

VILLE DE BRIVE CITÉ ACTIVE



VILLE DE BRIVE

Cité gaillarde



CHARTRE ACCESSIBILITE VOIRIE ET ESPACE PUBLIC



Edition 2019

EDITO



A l'image d'une petite république, la commune se doit de faire vivre le lien social et œuvrer au quotidien pour que chacun de ses habitants se sente un citoyen à part entière.

L'inclusion occupe bien entendu une place privilégiée dans cette vision, qui trouve aussi le moyen de se concrétiser à la même échelle en raison des compétences « régaliennes » que la commune exerce pour aménager son espace. Elle n'a donc aucune excuse !

La Ville de Brive poursuit avec vigueur la mise en œuvre de l'agenda d'accessibilité dont le cadre fut initialement fixé par la loi de 2005 puis précisé par la suite. Accessibilité des bâtiments publics, des transports en commun, de l'espace public, développement des cheminements adaptés à travers la ville... les travaux n'ont pas manqué et nous pouvons aujourd'hui afficher des taux en progression sur tous ces indicateurs.

Surtout, nous avons impulsé depuis 2014, sous la conduite de nos élus en charge du handicap Didier TRARIEUX et Carine VOISIN, une méthode innovante par l'intermédiaire du groupe AUTONOMIA qui associe étroitement les structures représentatives des personnes handicapées. Preuve en est, que l'approche collaborative de gouvernance, plus axée sur la participation des citoyens et des usagers, a trouvé là-aussi un champ d'application positif.

Ce guide, dont l'impact final concerne le grand public, est avant tout destiné à graver dans le marbre les bonnes pratiques d'aménagement, à destination non seulement des maîtres d'ouvrage public intervenant sur le territoire de Brive mais aussi des particuliers dont certains travaux peuvent aussi impacter ce dernier.

Parce que l'inclusion est l'affaire de tous.

Frédéric SOULIER
Maire de Brive
Président de l'Agglo de Brive



La « CHARTE ACCESSIBILITE VOIRIE ET ESPACE PUBLIC COMMUNE DE BRIVE » est le fruit d'un travail collaboratif faisant intervenir les membres bénévoles du groupe AutonomiA et les techniciens de la Mairie:

- M. TRARIEUX Didier, Conseiller Municipal membre de la Délégation Handicap
- M. PENNETIER Pascal, administrateur APF
- Mme WATTEBLED Marinette, accompagnatrice
- M. DUPUY Jean, APF
- M. FERNANDEZ Pierre, PLEIN SUD GAILLARD
- M. CHATENET Jean- Marie, délégué départemental de la Corrèze FNATH
- M. BROS Roland, Administrateur ADAPEI CORREZE
- Mme TRIN Murielle, ADAPEI CORREZE
- M. LEPIF Daniel, VOIR ENSEMBLE
- Mme GILBERT Céline, VOIR ENSEMBLE
- Mme LAROCHE-BLEYS Françoise, ingénieur en charge dossier BRIVE ACCESSIBLE
- M. EYRIGNAC David, chargé de mission handicap – Mairie de Brive
- Mme TRILLOT-DELATRE Véronique, ingénieur en charge de l'handicap sur l'Espace Public

Avec la participation ponctuelle de:

- M. ROBERT Didier, Président BRIVE VILLE CYCLABLE
- Mme GIL Sandy, ADAPEI CORREZE
- Mme DELBEGUE Odile, ADAPEI CORREZE
- Mme THOMAS Christine, SOURDS 19

REMERCIEMENTS

AutonomiA BRIVE présentent ses sincères remerciements au groupe de travail réuni par Toulouse Métropole pour nous avoir ouvert le chemin en nous autorisant à nous inspirer de l'ossature ainsi que des éléments de réflexions pertinents composant leur document.





M. Frédéric SOULIER
Maire de Brive
Président de l'Agglomération de Brive

Place Jean Charbonnel
BP80433
19312 Brive Cedex

M. Didier TRARIEUX
Conseiller Municipal
Au handicap

Mme Carine VOISIN
Conseillère Municipale
Déléguée au handicap

Place Jean Charbonnel
BP80433
19312 Brive Cedex

Plein Sud Gaillard

M. FERNANDEZ Pierre
Président de l'Association

32 rue Général Souham
19100 Brive

A.P.F. France Handicap
Association des Paralysés de France

M. Pascal PENNETIER
Administrateur

M. Jean DUPUY
Administrateur

Mme WATTEBLED Marinette
Accompagnatrice

Impasse Tour de Loyre
19360 Malemort-sur-Corrèze

F.N.A.T.H. 19
Fédération Nationale des Accidentés
de la vie, du Travail et Handicap

M. Jean-Marie CHATENET
Délégué départemental de la Corrèze

11 place Jean-Marie DAUZIER
19100 BRIVE

ADAPEI Corrèze

M. Roland BROS
Administrateur

Mme Murielle TRIN
Adapéi Corrèze

3 allée des Châtaigniers
19360 Malemort-sur-Corrèze

Voir Ensemble

M. Daniel LEPIF
Adhérent

Mme Céline GILBERT
Adhérente

158 avenue RIBOT
19100 Brive



SOMMAIRE



Chapitre 1 :	L'accessibilité	Page 7
Chapitre 2 :	Cheminement piéton – un espace dédié	Page 27
Chapitre 3 :	Traversée piétonne	Page 57
Chapitre 4:	Mobilier Urbain	Page 81
Chapitre 5 :	Piétons/Cycliste – Cohabitation et interactions	Page 96
Chapitre 6 :	Stationnement réservé	Page 102
Chapitre 7 :	Chantiers et obstacles temporaires	Page 120

Chapitre1

L'ACCESSIBILITE



I- INTRODUCTION

Page 8

II- DEFINITIONS

A. Accessibilité.....	Page 9
B. Handicap.....	Page 9
C. Personnes à mobilité réduite.....	Page 10
D. Espaces Publics.....	Page 10

III- CONTEXTE REGLEMENTAIRE

A. Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits	Page 12
B. Obligations réglementaires.....	Page 13

IV- BESOINS SPECIFIQUES DES USAGERS

A. Préambule	Page 14
B. Les profils d'utilisateurs.....	Page 14
C. Les points de rupture de la chaîne de déplacement..	Page 15

V- PRINCIPES FONDAMENTAUX

A. « L'espace dédié » aux piétons.....	Page 17
B. Se poser les bonnes questions.....	Page 21

VI- SOLUTIONS AUX POINTS DE BLOCAGES ET CONTRAINTES TECHNIQUES

A. La concertation.....	Page 25
B. Les dérogations.....	Page 26
C. Les mesures de substitutions.....	Page 26

REGLEMENTATION

Dispositions réglementaires :

Le présent document a été constitué à partir :

Des documents législatifs et réglementaires en vigueur, notamment 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, complétée par les décrets 2006-1657 et 200-1658 du 21 décembre 2006, puis l'arrêté d'application du 15 janvier 2007, relatifs à l'accessibilité de la voiries et des espaces publics.



I. INTRODUCTION

Pourquoi une charte d'accessibilité ?

L'adaptation à l'accessibilité du cadre de vie s'inscrit dans l'esprit d'une ville ouverte à l'inclusion universelle, au sein de laquelle une autonomie réduite, temporaire ou permanente, ne doit plus représenter un obstacle à l'épanouissement.

Une charte d'accessibilité constitue un guide technique visant à instituer une qualité garantie de l'aménagement d'un espace public, favorisant une capacité de déplacement de chacun, en toute sécurité et confort, en dépit de ses différences motrices, sensorielles, psychiques ou cognitives.

La conception des solutions et préconisations en faveur de l'accessibilité s'appuie sur une concertation proactive, enrichie des témoignages des usagers en situation, ainsi que du recueil d'initiatives probantes.

Pour réussir, il est essentiel de bien comprendre les besoins et les attentes des usagers, et plus particulièrement les personnes en situation de handicap.

Dans l'objectif de rester efficace, ce « manuel des bonnes pratiques » s'étoffera de chapitres additionnels, s'actualisera au regard de l'évolution des normes, de nos expériences, ainsi que de réalisations innovantes.

Ce recueil constitue un outil pédagogique de sensibilisation fournissant des préconisations techniques de bon sens, sans difficulté insurmontable de mise en œuvre.

II- DEFINITIONS

A. Accessibilité

« L'accessibilité permet l'autonomie et la participation des personnes ayant un handicap, en réduisant, voir supprimant, les discordances entre les capacités, les besoins et les souhaits d'une part, et les différentes composantes physiques, organisationnelles et culturelles de leur environnement d'autre part.

L'accessibilité requiert la mise en œuvre des éléments complémentaires, nécessaires à toute personne en incapacité permanente ou temporaire pour se déplacer et accéder librement et en sécurité à son cadre de vie ainsi qu'à tous les lieux, services, produits et activités. La société, en s'inscrivant dans cette démarche d'accessibilité, fait progresser également la qualité de vie de tous ses membres. »

Délégation Interministérielle aux Personnes Handicapées, septembre 2006

B. Handicap

Handicap, vient de l'anglais « Hand in Cap » (« main dans le chapeau ») désignant le geste ancestral effectué à l'occasion d'un troc pour piocher au fond du chapeau les valeurs rétablissant l'équilibre des valeurs.

Cet anglicisme regroupe les personnes confrontées à une autonomie réduite nécessitant la mise en œuvre de mesures compensatrices temporaires ou permanentes de natures structurelles, matérielles, humaines, ou financières.

II- DEFINITIONS (suite)

C. Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

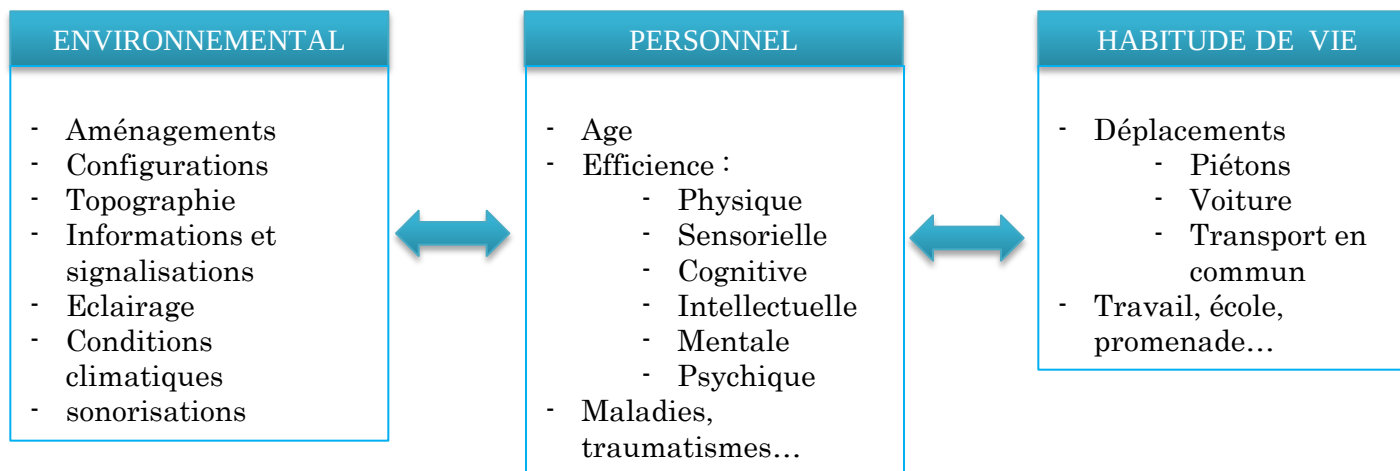
« (...) toutes les personnes ayant des difficultés (...), telles que, par exemple, personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicap sensoriels et intellectuels et les personnes en fauteuil roulant), personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes transportant des bagages lourds, personnes âgées, femmes enceintes, et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette). »

Décret du 9 février 2006 qui reprend la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen (annexe 7).

D. Espace public

L'espace public représente dans les sociétés urbaines, l'ensemble des espaces de passage et de rassemblement qui est à l'usage de tous, soit qui n'appartient à personne, soit qui relève du domaine public ou, exceptionnellement, du domaine privé.

LA SITUATION DE HANDICAP UNE INTERACTION ENTRE 3 FACTEURS



PRECONISATIONS

III- CONTEXTE REGLEMENTAIRE

L'accessibilité concerne l'accès des personnes en situation de handicap aux voiries et espaces publics, aux systèmes de transport et au cadre bâti. Des dispositifs d'incitation et de sanction sont également prévus.

Source : <http://www.vie-publique.fr>

A. La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées :

Cette loi réforme la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées du 30 juin 1975. Fondé sur les principes généraux de non-discrimination, ce texte vise à garantir l'égalité des droits et des chances pour les personnes handicapées et à assurer à chacun la possibilité de choisir son projet de vie.

Cinq objectifs sont ciblés par la loi :

- ➡ La création d'un droit à compensation qui permet la prise en charge par la collectivité des dépenses liées au handicap (aide humaine et technique),
- ➡ L'intégration scolaire,
- ➡ L'insertion professionnelle,
- ➡ Le renforcement de l'accessibilité,
- ➡ La simplification administrative.



PRECONISATIONS

Les dispositions de la loi ne s'appliquent pas uniquement au bénéfice des personnes en situation de handicap, mais également à toutes les personnes à mobilité réduite.

Aucune échéance législative pour la mise en accessibilité de la voirie : les opportunités de travaux sur la voirie entraîneront la mise aux normes d'accessibilité au fur et à mesure.

Le décret n° 2006-1 657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics prévoit à compter du 1er janvier 2007, le respect des caractéristiques techniques fixées par le décret n° 2006-1 658 du 21 décembre 2006,

à l'occasion:

→ de la réalisation de voies nouvelles,

→ d'aménagements ou de travaux ayant pour effet de modifier la structure des voies ou d'en changer l'assiette,

→ de travaux de réaménagement, de réhabilitation



B. Obligations réglementaires pour la voirie et l'espace public

- Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées
- Champ d'application : article 1er du décret n° 2006-1 657 du 21 décembre 2006
- Décret n° 2006-1 658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1 658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- Norme NF P98-350 - Insertion des handicapés, cheminements piétonniers urbains, conditions de conception et d'aménagement - février 1988
- Norme NF P99-254 Équipements de la route - Réseaux d'Appel d'Urgence (RAU) - Mise en œuvre des Postes d'Appel d'Urgence (PAU) et Postes de Centralisation des Appels (PCA), décembre 1997
- Norme NF P98-351 Éveil de vigilance - Caractéristiques et essais des dispositifs podotactiles au sol d'éveil de vigilance à l'usage des personnes aveugles ou mal voyantes - août 2010

*Norme NF P98-351 Bandes tactiles de guidage au sol pour les personnes aveugles et malvoyantes – juillet 2014

* Répétiteurs de feux tricolores

- Arrêté du 8 avril 2002 modifiant les conditions de mise en œuvre de la signalisation routière
- Article 110-2-5 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière
- Norme S32-002 Dispositifs répétiteurs de feux de circulation à l'usage des personnes aveugles ou malvoyantes, 2004
- Décret 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour la mobilité active et le stationnement

* Loi n° 2015-300 du 18 mars 2015 visant à faciliter le stationnement des personnes en situation de handicap titulaires de la carte de stationnement.

