

Les défauts concernant les arrêts de bus seront corrigés dans le cadre du Schéma Directeur d'Aménagement des transports urbains de Metz Métropole et n'ont pas été intégrés dans cette notation.

\* La « part » correspond au calcul du rapport d'un défaut sur l'ensemble des défauts du domaine. ■



# Plan d'action en matière de traitement des voiries

## 1) Chiffrage des aménagements

Afin de définir le coût estimatif de mise en accessibilité des différents réseaux, une grille des coûts de suppression des défauts a été réalisée pour aboutir au chiffrage des travaux présentés. Elle est détaillée ci-dessous :

Trottoir	coût de suppression du défaut
Revêtement avec ressaut	1000 €
Revêtement obstacle roue	1000 €
Passage étroit < 1m	1500 €
Passage impossible < 90 cm	1500 €
Pente transversale > 6%	1000 €
Pente transversale > 8%	1000 €
Pente transversale > 10%	1000 €
Débouche ressaut > 2 cm	2100 €
Débouché de cheminement sans passage piéton	Intégré en sécurité routière
Borne barrière non détectable	180 €
Ressaut infranchissable	2100 €

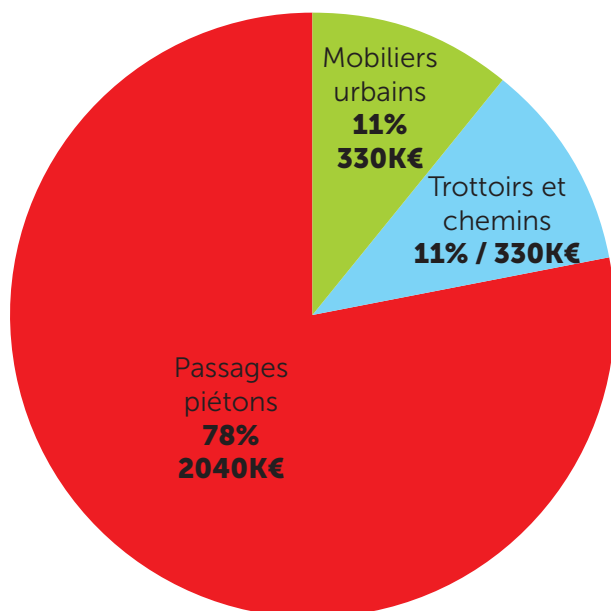
Passages piétons	coût de suppression du défaut
Manque bande éveil	300 €
Bordure basse > 2 cm	2000 €
Pente transversale > 8 %	1500 €
Longueur abaissement < 1 m 50	2100 €
Manque mode sonore	500 €
Refuge bordure non-conforme	2000 €
Refuge manque bande éveil	300 €
Ressaut infranchissable	2100 €

Mobilier urbain	coût de suppression du défaut
Mobilier bas hauteur < 80 cm	180 €
Mobilier haut > 80 cm gêne le passage	180 €
Eclairage public dans cheminement	3400 €
Feux dans cheminement	3400 €
Signalisation de Police hauteur sous panneau < 2 m 20	Intégré budget de fonctionnement
Signalisation de Police gêne le passage	Intégré budget de fonctionnement
Mobilier Publicitaire hauteur sous panneau < 2 m 20	A corriger par concessionnaire
Mobilier Publicitaire porte à faux non détectable	A corriger par concessionnaire
Mobilier Publicitaire gêne le passage	A corriger par concessionnaire
Mobilier de Propreté gêne le passage	180 €