PRECONISATIONS

En adoptant cette charte, la commune de Brive reconnaît le fait que tout être humain, au cours de sa vie, puisse être confronté à des limitations motrices, visuelles, auditives ou intellectuelles. Qu'elles soient innées ou consécutives à un accident, causées par le vieillissement, dépendantes d'une grossesse ou encore inhérentes à une situation (personne avec une jambe dans le plâtre, personne portant des bagages...), ces limitations créent inévitablement des entraves aux gestes quotidiens et réduisent l'autonomie des déplacements.

ATTENTION

Cette liste est non exhaustive. Par ailleurs, un usager pouvant appartenir à plusieurs catégories, il est vain de tenter une classification minimaliste et réductrice des personnes. Il s'agit avant tout d'un public varié composé de personnes aux degrés de capacités, besoins et aspirations multiples.



IV- BESOINS SPECIFIQUES DES USAGERS

A. Préambule

Chacun, à un moment donné de sa vie, peut être confronté à une situation de handicap ou de gêne à la mobilité : personnes atteintes d'une incapacité permanente (handicap sensoriel, moteur ou cognitif, vieillissement...) ou temporaire (grossesse, accident...) ou bien encore de circonstances extérieures (accompagnement d'enfants en bas âge, poussettes...). À des degrés divers, on considère qu'actuellement 30 à 40 % de la population française est concernée par une forme de handicap ou de gêne à la mobilité.

Le principal objectif de la « CHARTE ACCESSIBILITE VOIRIE ET ESPACE PUBLIC » est de mettre en lumière les options techniques facilitant le cheminement et l'utilisation des espaces publics par tous sur la commune de Brive, et ainsi encourager la mobilité piétonne de tous, quel que soit son âge et ses capacités.

B. Les profils d'usagers

Il est essentiel de bien identifier les populations qui seront les principales bénéficiaires de l'accessibilité ceci pour permettre aux professionnels de l'aménagement urbain, aux techniciens de la ville de Brive et aux responsables politiques de mieux intégrer la problématique, de mieux concevoir les espaces et de favoriser l'émergence de choix allant dans le sens de l'intérêt collectif.

Ainsi, les typologies d'usagers identifiés comme principaux bénéficiaires de l'accessibilité sont :

- ☐ Les personnes se déplaçant en fauteuil roulant,
- ☐ Les personnes utilisatrices d'aides au déplacement (béquille, canne, déambulateur),
- ☐ Les personnes non ou malvoyantes,
- ☐ Les personnes sourdes ou malentendantes,
- ☐ Les personnes souffrant de troubles cognitifs, intellectuels, mentaux ou psychiques,
- ☐ Les personnes éprouvant des difficultés de communication orale,
- ☐ Les personnes âgées,
- ☐ Les enfants (moins de 12 ans),
- ☐ Les femmes en état de grossesse,
- ☐ Tous les publics en charge de bagages, poussettes et autres encombrants..

LEGENDE



Personne
en fauteuil



Déficiência
visuelle



Déficiência
auditive



Déficiência
Cognitive, ou
intellectuelle
ou mentale,
ou psychique



Personne
âgée



Enfant



Poussette



Cheminer: circuler en autonomie

C. Points de rupture de la chaîne de déplacement

Besoins	Obstacles types	Qui est concerné						
Disposer d'un cheminement suffisamment large et sans obstacles pour circuler et faire demi-tour	• Absence de trottoir ou trottoir trop étroit • Présence de mobilier sur le cheminement • Présence d'obstacle temporaire	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Pouvoir disposer d'une continuité de la chaîne de déplacement	• Ressaut • Escaliers • Trous et fentes	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Pouvoir avancer tout droit sans effort particulier	• Dévers latéral • Pente	✓	✓			✓		✓
Se prémunir des secousses pour une circulation sans douleur et sans risque de chute	Revêtement dégradé ou en pavés	✓	✓					
Pouvoir traverser la chaussée en toute sécurité	• Absence d'abaissé de trottoir • Absence d'éveil à la vigilance • Absence de guidage visuel • Absence de guidage podotactile • Mauvaise visibilité piéton-véhicule • Difficulté de détection des vélos • Temps de passage piéton trop court • Vitesse moyenne de circulation automobile trop élevée • Absence de moyens d'identification de l'existence d'un danger potentiel	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Pouvoir éviter les risques de chute ou de heurts	• Présence de ruptures de niveau latérales • Présence de mobilier ou d'éléments en saillie et en hauteur • Présence de mobilier ou d'éléments au sol ne respectant pas l'abaque de détection	✓	✓			✓	✓	
Pouvoir reprendre son souffle, se reposer	• Absence de mobilier permettant de s'asseoir		✓		✓	✓	✓	
Pouvoir accéder sans difficultés à un véhicule adapté	• Absence de connexion entre l'espace de stationnement et le cheminement	✓	✓					
Pouvoir gravir ou descendre les escaliers	• Absence de main-courantes • Emmarchement trop haut • Absence de contraste • Absence de dispositifs d'alerte		✓			✓	✓	

LEGENDE



Personne
en fauteuil



Déficience
visuelle



Déficience
auditive



Déficience
cognitive,
ou intellectuelle
ou mentale
ou psychique



Personne
âgée



Enfant



Poussette



Accéder et se servir des équipements en autonomie

Besoins	Obstacles types	Qui est concerné						
Pouvoir disposer d'une continuité du cheminement jusqu'aux équipements et mobiliers publics	Présence d'éléments, de mobiliers, de revêtement inapproprié	✓	✓		✓	✓		✓
Pouvoir disposer d'un espace libre de tout obstacle au droit des dispositifs de commande	Absence d'un espace d'usage	✓						✓
Pouvoir atteindre les dispositifs de commande quelles que soient sa taille et sa position (assise/debout)	Hauteur des boutons de commande trop haute ou trop basse	✓					✓	

S'orienter: Se situer et se diriger

Besoins	Obstacles types	Qui est concerné						
Pouvoir identifier le cheminement	• Absence de repérage de contrastes visuels et tactiles • Absence de repères et d'espaces urbains lisibles • Absence de continuité dans les dispositifs d'éclairage urbain • Absence de repères sonores	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

REFLEXIONS

➡ Comment optimiser l'espace pour les piétons ?

➡ Doit-on et peut-on réorganiser le stationnement ?

➡ Quels sont les besoins en mobilier ?

➡ Comment envisager la cohabitation des modes de déplacement ?

➡ Quels seront les éventuels obstacles non permanents et comment y remédier ?



Avenue de Paris



V. L'espace dédié aux piétons

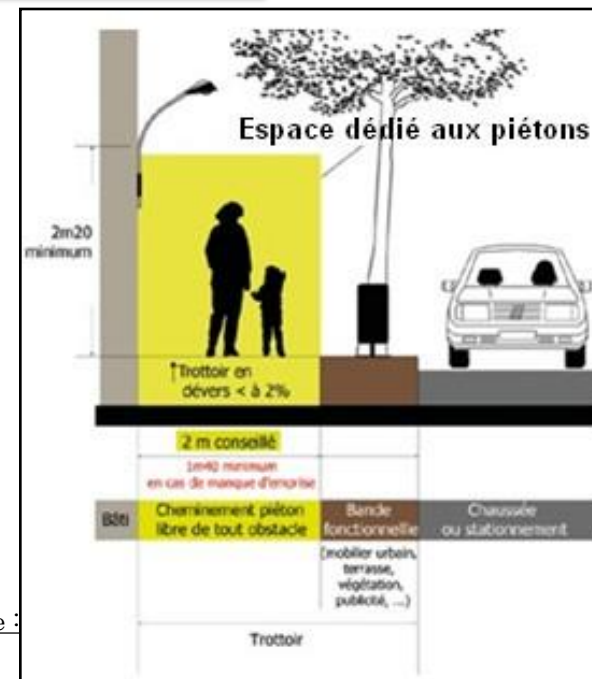
A. Configuration :

- ✓ Anticiper la répartition de l'espace
- ✓ Concevoir autour de cet espace
- ✓ Anticiper le choix du revêtement
- ✓ Concevoir un espace public accessible jour et nuit
- ✓ Traiter les interfaces entre les divers espaces
- ✓ Favoriser les itinéraires directs
- ✓ Concevoir un espace public lisible pour tous

Les dimensions d'un cheminement piéton doivent permettre à tous de circuler confortablement et en toute sécurité sur l'espace public.

Afin que l'espace public soit accessible, il est, à minima nécessaire de :

- ➡ Laisser libre de tout obstacle un cheminement dédié aux piétons $\geq 1,40$ m de large et $\geq 2,20$ m de hauteur en continu sur l'espace public,
- ➡ Prévoir un sol non meuble, le plus plat possible, et ne présentant pas d'obstacle à la roue
- ➡ Privilégier un positionnement le long de la façade et non pas le long de la chaussée
- ➡ Adaptation des dimensions au taux de fréquentation piétonne, et si importante, préconisation :
 - ➡ D'une largeur de 2,00 m minimum hors obstacle. Cette largeur permet le croisement sécurisé de deux piétons, y compris de personnes se déplaçant en fauteuil roulant ou avec une poussette, générant la capacité d'effectuer un changement de direction,
 - ➡ D'une largeur additionnelle afin de fluidifier les déplacements de chacun à proximité de commerces et de services.





Rue Gambetta



1. Concevoir autour d'un « espace dédié » :

a. Anticiper la répartition de l'espace

La rue appartient à tous les usagers, elle accueille tous les modes de déplacement, son agencement doit intégrer la vulnérabilité majeure des piétons par la création d'un « espace dédié » :



Il conviendra de conditionner, le nombre de voies de circulation, la présence et la configuration du stationnement et l'implantation du mobilier à la présence d'« espace dédié »



L'« espace dédié » devra être le plus direct possible ou à défaut strictement parallèle aux voies de circulation.

b. Anticiper le choix du revêtement

Cette réflexion vise à assurer la circulation aisée de tous, la durabilité de l'aménagement et le confort d'usage de manière générale. À ce titre, il convient de :



Privilégier les revêtements (marquage compris) rigides, plats et non glissants en toutes conditions climatiques :

- Les sols glissants sont dangereux en cas de pluie ou verglas, les risques de chutes sont multipliés en cas de pente ou dévers importants,

- Les sols meubles (graviers, sables, pelouses...) sont difficilement praticables pour les personnes marchant difficilement, les femmes en talons, les poussettes pour enfants, totalement impraticables pour les publics se déplaçant en fauteuil ou à l'aide d'un déambulateur.



Eviter pavés bombés et mal jointés (veiller à l'appareillage et au calepinage).



Poser des joints aussi étroits que possible entre les pavés ou dallage de façon à limiter les cahots pour tous les matériels roulants (fauteuil, déambulateur, poussette).



Prescrire la plantation d'essences d'arbres à racines pivotantes pour éviter le soulèvement des pavés sous l'effet des racines.

ATTENTION

→ La mise en accessibilité des seuils d'entrée des bâtiments accueillant des Etablissement Recevant du public ou des habitations doit être réalisée dans leurs limites privatives.

→ Il est interdit d'aménager sur l'espace public un dispositif permanent d'accessibilité.

→ Le cheminement doit rester libre de tout obstacle.



2. Assurer la continuité de l'« Espace dédié »

a. Favoriser les itinéraires directs

Afin de garantir un cheminement sécurisé et identifiable pour tous, l'« espace dédié » doit être :

- Le plus direct possible, en particulier au niveau des traversées piétonnes dans les carrefours,
- Dépourvus d'éléments obligeant l'usager à se déporter de l'itinéraire le plus direct.

b. Traiter les interfaces entre les différents espaces

L'ensemble de la chaîne de déplacement doit être rendue accessible ; il est donc important de porter une attention particulière au niveau des zones d'interfaces.

Les Bâtiments	Les arrêts de bus	Les traversées piétonnes	Les autres modes de circulation
Prévoir les conditions d'aménagement des interactions avec l'entrée des bâtiments (marches, ressauts...).	Laisser un passage libre permettant la continuité de cet espace dédié aux piétons et l'accès au matériel roulant.	• Abaissé de trottoir • Dispositif d'alerte et de marquage • Visibilité.	• Potelets, barriérage • Marquages au sol (visuel et tactile) • Espaces verts...

PRECONISATIONS

La nécessité d'implanter des systèmes de guidage complémentaires tels que des bandes d'aide à l'orientation ou des balises audio peut traduire un défaut de conception.

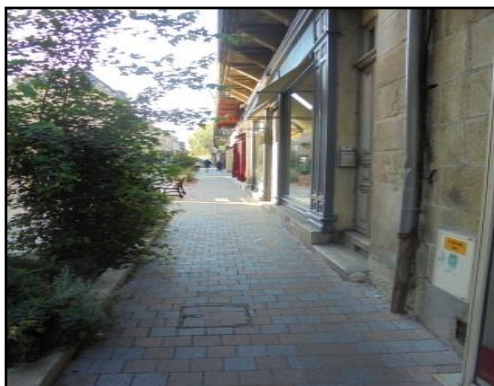
Dans certains cas, ces dispositifs s'avèrent indispensables (grands espaces, squares, esplanades...).



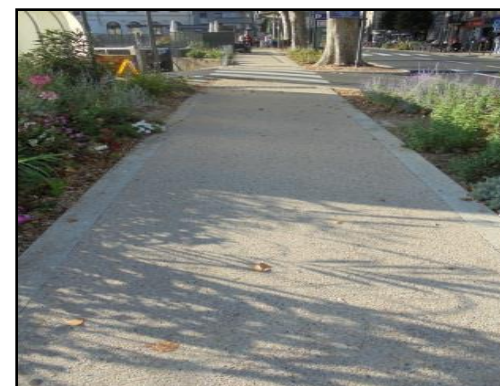
c. Concevoir un espace public lisible

Afin de faciliter le repérage du cheminement et particulièrement pour les personnes malvoyantes, aveugles, malentendantes et sourdes, il convient de :

- ➡ Regrouper et aligner le mobilier sur une bande fonctionnelle située en bordure extérieure,
- ➡ Prévoir dès la conception des repères intuitifs. Ces repères devront être a minima visuels et tactiles. De manière facultative, ils pourront également être sonores et olfactifs (fontaines, jardin aromatique...).



Rue Gambetta



Avenue de Paris

d. Concevoir un espace public accessible de jour comme de nuit

- ➡ Un éclairage bien conçu et correctement implanté permet d'améliorer la visibilité du cheminement pour tous, d'aider au guidage des personnes malvoyantes. Par ailleurs, l'éclairage apporte un sentiment de sécurité particulièrement important pour les personnes ayant une déficience psychique, malentendantes, sourdes, ou simplement peu rassurées dans la pénombre.

e. Caractéristique éclairage :

- ➡ Être orienté de manière à ne pas risquer d'éblouir les usagers cheminant dans l'«espace dédié»
- ➡ Permettre de lire les panneaux d'orientation et la signalisation en général,
- ➡ Être séquencé de manière à ne pas générer de zones d'ombre trop marquées.

B. Se poser les bonnes questions :

Les critères de mise en accessibilité de l'espace public peuvent paraître dans certains cas difficiles à atteindre. Néanmoins, il est nécessaire de les remettre dans un contexte global où l'aménageur doit intégrer d'autres contraintes comme la sécurité des usagers, la rationalisation des espaces, l'optimisation de certains services de la collectivité (ramassage des ordures). C'est particulièrement le cas dans le cadre de réaménagement d'espaces publics existants.

Le concepteur devra se poser les questions suivantes afin d'anticiper les différents éléments pouvant perturber la mise en œuvre des critères réglementaires liés à l'accessibilité et des mesures de qualité d'usage.

1. Comment optimiser l'espace pour les piétons?

Il est essentiel dans un premier temps de connaître les largeurs des cheminements piétons afin de déterminer le nombre de voies qui seront affectées à la circulation automobile et de choisir la vitesse de circulation qui y sera autorisée.

Par ailleurs, la réduction des emprises affectées à la circulation induit généralement une diminution des vitesses des automobilistes permettant d'offrir plus de place aux autres modes, et notamment aux piétons. Ceci permettra la création de zones spécifiques comme des rues piétonnes, des zones de rencontre, des zones 30...

Statut de la zone ou de la voie					
	aire piétonne	zone de rencontre	zone 30		section 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulaire					
	Vie locale	Vie locale	Circulation	Circulation	Circulation

PRECONISATIONS

Il est à noter qu'un dispositif de stationnement insuffisant ou mal organisé génère trop souvent du stationnement « sauvage » sur les espaces normalement dédiés aux piétons.



Avenue Maillard



2. Comment gérer la problématique du stationnement ?

➡ Le stationnement automobile occupe un espace important sur l'espace public. Une réflexion globale sur les besoins et usages du stationnement à l'échelle du projet et de ses abords doit être menée :

- ➡ Présence d'une zone résidentielle à proximité ?
- ➡ Programmation d'emplacements pour la livraison des commerces ?
- ➡ À quelle vitesse les véhicules pourront-ils circuler ?
- ➡ Présence d'une poche de stationnement à proximité ?
- ➡ Le stationnement est-il gratuit ou payant ?
- ➡ Comment faire pour accélérer la rotation du stationnement ?

3. Quels sont les besoins en mobilier ?

Le mobilier urbain prend beaucoup de place sur l'espace public et plus particulièrement sur l'espace dédié aux piétons. Il est néanmoins utile pour délimiter celui-ci, et peut apporter du confort et des services aux usagers.

➡ Les questions suivantes devront se poser :

- ➡ Faut-il sécuriser l'espace piéton ?
- ➡ Itinéraire de balade qui nécessitant des équipements et du mobilier spécifiques ?
- ➡ Comment seront implantés les mobiliers d'éclairage ?
- ➡ Quels seront les besoins en stationnement des deux-roues ?
- ➡ Quels sont les espaces qui cohabitent et faut-il les délimiter ?

➡ Deux solutions principales permettent la bonne implantation du mobilier :

- ➡ Prévoir son alignement sur une bande fonctionnelle située en bordure extérieure du cheminement piéton (côté chaussée) afin de limiter le risque d'accident,
- ➡ Mutualiser les équipements sur les supports indispensables (fixation des panneaux de police sur le mât d'un poteau d'éclairage par exemple).



Zone piétonne – rue Toulzac



Entrée de zone de rencontre –
rue des Gaulies



4. Comment envisager la cohabitation des modes de déplacement ?

La ville moderne tend à donner de plus en plus de place aux usagers piétons ou assimilés piétons (rollers, skateurs...) et autres utilisateurs de modes doux. Il convient donc de mettre en œuvre des solutions permettant leur intégration dans un contexte privilégiant jusqu'alors les voitures et autres véhicules motorisés.

a. La zone 30

➡ Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

Article R110 2 du Code la route

b. L'aire piétonne

➡ Section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation.

Article R110 2 du Code la route

c. La voie verte

➡ Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.

d. La zone de rencontre

➡ Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h.

➡ Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

Article R110 2 du Code la route



Avenue du 11 novembre 1918

➔ **Encombrement du trottoir
Par un conteneur et véhicule en stationnement**



Place Aristide Briand

Non respect des terrasses



Avenue de Paris

Non respect des cheminements piétons

5. Quels seront les obstacles non permanents ?

Bien que la conception puisse être scrupuleusement conforme à la réglementation et aux recommandations de la présente charte, il est à redouter qu'en conditions réelles, de nouveaux obstacles puissent apparaître. Il est donc impératif d'anticiper l'émergence de ceux-ci souvent « ponctuels » par une réflexion sur les usages, les habitudes et les pratiques des acteurs qui fréquenteront et utiliseront le nouvel aménagement. Les éléments généralement observés concernent :

- ➔ Le stationnement anarchique de tous types de véhicules,
- ➔ Le mobilier publicitaire,
- ➔ Les terrasses de café et de restaurant,
- ➔ La végétation mal entretenue,
- ➔ Les containers à poubelle.

PRECONISATIONS

Ces instances de concertation ont pour objectif commun de réunir les personnes concernées par l'accessibilité de la voirie et des espaces publics de manière à coopérer durablement et régulièrement sur des sujets de fond mais aussi sur des cas particuliers.

Chaque demande devra être dûment justifiée au moyen d'une présentation des différents scénarii envisagés.

Ceci afin de témoigner d'une réflexion volontariste en matière d'intégration des problématiques d'accessibilité.



VI- SOLUTIONS AUX POINTS DE BLOCAGES ET CONTRAINTES TECHNIQUES

A. La Concertation :

➡ La concertation se définit comme « un ensemble de démarches permettant un échange bilatéral en se projetant collectivement sur une problématique donnée. »

Il s'agit d'échanger sur des informations, des opinions, des expériences en vue de mieux comprendre les besoins et les contraintes de chacun.

➡ Il conviendra de mettre en place sur la commune de Brive, une Commission Consultative AutonomiA Aménagement Voirie et Espace public (C.C.A.A.V.E.) :

➡ Ce groupe de travail accessibilité voirie et espaces publics se réunira toutes les 6 semaines, les jeudi à 14h30 de septembre à juin, il sera composé de techniciens municipaux, de membres de groupe AutonomiA, de représentants d'associations, et toutes autres personnes concernées par les aménagements.

➡ Ce groupe de travail aura pour mission d'étudier les projets d'aménagement de la voirie et de l'espace public et de contrôler le respect de l'application des préconisations établies par la Charte des travaux d'accessibilité de la ville.

➡ Ce travail collaboratif interviendra dès la conception des projets.

➡ En cas d'impossibilité de tout ordre permettant l'application stricte des préconisations établies, ce groupe de travail interviendra dans la recherche d'une solution alternative et veillera à son application,

➡ Des ateliers thématiques pourront y être organisés en fonction des besoins des services de la Mairie de Brive ou des représentants associatifs qui en feraient la demande.

B. Les Dérogations

En cas d'impossibilité technique, ou de nécessité de préservation d'espaces classés ou protégés, des dérogations devront être étudiées et validées lors de ces commissions consultatives AutonomiA aménagement voirie et espace public.

C. Les Mesures de substitutions

En cas de dépôt d'une demande de dérogation aux règles d'accessibilité, il convient de proposer des mesures compensatrices permettant de préserver l'autonomie de tous les usagers en dépit d'un non-respect des contraintes réglementaires. Il est important de rappeler que ces solutions ne pourront être envisagées qu'à l'issue d'une réflexion poussée incluant une éventuelle modification des sens de circulation, du nombre de voies, de la création de sens unique... En d'autres termes, les solutions alternatives ne sauraient être autre chose que des solutions de dernier recours.

CHEMINEMENT PIÉTON

UN ESPACE DÉDIÉ



I- Principes Généraux

Page 28

II- Références réglementaires

- A. Dimensions de cet espace dédié aux piétons..... Page 29
- B. Pentes et devers..... Page 30
- C. Qualité du revêtement de cet espace dédié aux piétons Page 32

III- Accès riverains et entrées cochères

- A. Entrée cochère avec trottoir étroit..... Page 36
- B. Entrée cochère avec bande de stationnement.....

IV- Escaliers

- A. Caractéristiques des marches et escaliers..... Page 37
- B. Main courante et garde-corps..... Page 39

V- Schémas

Page 42

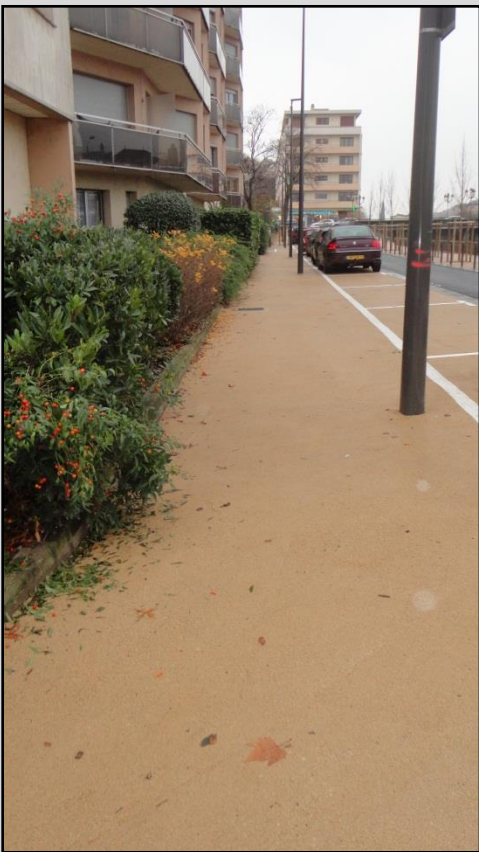
I- Principes généraux



Arrêt de bus
Avenue Victor Hugo

- ➡ Intégrer les contraintes au déplacement des piétons et à la diversité de leurs besoins dans la phase conception du projet.
- ➡ Prioriser la mise en œuvre de « cet espace dédié aux piétons » :
 - ➡ Libre de tout obstacle au sol, en saillie et en hauteur ,
 - ➡ D'une largeur conseillée de 2 m (1,40 m au minimum ou 1,20 m en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement),
 - ➡ D'une hauteur libre de 2,20 m,
 - ➡ Avec un sol le plus plat possible,
 - ➡ Privilégier un cheminement piéton direct et sans détour inutile.

II- Références réglementaires



Allée Bos

Arrêté du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

Arrêté du 18 septembre 2012 modifiant l'arrêté du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

Décret du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

Bandes d'Éveil de Vigilance (BEV) : NF P98-351 : août 2010

Bandes d'Aide à l'Orientation (BAO) : NF P98-352 : juillet 2014.

REGLEMENTATION

Largeur du cheminement ne peut être inférieure à 1,40 m.

Cette largeur peut être ponctuellement réduite à 1,20 m en cas d'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre de l'« Espace Dédié ».

Cet espace doit être libre de tout obstacle durable ou temporaire.

Hauteur de passage minimum hors obstacle $\geq$ à 2,20 m

Hauteur libre de passage < 2,20 m ou élément en saillie $\geq$ 15 cm, du fait de la présence d'un obstacle, **installer à l'aplomb du porte-à-faux :**

→ un élément bas positionné à 40cm de hauteur maximum

→ un élément générant une surépaisseur positive $\geq$ 3cm



Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

A. Dimensions de l'« espace dédié » :

- Préférer un cheminement **de 2 m de largeur** situé de préférence **le long de la façade** dès que cela est possible.
- Adapter la largeur à la fréquentation piétonne actuelle et à venir notamment en présence de commerces, de services ou de pôle de transports.
- Pour rappel, l'autorisation de rétrécissement ponctuel du cheminement piéton ne s'applique que dans la réglementation des Établissements Recevant du Public (ERP).
- Pour les espaces publics, il ne peut y avoir de rétrécissement et s'il y a une impossibilité technique, une procédure dérogatoire doit alors être menée.
- Rappelons que pour que deux fauteuils roulants puissent se croiser il est nécessaire de disposer d'un cheminement d'au moins 1,80 m.
- Regrouper et aligner les équipements urbains et le mobilier au sein d'une bande fonctionnelle située le long de la bordure extérieure.

Sans objet

Sans objet

Dévers latéral ≤ 2 %

➡ Un dévers > 2 % rend très difficile le déplacement des personnes en fauteuil roulant, personnes âgées, poussettes, chariot à commissions

Lorsqu'une pente est nécessaire pour franchir une dénivellation, elle doit être ≤ 5 % (avec palier de repos en haut et en bas de chaque plan incliné et tous les 10m).

En cas d'impossibilité technique, (topographie, présence de construction...), il est toléré :

➡ 8 % max / 2 m

➡ 12 % max / 50 cm.

L'implantation de paliers de repos plans de 1,20 m x 1,40 m et libres de tout obstacle est obligatoire :

➡ tous les 10 m pour les pentes > 4 %

➡ en haut et en bas de toute pente à chaque changement de direction.