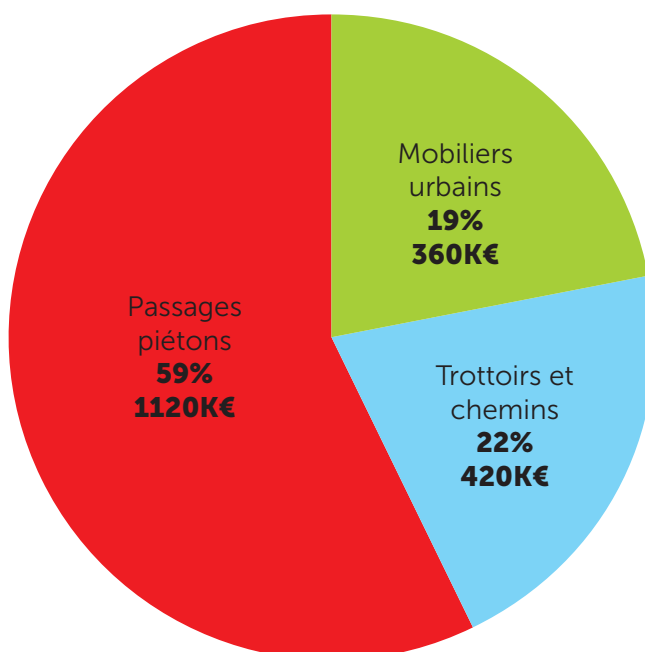


## 2) Répartition des coûts selon le réseau considéré

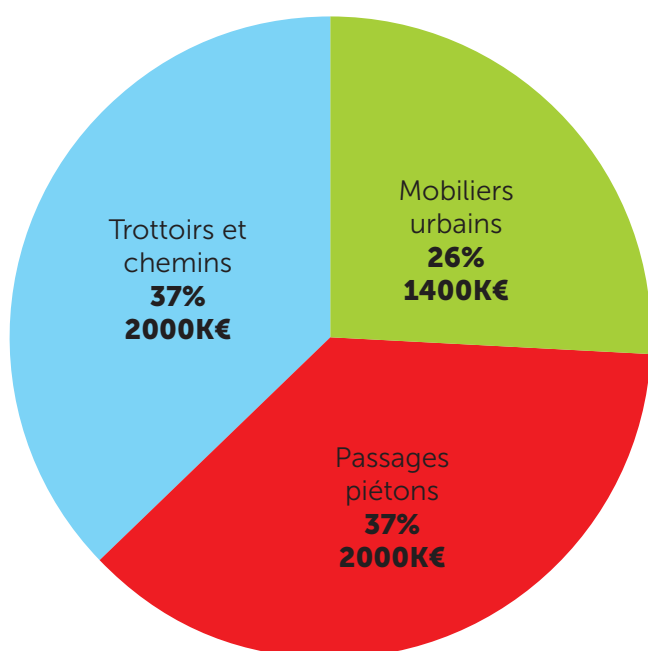
PREMIER NIVEAU



SECOND NIVEAU



RÉSEAU TERTIAIRE



### 3) Coûts selon le niveau du réseau et par quartiers

	Premier niveau			
Quartier	trottoir	passages piétons	Mobiliers	Total
Devant-les-ponts	40 900 €	233 700 €	19 900 €	294 500 €
Patrotte/Metz-Nord	11 500 €	150 500 €	3 500 €	165 500 €
Les Iles	12 700 €	95 800 €	9 600 €	118 100 €
Ancienne-Ville	13 000 €	196 800 €	9 000 €	218 800 €
Bellecroix	13 700 €	64 900 €	7 500 €	86 100 €
Plantières / Queuleu	39 000 €	190 800 €	51 600 €	281 400 €
Metz-Centre	19 100 €	243 700 €	21 400 €	284 200 €
Nouvelle-Ville	0 €	123 700 €	9 200 €	132 900 €
Sablon	8 500 €	198 200 €	39 100 €	245 800 €
Magny	54 000 €	58 000 €	69 800 €	181 800 €
Vallères-les-Bordes	66 500 €	189 400 €	79 500 €	335 400 €
Borny	18 000 €	91 000 €	2 500 €	111 500 €
Grigy-Technopôle	15 000 €	84 000 €	2 900 €	101 900 €
Grange-aux-Bois	18 100 €	119 500 €	4 500 €	142 100 €
total	330 000 €	2 040 000 €	330 000 €	2 700 000 €

	second niveau			
Quartier	trottoir	passages piétons	Mobiliers	Total
Devant-les-ponts	36 200 €	156 300 €	38 500 €	231 000 €
Patrotte/Metz-Nord	10 100 €	25 700 €	1 200 €	37 000 €
Les Iles	24 900 €	140 300 €	38 900 €	204 100 €
Ancienne-Ville	40 600 €	66 400 €	34 800 €	141 800 €
Bellecroix	22 200 €	103 800 €	32 800 €	158 800 €
Plantières / Queuleu	44 500 €	71 000 €	41 900 €	157 400 €
Metz-Centre	13 900 €	51 600 €	4 100 €	69 600 €
Nouvelle-Ville	2 600 €	25 500 €	4 900 €	33 000 €
Sablon	14 500 €	147 800 €	15 600 €	177 900 €
Magny	64 700 €	39 600 €	73 600 €	177 900 €
Vallères-les-Bordes	45 400 €	46 300 €	29 000 €	120 700 €
Borny	55 800 €	192 600 €	41 000 €	289 400 €
Grigy-Technopôle	28 700 €	19 100 €	1 200 €	49 000 €
Grange-aux-Bois	15 900 €	34 000 €	2 500 €	52 400 €
total	420 000 €	1 120 000 €	360 000 €	1 900 000 €

	niveau tertiaire			
Quartier	trottoir	passages piétons	Mobiliers	Total
Devant-les-ponts	167 300 €	199 100 €	59 980 €	426 380 €
Patrotte/Metz-Nord	18 500 €	155 500 €	12 980 €	186 980 €
Les Iles	48 000 €	63 100 €	45 680 €	156 780 €
Ancienne-Ville	40 900 €	132 700 €	48 480 €	222 080 €
Bellecroix	154 000 €	78 600 €	59 600 €	292 200 €
Plantières / Queuleu	379 500 €	167 300 €	330 360 €	877 160 €
Metz-Centre	38 100 €	164 900 €	21 560 €	224 560 €
Nouvelle-Ville	35 600 €	285 000 €	35 100 €	355 700 €
Sablon	155 900 €	258 300 €	95 840 €	510 040 €
Magny	319 500 €	60 700 €	168 760 €	548 960 €
Vallères-les-Bordes	374 000 €	145 200 €	390 780 €	909 980 €
Borny	96 400 €	198 600 €	73 240 €	368 240 €
Grigy-Technopôle	13 500 €	32 400 €	38 740 €	84 640 €
Grange-aux-Bois	158 800 €	58 600 €	18 900 €	236 300 €
total	2 000 000 €	2 000 000 €	1 400 000 €	5 400 000 €





**Conception** Pôle Mobilité  
**Réalisation** Caroline CORY  
**Crédits Photos** Francis HECTOR - Gilles CATTIN - Jean-Claude KREMER  
**Date** Mai 2014  
**Contact/Information** Pôle Mobilité - 03 87 34 58 22  
**Impression** Reprographie Mairie de Metz