B. Pentes et devers :

- ➡ Un dévers important constitue également une gêne importante pour les personnes non-voyantes qui pourront avoir plus de difficultés à garder une trajectoire rectiligne.
- ➡ Le dévers latéral inférieur ou égal à 2 % devra impérativement être respecté lors de la réalisation des aménagements neufs.

Sans objet

REGLEMENTATION

Planter un garde-corps conforme à la norme NF P 01-012 le long de toute rupture de niveau latérale de plus de 40 cm de hauteur.



En cas de présence d'une rampe d'accès spécifiquement implantée et si cette dernière présente une rupture de niveau latérale supérieure à 40 cm sur sa partie haute, prévoir un garde-corps sur toute sa longueur.

Proscrire tous plans inclinés comportant plusieurs ressauts successifs, dits « pas d'âne ».

Sans objet



Traversée piétonne – Avenue de Paris



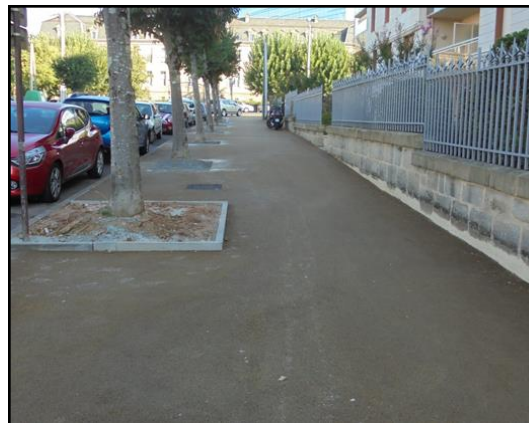
Revêtement non meuble., une mauvaise stabilité du sol rend la marche plus fatigante et pénalise l'avancée de tout matériel roulant (fauteuil roulant, poussette...)

C. Qualité du revêtement de « cet espace dédié aux piétons » :

- ➡ Mettre en place un revêtement stable et roulant.
- ➡ Proscrire les gravillons, les sols sablés, compactés, la terre battue et les pelouses naturelles.
- ➡ Prévoir des revêtements peu sensibles aux intempéries et à l'érosion.



Aménagement Béton désactivé
Avenue de Paris



Aménagement Enrobé de couleur
Avenue Michel Labrousse



Aménagement Pavé
Centre-Ville

REGLEMENTATION

Revêtement non glissant en
dépit des conditions
climatiques

Non réfléchissant.



Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

Pour atténuer la glissance d'un sol réalisé en pierre naturelle, il est préconisé de :

- ➡ Implanter des dallages naturels flammés ou bouchardés
- ➡ Sur l'existant, traiter la surface des pierres par un traitement mécanique et/ou chimique.

Il est recommandé d'apporter une attention particulière aux grilles, aux tampons de voirie et aux peintures sur sol.



Mise en place de bandes antidérapantes sur le bois
Place Charles De Gaulles

Éviter les revêtements trop clairs pouvant générer de l'éblouissement par réfléchissement du soleil.

REGLEMENTATION

Sans obstacle à la roue et à la canne.



Bd du président Roosevelt

Tranchée non réfectionnée

Diamètre des trous et largeur des fentes inférieurs à 2 cm



Grille non conforme bloquant les roues de fauteuil roulant.

Entretenir régulièrement et avec attention le revêtement en cas de présence de plantations :

- ➡ Éloigner au maximum les plantations du cheminement piéton,
- ➡ Éviter les essences aux racines traçantes et puissantes (Platane, Frêne, Peuplier, Chêne, Sophora, Mimosa, Cèdre, Tilleul, Pin parasol...) ; Le cas échéant, implanter un dispositif permettant de guider les racines sous la structure,
- ➡ Prévoir les conditions d'entretien pour éviter que la chute des feuilles ne rende le revêtement glissant.

- ➡ Les trous et fentes présentent le risque de bloquer les roues du matériel roulant, ou de faire trébucher les piétons (notamment les personnes avec canne, déambulateur ou en talons).
- ➡ Ne pas implanter de grille d'arbre au niveau du cheminement (sauf contrainte d'emprise).
- ➡ Le cas échéant positionner les fentes des grilles perpendiculairement au sens de circulation afin de limiter les risques présentés ci-contre.



Aménagement de grille
Rue de Corrèze



Aménagement de grille d'arbres
Avenue de Paris

REGLEMENTATION

Sans ressaut ou tolérance pour un ressaut de :

→ Maximum 2cm s'il comporte des bords arrondis ou s'il est muni de chanfreins.

→ 4 cm s'il comporte un chanfrein d'un pour trois.

→ Distance minimale entre deux ressauts successifs ne peut être inférieure à 2,50 m.

→ Pentes comportant plusieurs ressauts successifs, dits « pas-d'âne », sont interdites.



Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

- Pour les dallages, les surfaces pavées ou en béton, mettre en place des joints ≤ 1 cm.
- Proscrire les dallages disjoints qui génèrent des secousses ou des risques de dégradations accrus (exemple : pavés autobloquants).
- Ne pas poser de revêtements formés de pavés bombés (pavés anciens), ni de dalles de pierres grossièrement taillées. Leur irrégularité provoque la fatigue et des risques de chute.
- Positionner les grilles et les tampons de voirie au même niveau que le sol du cheminement.
- Préférer le chanfrein au bord arrondi, notamment pour minimiser les risques de chute.
- À l'exception des bordurassions entre les chaussées et les dépendances, d'une manière générale, les ressauts successifs et les marches isolées sont interdits.



Allée Bos – Promenade des Tilleuls

INFORMATIONS

Eviter les aménagements provoquant des « effets de vagues » rendant le cheminement difficilement praticable pour les personnes se déplaçant en fauteuil, pénibles et périlleux pour le public du 3^{ème} âge, déroutant pour les déficients visuels.

III- Accès riverains et entrées cochères

Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

A. Entrée cochère avec un trottoir étroit :

- ➡ Mettre à niveau le trottoir et la chaussée.
- ➡ Poser des bordures A2 afin de limiter les variantes de devers de trottoir



Rue Sainte Ambroise

B. Entrée cochère avec bande de stationnement :

- ➡ Aménager le rampant sur la bande de stationnement
- ➡ Revêtement et dévers ne doivent pas être modifiés.
- ➡ En cas d'impossibilité, limiter au maximum l'effet de vague et privilégier des pentes longues et très douces, obligatoirement $\leq 5\%$



Effet vague - Avenue André Emery
à éviter

REGLEMENTATION

IV- Escaliers

Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

A. Caractéristiques des marches et des escaliers :

Largeur minimale de l'escalier :

- ➡ 1,20 m si absence de mur.
- ➡ 1,30 m si un mur d'un côté.
- ➡ 1,40 m entre 2 murs.

Sans objet

Les dimensions des marches :

- ➡ Hauteur ≤ 16 cm
- ➡ Giron ≥ 28 cm.

- ➡ Garantir l'homogénéité des caractéristiques dimensionnelles des marches afin de ne pas troubler le rythme et l'amplitude de la foulée.
- ➡ Supprimer les débords par rapport aux contre marches.
- ➡ Éviter l'implantation de nez de marche saillant ou d'escalier à claire-voie.

Paliers de repos :

- ➡ Horizontaux
- ➡ Rectangulaires
1,20 x 1,40
- ➡ Positionnés en haut et en bas de chaque volée de marches.

Sans objet



REGLEMENTATION

Démarcation visuelle de couleur contrastée par rapport au reste de l'escalier sur une largeur de 5 cm au minimum.



Escaliers - place Jean Marie Dauzier
à proscrire



Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

- ➡ Prévoir que les nez de marche à traiter soient visuellement contrastés et antidérapants (3 cm sur la partie plane du nez de marche et 1 à 2 cm sur la partie verticale).
- ➡ Contraster visuellement sur toute sa hauteur la première et dernière contremarche des escaliers et de chaque palier intermédiaire.
- ➡ Implanter une bande d'éveil à vigilance (BEV) en haut de l'escalier et au niveau de chaque palier intermédiaire (sauf si la main courante est continue sur le palier).
- ➡ La BEV devra :
 - ➡ Etre conforme à la norme NF P98-351 ;
 - ➡ Etre de couleur contrastée par rapport au revêtement de sol ;
 - ➡ Etre implantée à 50 cm du nez de marche (pas de freinage).
- ➡ Un éclairage bien situé permet de mieux repérer la BEV ;
- ➡ Chaque fois que cela est possible, signaler au moyen d'idéogrammes ou de Brail sur la main courante la destination de l'escalier



Escaliers de la Piscine

1^{ère} contremarche de couleur contrastée.

Bande rugueuse sur chaque bout de marche

REGLEMENTATION

Une main-courante doit être implantée de chaque côté des escaliers de plus de 3 marches.

Les mains-courantes doivent être implantées à une hauteur comprise entre 80 cm et 1 m.

Une main-courante intermédiaire doit être implantée sur les escaliers d'une largeur supérieure à 4,20 m.

La largeur minimale entre deux mains courantes est de 1,20 m.

Une main-courante doit dépasser la première marche de chaque volée d'une longueur au moins égale à un giron.

Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

B. Main courante et garde-corps :



Choisir une main courante de préférence :



Forme cylindrique



Diamètre compris entre 3 cm et 4,5 cm



Angles non saillants.



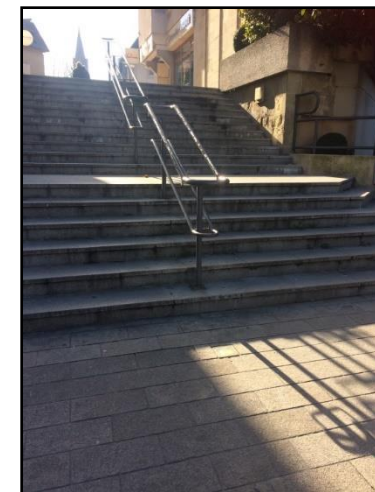
Planter la main courante à une hauteur de 90 cm par rapport aux nez de marche.



Planter une main courante intermédiaire pour les enfants et personnes de petite taille.



La hauteur préconisée est de 70 cm par rapport aux nez de marches.



Escalier - place de la Halle

Sans objet

Sans objet



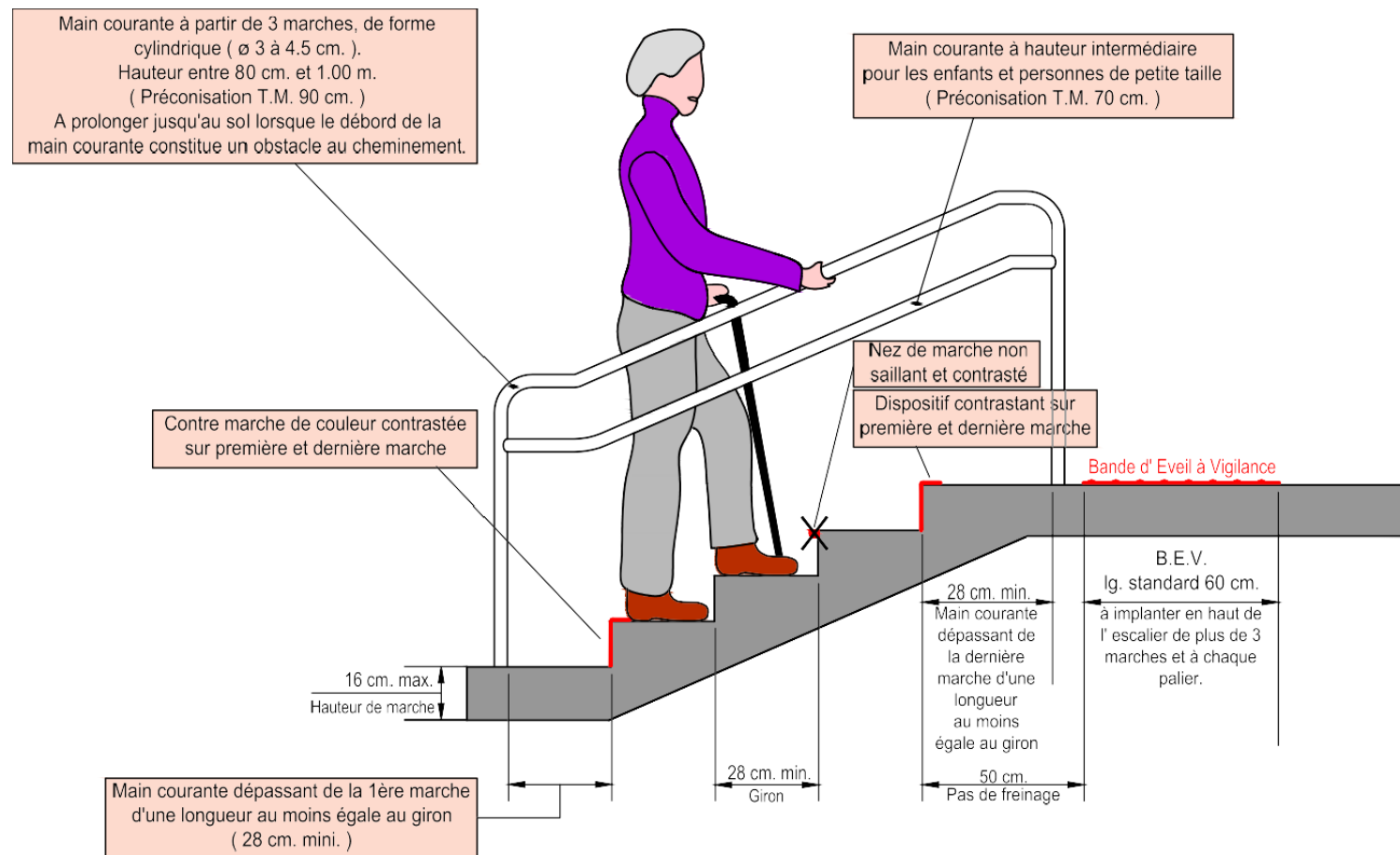
Escalier de la Piscine

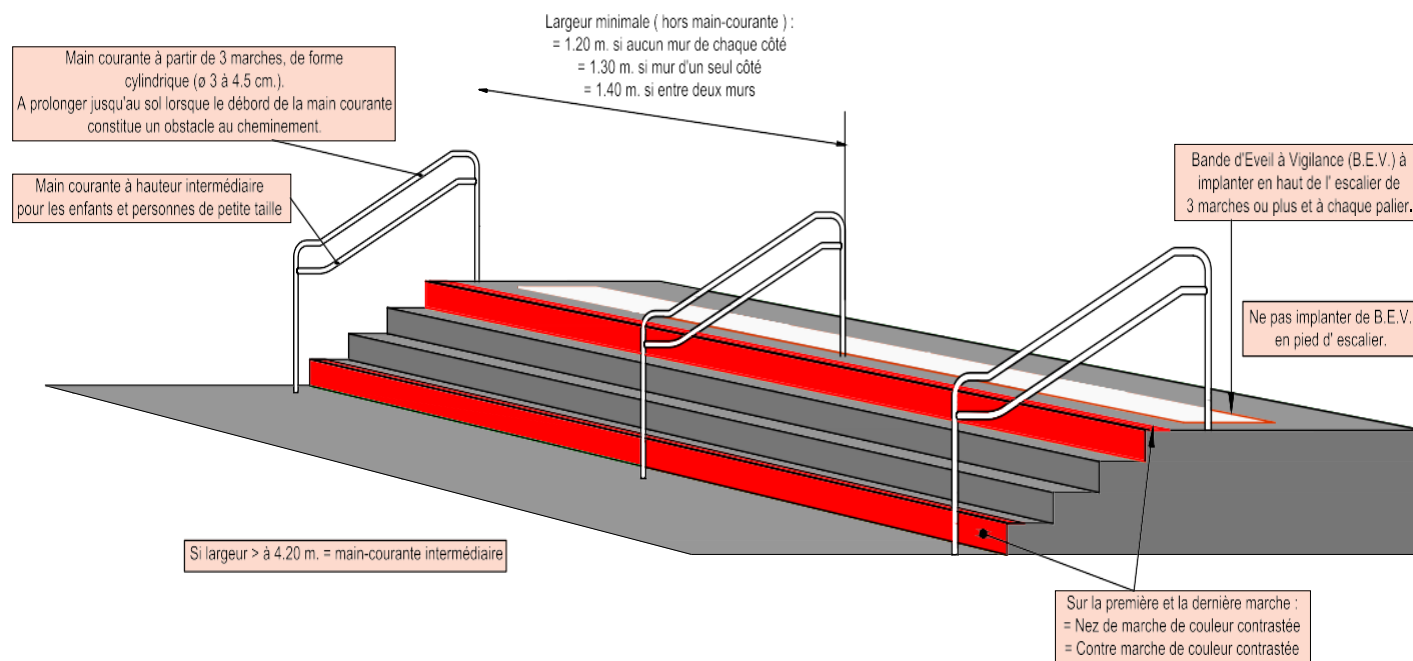
Main courante à proscrire:

- mauvaise prise en main
- manque la main courante intermédiaire

La main-courante est à prolonger jusqu'au sol lorsque son débord constitue un obstacle au cheminement.







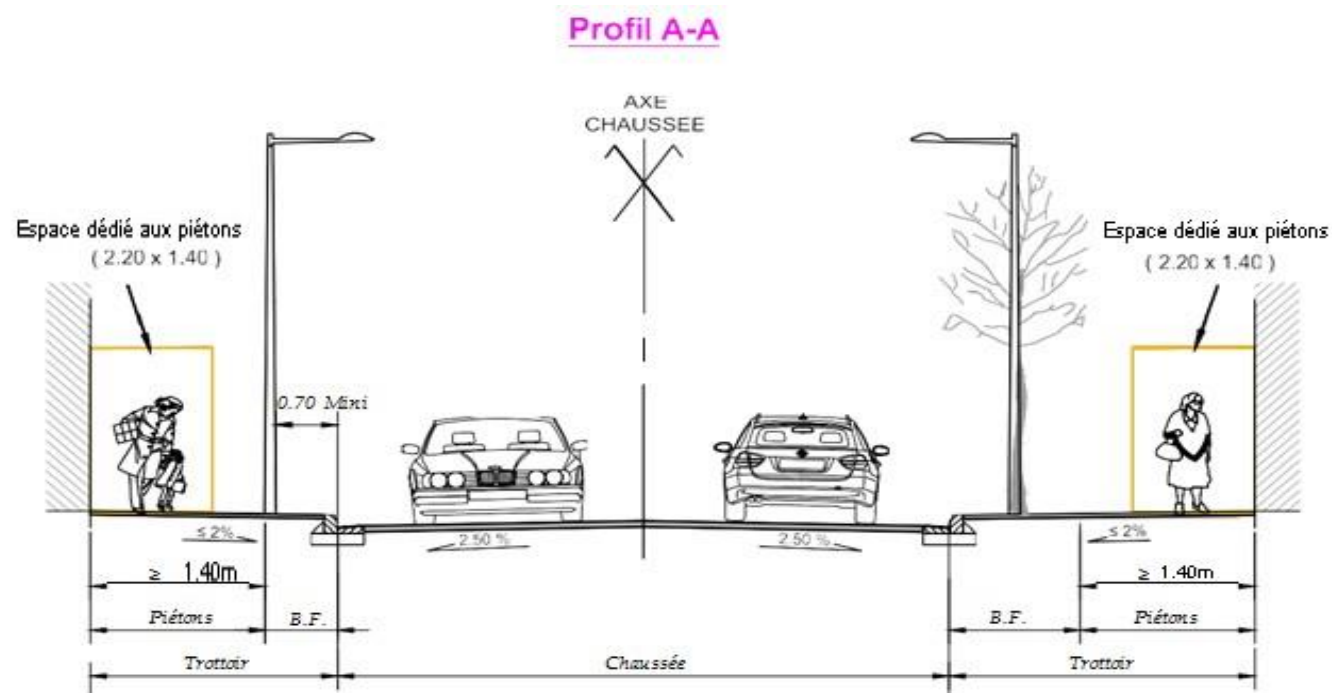
ANNOTATIONS

Mutualiser si possible les supports et éviter de les multiplier sur le cheminement.

Traiter les entourages d'arbres par un revêtement stable, uniforme et sans ressaut afin d'élargir le cheminement des piétons et le rendre plus confortable.

V - Schémas

A. Principe de la Bande Fonctionnelle :

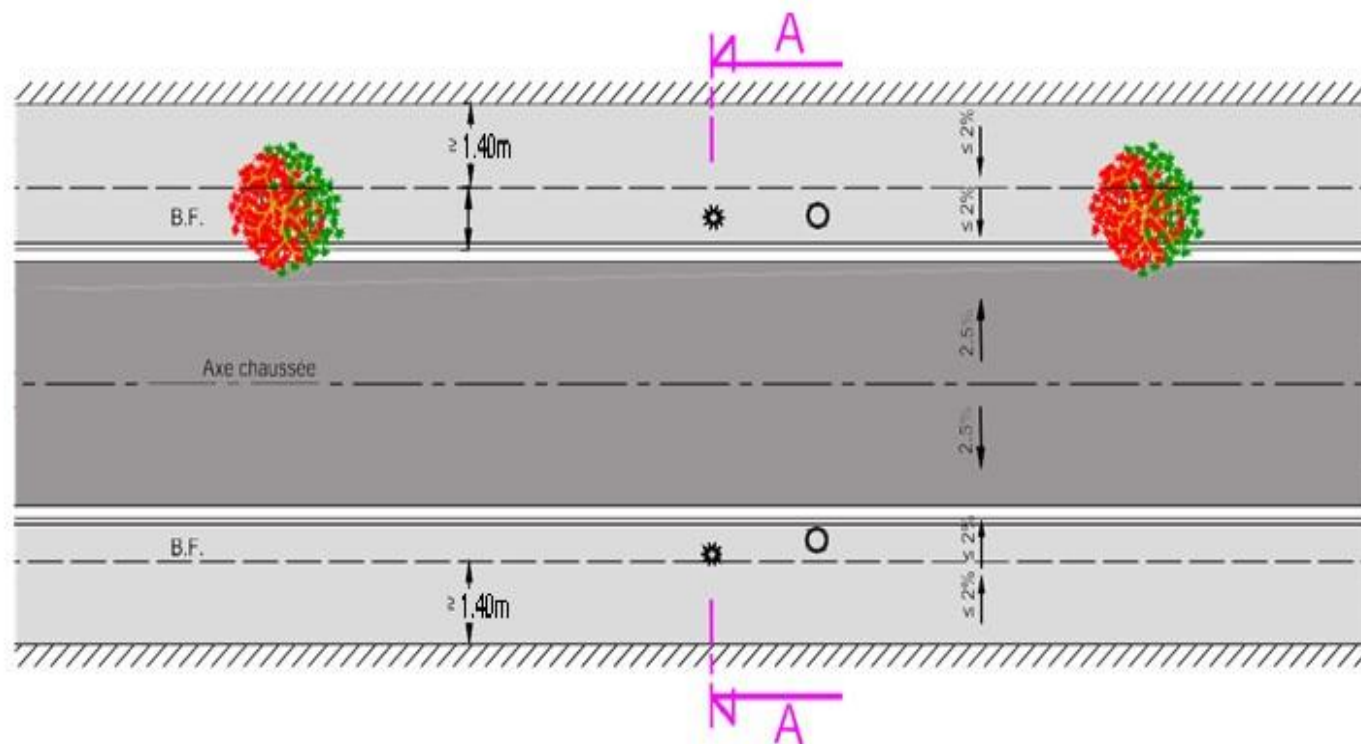


ANNOTATIONS

LÉGENDE

-  Trottoir
-  Chaussée
-  Caniveau et Bordure
-  Arbre
-  Entourage d'arbre
-  Poubelle
-  Candélabre
-  Potelet
-  B.F.
-  Bande Fonctionnelle

A. Principe de la Bande Fonctionnelle (suite) :



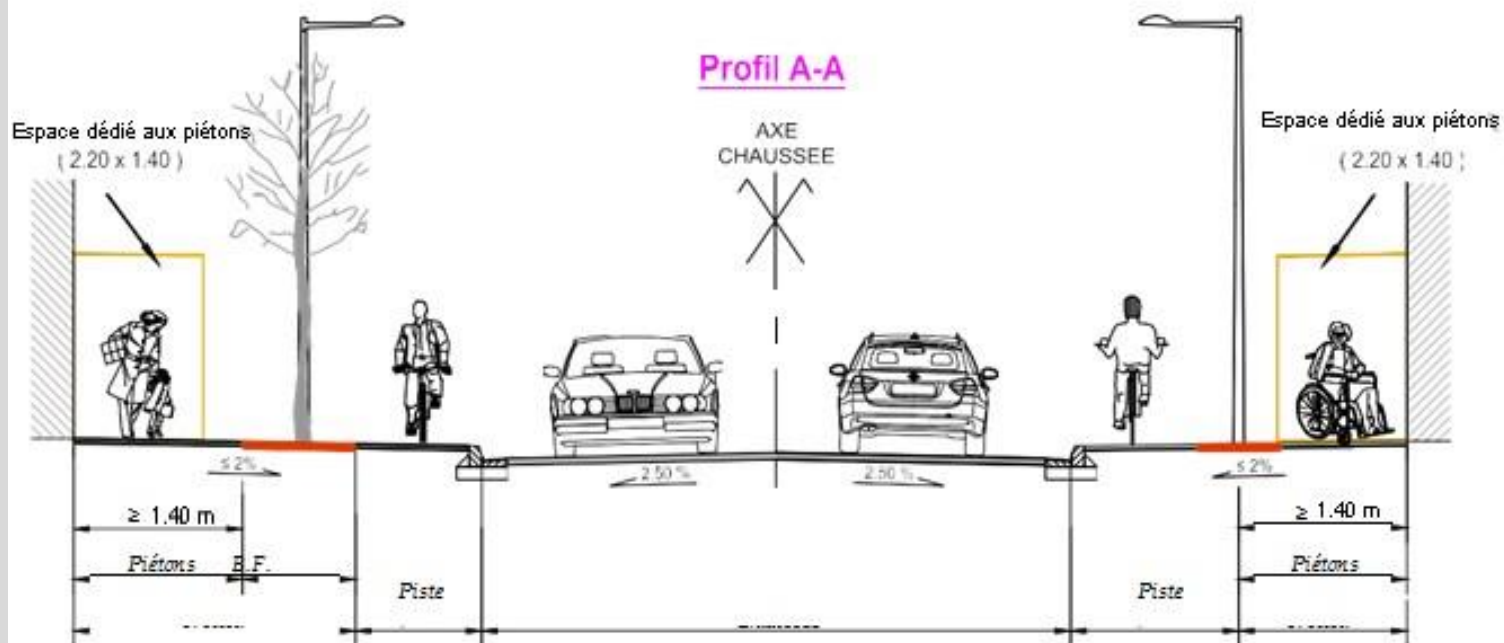
ANNOTATIONS

Traiter les entourages d'arbres par un revêtement stable, uniforme et sans ressaut afin d'élargir le cheminement des piétons et la piste cyclable, afin de le rendre plus confortable.

L'attention sera portée sur l'emprise dédiée aux piétons en tant qu'utilisateur le plus vulnérable.

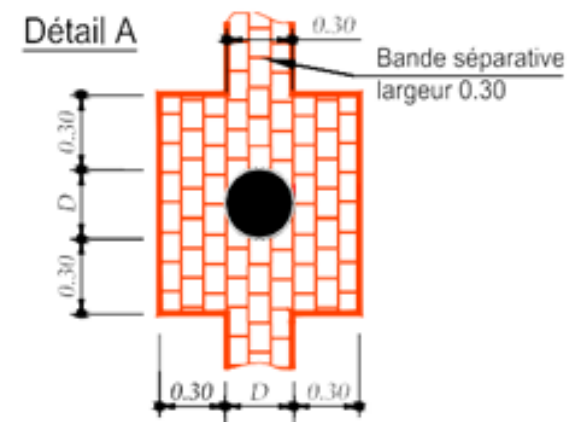
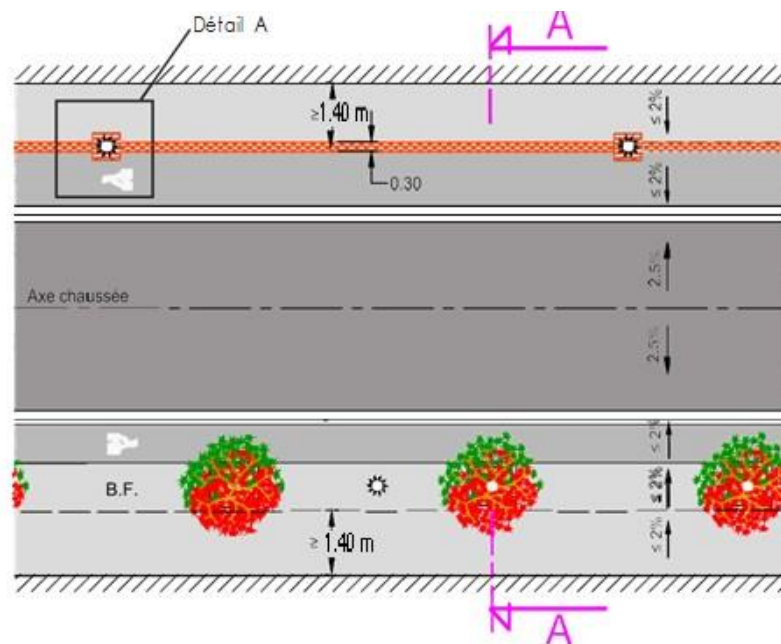
Rendre détectable tactilement et visuellement la présence de mobilier lorsqu'il se situe sur le cheminement piéton : revêtement différent en pied et contraste vis-à-vis de son support.

B. Avec piste cyclable



ANNOTATIONS

B. Avec piste cyclable (suite) :

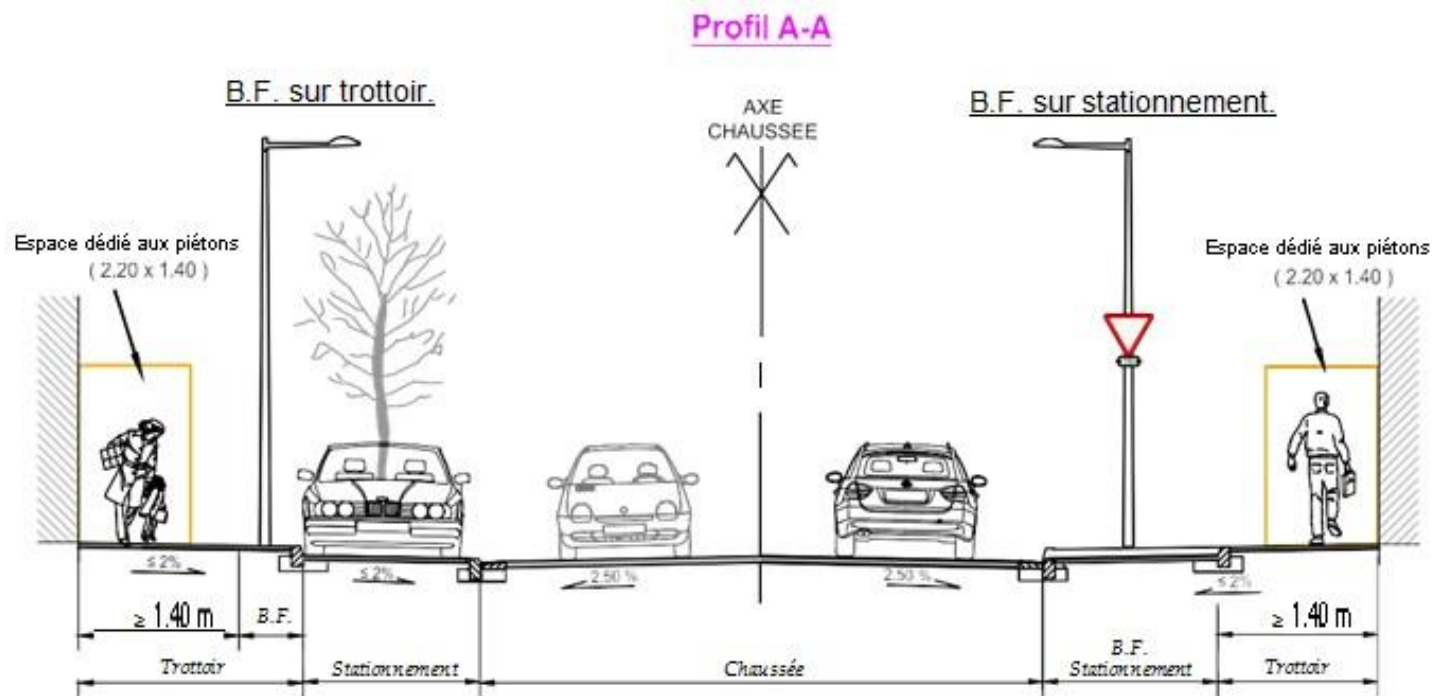


ANNOTATIONS

En présence de stationnement et sur trottoir étroit, il est possible de créer des îlots (élargissement de trottoirs) entre les places de parking pour positionner le mobilier urbain, végétaux et ainsi libérer le cheminement piéton.

Mutualiser si possible les supports et éviter de les multiplier sur le cheminement.

C. Avec stationnement :

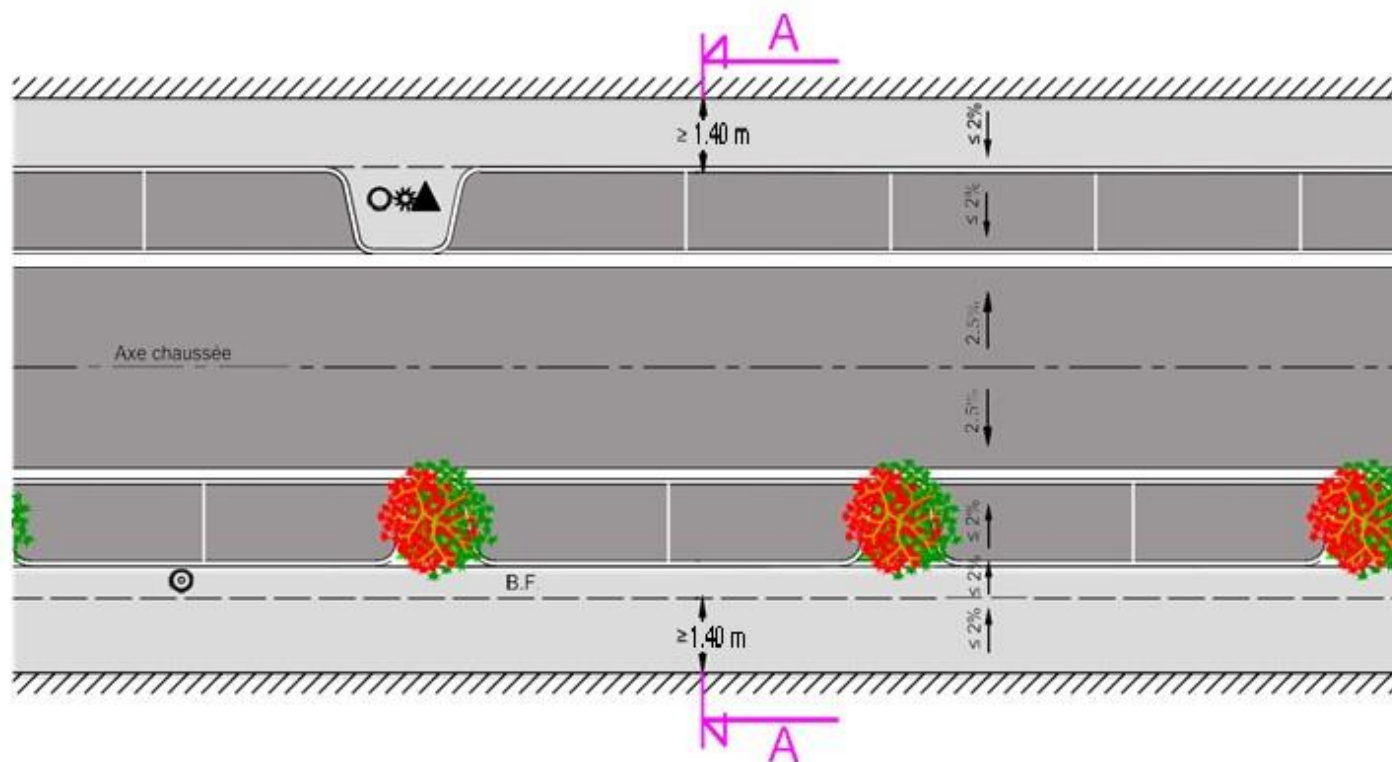


ANNOTATIONS

LÉGENDE

	Trottoir
	Stationnement
	Chaussée
	Caniveau et Bordure
	Poubelle
	Candélabre
	Panneau + divers
	Arbre
	Bande Fonctionnelle

C. Avec stationnement (suite) :

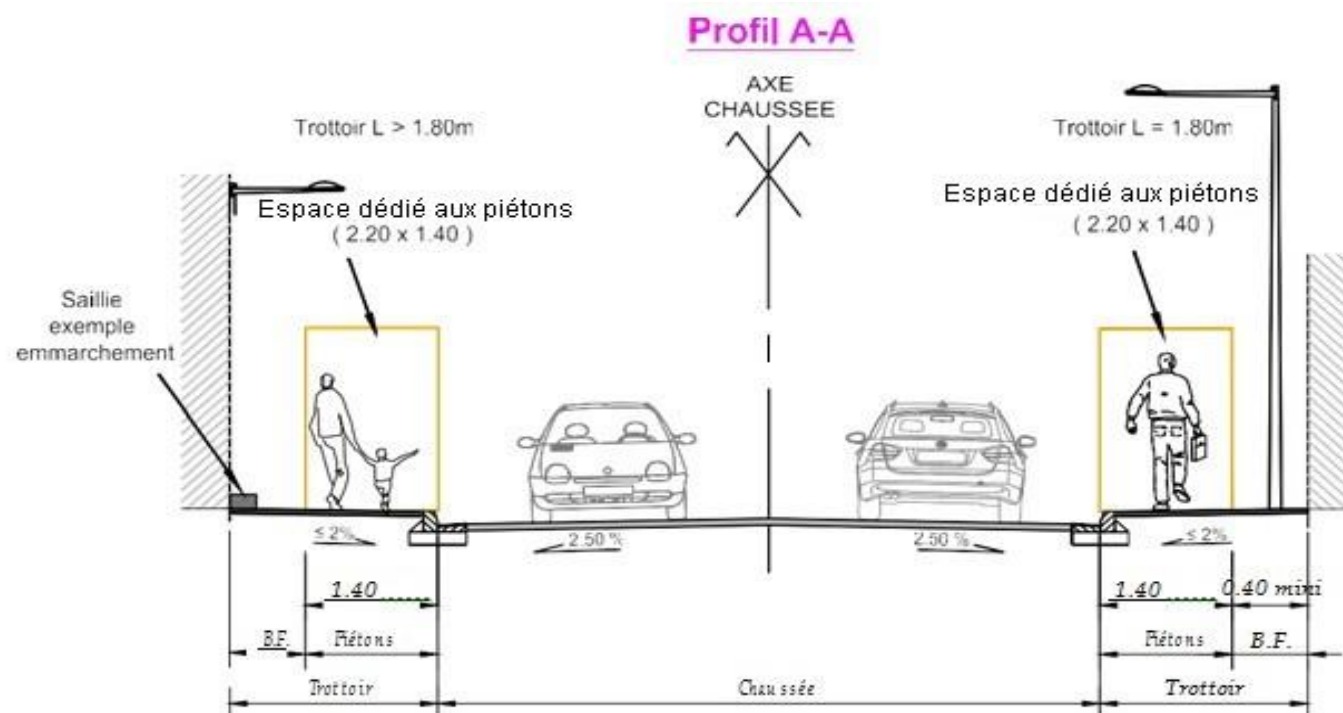


ANNOTATIONS

Le cheminement sera réalisé côté chaussée s'il y a présence de saillie ou de mobilier côté bâti.

Lorsque la bande fonctionnelle est côté cadre bâti, positionner le mobilier au plus proche de la mitoyenneté pour augmenter l'espace de cheminement.

D. Cas des trottoirs étroits :

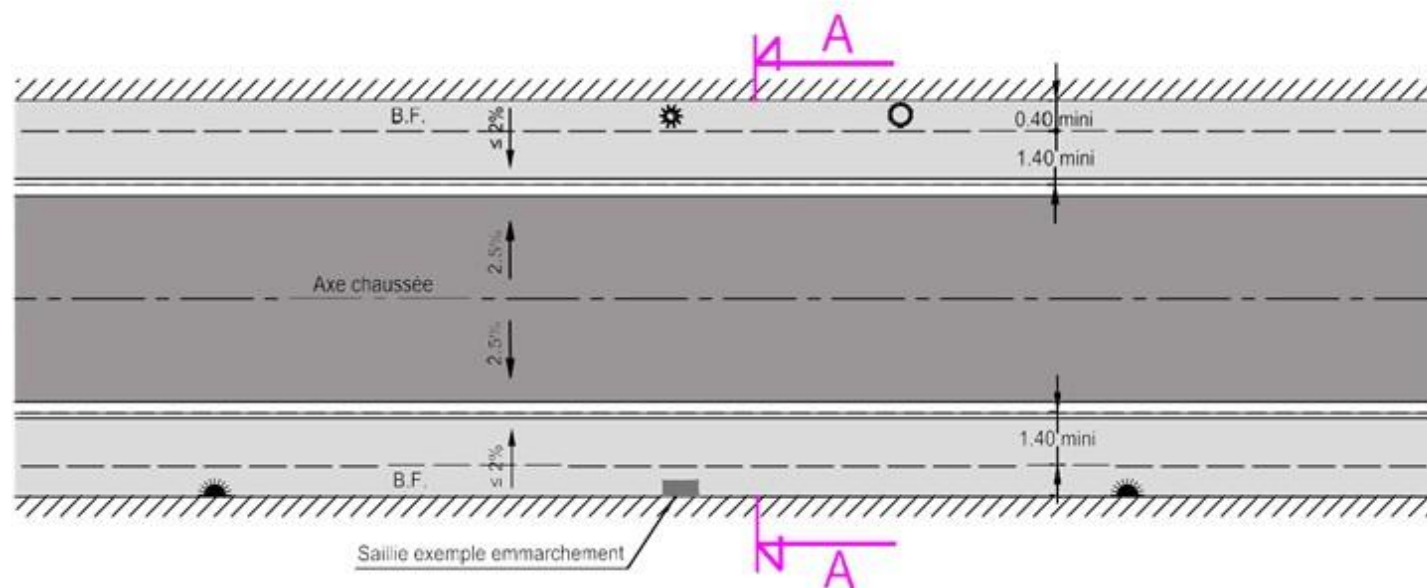


ANNOTATIONS

D. Cas des trottoirs étroits (suite) :

LÉGENDE

-  Trottoir
-  Chaussée
-  Caniveau et Bordure
-  Poubelle
-  Candélabre (applique / mât)
-  B.F. Bande Fonctionnelle
-  Saillie exemple Emmarchement

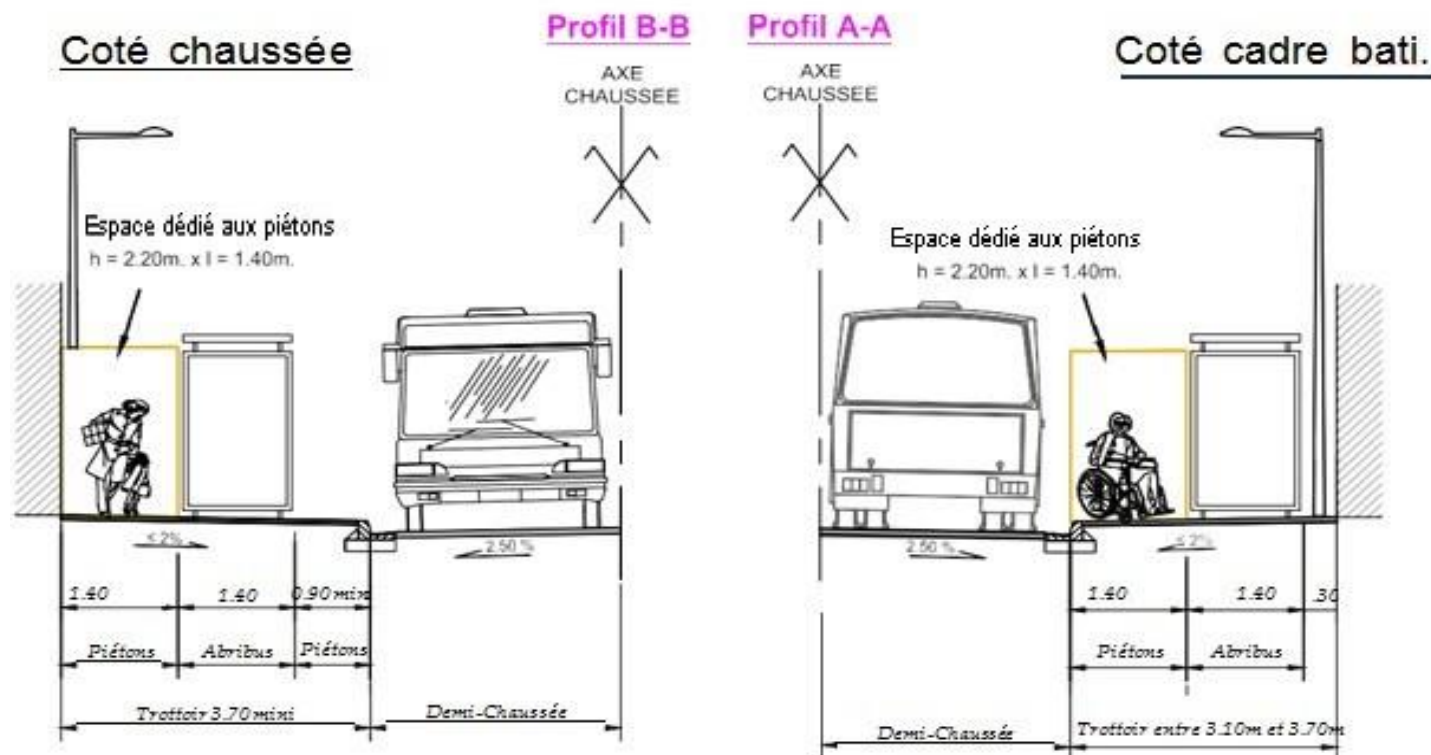


ANNOTATIONS

Planter des abris bus sans retour publicitaire si la largeur de trottoir est trop étroite.

Pour sécuriser la traversée des usagers, aménager les passages piétons à l'arrière de la zone d'arrêt du bus en section courante

E. Avec Abribus :

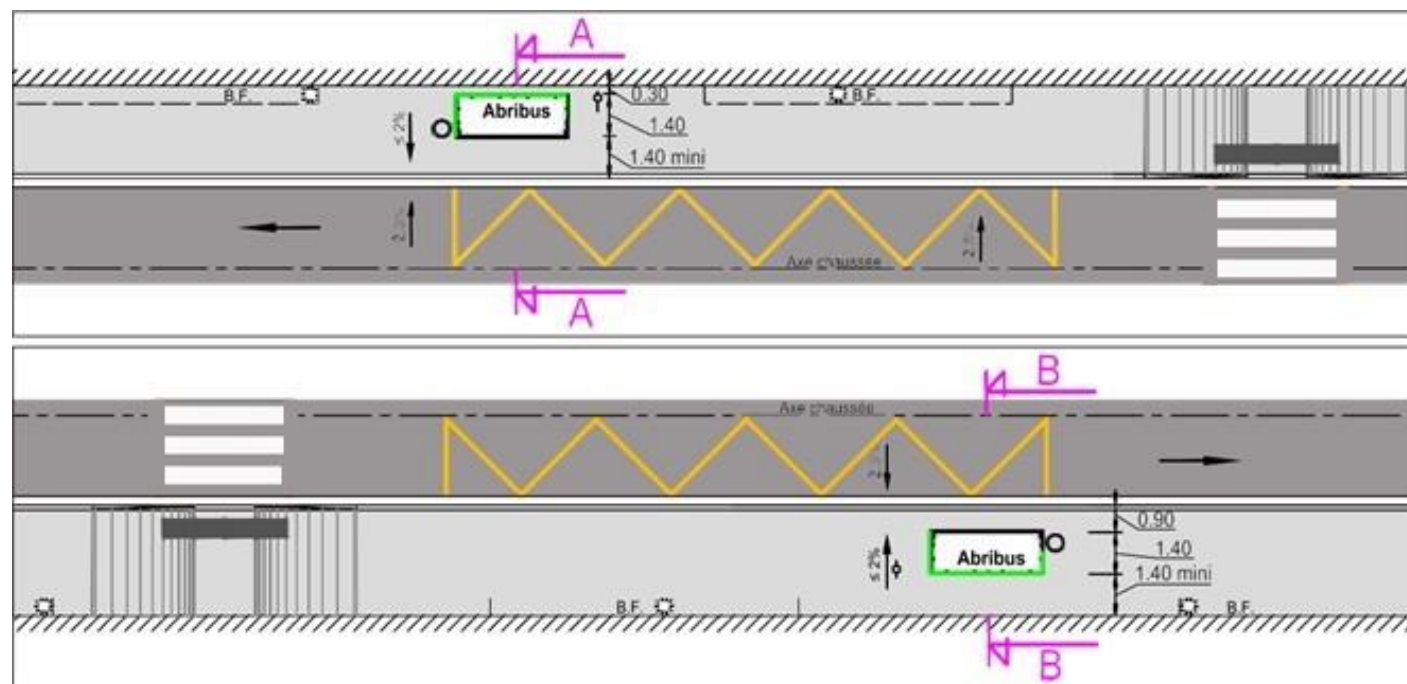


ANNOTATIONS

E. Avec Abribus (suite) :

LÉGENDE

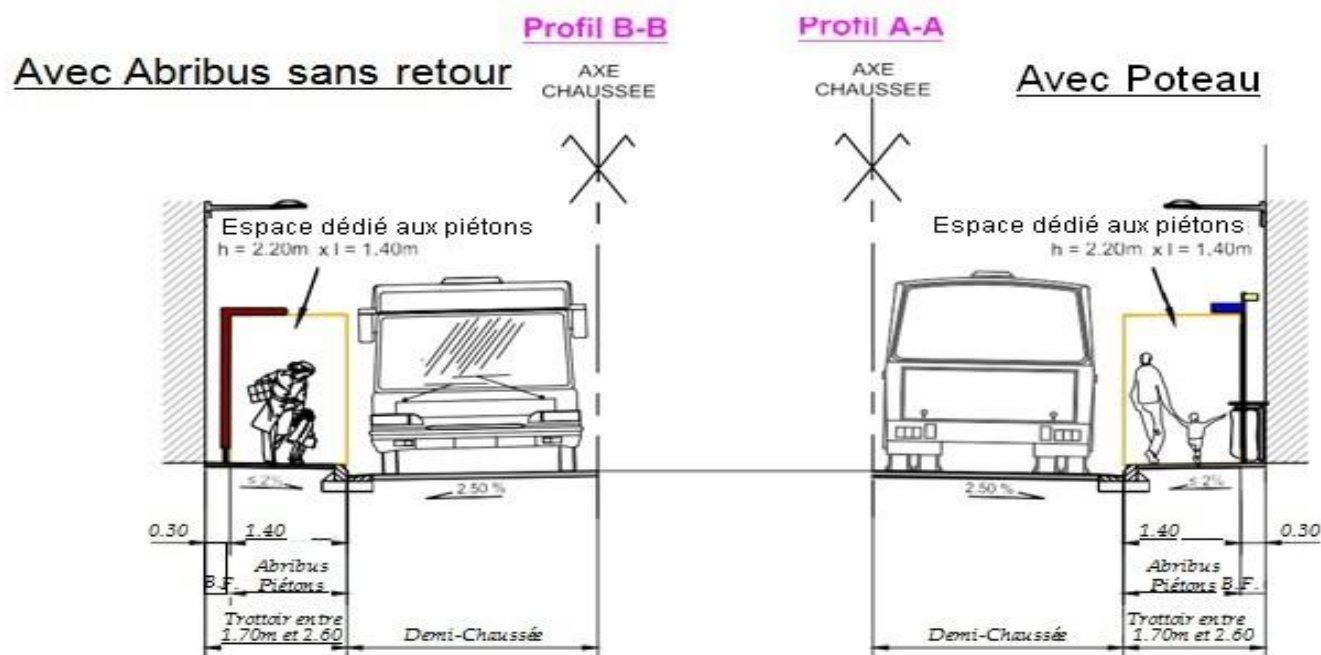
-  Trottoir
-  Chaussée
-  Caniveau et Bordure
-  Bande Podotactile
-  Poubelle
-  Candélabre
-  B.F. Bande Fonctionnelle



ANNOTATIONS

F. Avec Abribus sur trottoir étroit :

Sur trottoir étroit le mobilier sera installé côté façade. Les arrêts de bus seront sans retour publicitaire ou en simple totem.

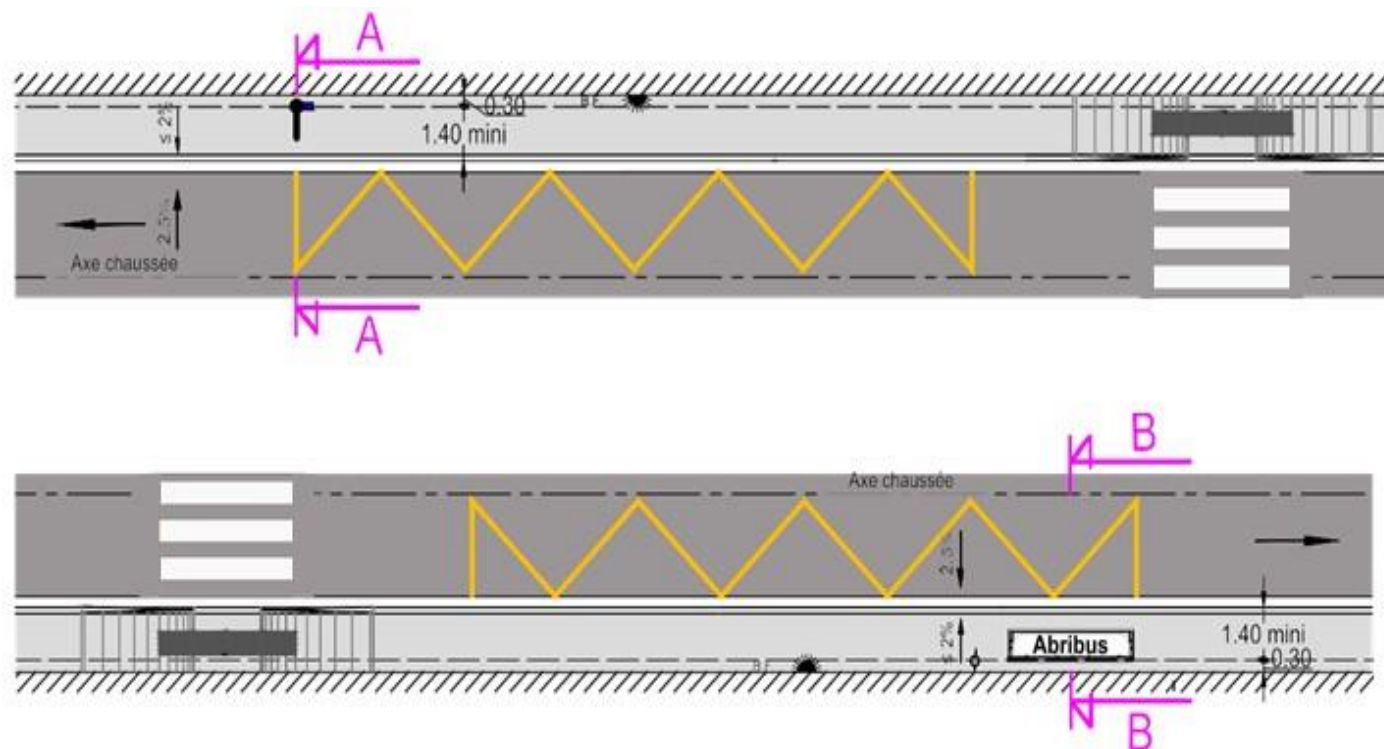


ANNOTATIONS

F. Avec Abribus sur trottoir étroit (suite) :

LÉGENDE

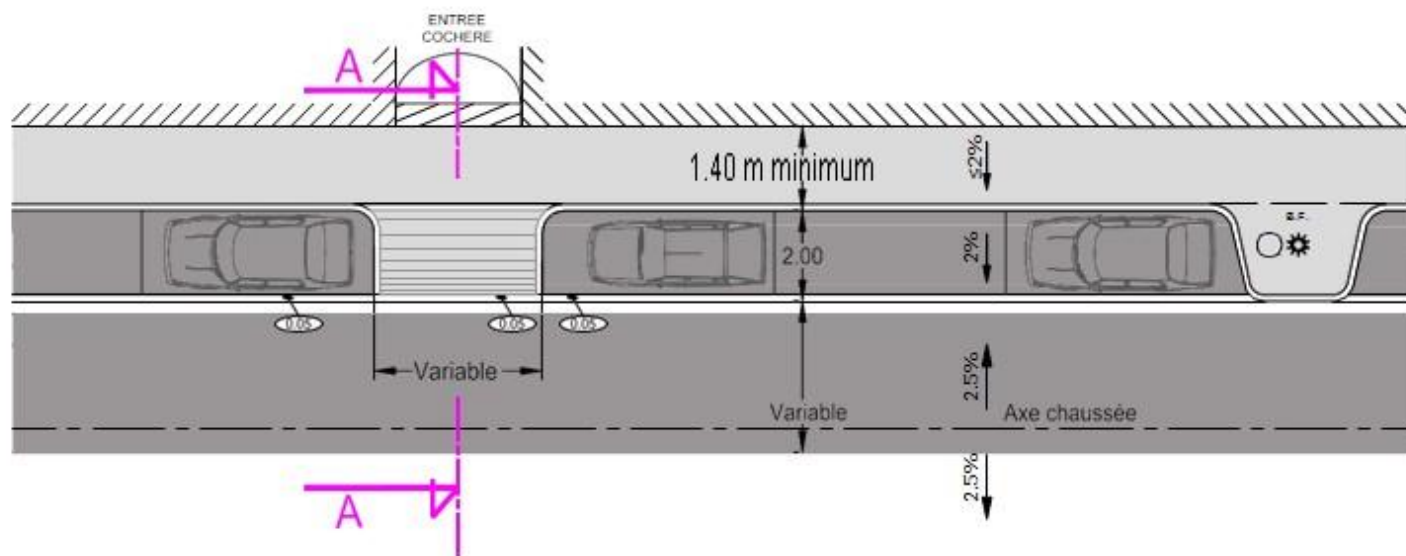
-  Trottoir
-  Chaussée
-  Caniveau et Bordure
-  Bande Podotactile
-  Candélabre
-  B.F. Bande Fonctionnelle
-  Poteau d'arrêt bus



ANNOTATIONS

Pour éviter les « effets de vague » inconfortables pour le cheminement piéton, il pourra être réalisé en présence de stationnement longitudinal une rampe d'accès. Le trottoir gardant ainsi son profil en long.

G. Entrée cochère avec rampe de stationnement :



ANNOTATIONS

LÉGENDE

	Trottoir
	Chaussée
	Bordure et Caniveau
	Candélabre
	Poubelle
B.F.	Bande Fonctionnelle



[illegible]

The diagram illustrates a road cross-section with the following features:

- Bâtiment (Building):** Located on the left, with a height of 0.00.
- Passage (Passage):** A vertical structure with a height of 0.00.
- Car:** A car is shown on the road surface, with a height of 0.05.
- Slopes:**
 - ≤ 2% (Left side of the passage)
 - 9% (Right side of the passage)
 - 2.50% (Right side of the road)
- Dimensions:**
 - Variable (Distance from building to passage)
 - 2.00 (Distance from passage to car)
- Labels:**
 - Trottoir (Sidewalk)
 - Stationnement longitudinal (Longitudinal parking)
 - Chaussée (Roadway)

Chapitre 3

TRAVERSÉE PIÉTONNE



I- Principes Généraux

Page 58

III- Contexte lié à la largeur du trottoir

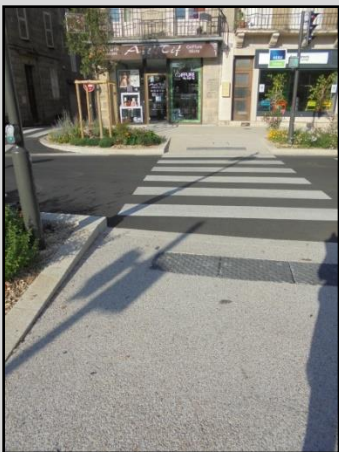
- A. Traversée piétonne surélevée..... Page 71
- B. Traversée piétonne avancée (oreille)..... Page 71
- C. Trottoir traversant..... Page 72
- D. Traversée piétonne avec ilot de refuge..... Page 72
- E. Traversée piétonne gérée par feu..... Page 73

II- Références réglementaires

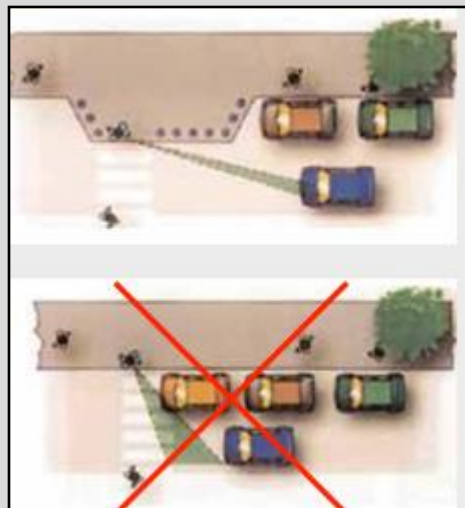
- A. Positionner la traversée piétonne en continuité Page 60
- B. Abaissé de trottoir..... Page 61
- C. Bande d'éveil et de vigilance – Bande podotactile..... Page 63
- D. Contraste tactile de la délimitation des traversées..... Page 65
- E. Mobilier de protection de traversée Page 66
- F. Bandes de guidages..... Page 67

IV- Schéma

Page 74



Avenue de Paris



I- Principes généraux

A. Positionner la traversée piétonne en continuité du cheminement piéton :

- ➡ Privilégier les cheminements piétons directs entre le trottoir et la traversée piétonne ;
- ➡ Implanter une traversée alignée dans le prolongement du cheminement de manière à ne pas désorienter les piétons et à ne pas générer de risque de heurt (particulièrement ceux présentant une déficience visuelle) ;
- ➡ Délimiter latéralement les traversées piétonnes afin d'en détecter les limites et ce, prioritairement pour les cas des traversées en biais sur les trottoirs arrondis et/ou d'une longueur ≥ 6 m.

B. Limiter autant que possible la longueur des traversées piétonnes :

Implanter un îlot refuge dès que :

- ➡ La traversée a une longueur ≥ 9 m,
- ➡ La traversée a une longueur ≥ 12 m au niveau d'un carrefour à feu.

C. Optimiser la visibilité entre piétons et automobilistes :

- ➡ Éviter l'implantation d'éléments susceptibles d'obstruer le champ visuel à partir de 5 m en amont de la traversée piétonne (stationnement, mobilier, végétation...)
- ➡ Élargir les trottoirs au niveau des carrefours (type oreilles) pour améliorer la visibilité respective entre les piétons et les conducteurs

Intensifier le niveau d'éclairage au droit de la traversée piétonne.

II- Références réglementaires

Arrêté du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Décret du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Décret 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour la mobilité active et au stationnement.

Bandes Éveil de Vigilance : Norme française AFNOR P98-351 d'août 2010.

Bande de Guidage: Norme Française AFNOR P98-352 d'août 2010

Répétition sonore des feux de circulation : Norme française S 32-002 et arrêté du 2 avril 2012 modifiant l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes.

Marquage : Instruction interministérielle sur la signalisation routière – 7^e partie - Article 118.



Avenue de Paris



Avenue de Paris

REGLEMENTATION

Le marquage présente un contraste visuel par rapport à la chaussée.

La largeur minimale du marquage au sol est de :

- ➔ 2,5 m en agglomération,
- ➔ 4 à 5 m en rase campagne.

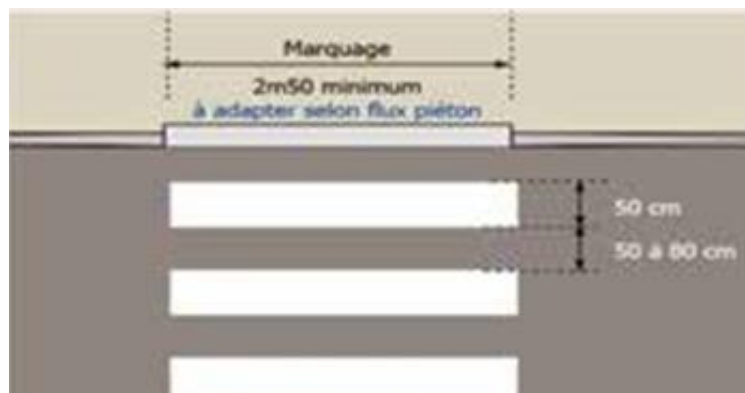
Le marquage au sol est réalisé par des bandes rectangulaires blanches parallèles à l'axe de la chaussée d'une largeur de 50 cm et espacées de 50 cm à 80 cm.



Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

A. Positionner la traversée piétonne en continuité du cheminement piéton :

- ➔ Le marquage au sol, même s'il n'est pas obligatoire, permet à tous d'améliorer les conditions de repérage et d'orientation.
- ➔ Cette disposition est particulièrement utile pour les enfants, les personnes âgées, les personnes malvoyantes et celles circulant avec un chien-guide.
- ➔ Dans le cas des zones où le marquage au sol n'est pas obligatoire (zone 30, espaces partagés...), la traversée comporte, a minima, des bandes d'éveil à la vigilance (B.E.V.) et des bandes latérales de délimitation de la traversée.



REGLEMENTATION

Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

L'abaissé de trottoir doit :

- ➔ Mesurer 1,20 m de largeur minimum
- ➔ Être positionné de chaque côté de la traversée.

B. Abaissé de trottoir :



La largeur préconisée de l'abaissé de trottoir est de 2 m minimum, à adapter selon :

- ➔ la fréquentation piétonne
- ➔ les emprises disponibles



Rue Docteur Bardon

Le dévers latéral doit être $\leq 2 \%$

Un dévers $> 2 \%$ rend très difficile le déplacement des personnes en fauteuil roulant, personnes âgées, poussettes, chariot à commissions.

Lorsqu'une pente est nécessaire pour franchir une dénivellation, elle doit être $\leq$ à 5% (avec palier de repos en haut et en bas de chaque plan incliné et tous les 10 m).

En cas d'impossibilité technique, (topographie, présence de construction...), il est toléré :

- ➔ 8% max sur 2 m
- ➔ 12% max sur 50 cm.



Un dévers important constitue également une gêne importante pour les personnes non-voyantes qui pourront avoir plus de difficultés à garder une trajectoire rectiligne.



Le dévers latéral inférieur ou égal à 2% devra impérativement être respecté lors de la réalisation des aménagements neufs.



Traversée au niveau de l'entrée du parking souterrain Thiers



REGLEMENTATION

Les ressauts devront être évités.

À défaut, certains cas sont tolérés :

➡ ≤ 2 cm, ils devront comporter un bord arrondi ou être munis de chanfreins

➡ ≤ 4 cm, ils devront comporter un chanfrein de 1/3 (pente de 12 cm pour un ressaut de 4 cm)

➡ Distance minimale entre deux ressauts successifs $\geq 2,5$ m.

Continuité du cheminement:

Un espace horizontal (au dévers ≤ 2 %) d'au moins 80 cm doit être conservé entre le rampant et la façade.

Sans objet

Sans objet

Préconisations/ solutions - Mairie de Brive



Avenue de Paris



C. Bande d'éveil et de vigilance (BEV) – Bande podotactile :

Décret 2006-1658 du 21 décembre 2006 indique : « Les passages piétons sont clairement identifiés par rapport au reste de la voirie au moyen de contraste visuel et d'un repérage tactile ou autre. »

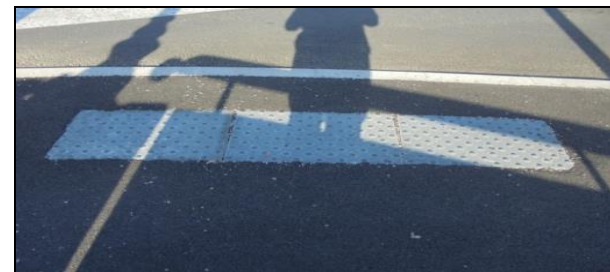
Une bande d'éveil de vigilance (BEV) doit être implantée au droit de chaque traversée.

Elle doit présenter un contraste visuel et tactile avec son support.

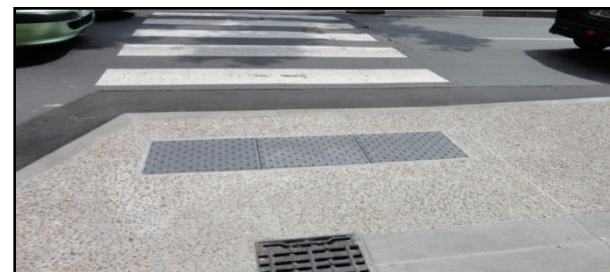
La BEV doit présenter un contraste visuel, et un aspect rugueux pour être détectable par les cannes.



Avenue de Paris
BEV clous inox



Avenue de Paris
BEV synthétique



Boulevard Anatole France
BEV noire

REGLEMENTATION

La largeur d'une BEV standard est de 60,75 cm.

Cette largeur peut être réduite à 42 cm uniquement sur les trottoirs inférieurs ou égaux à 1,90.

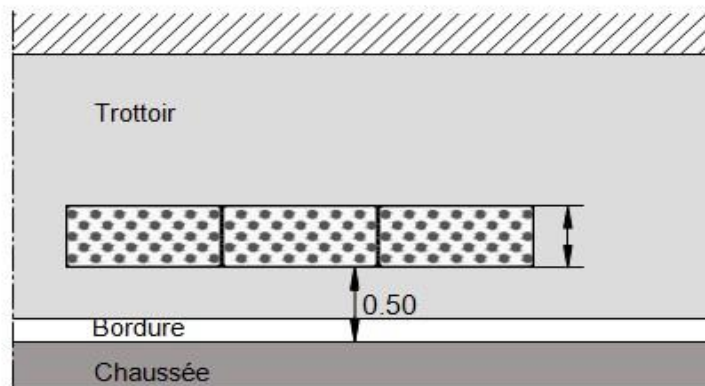
La BEV doit être implantée parallèlement à la bordure du trottoir, sans interruption et jusqu'à une hauteur de 5 cm par rapport au fil d'eau.

Une distance de 50 cm est à respecter entre le nez de la bordure du trottoir et la BEV.

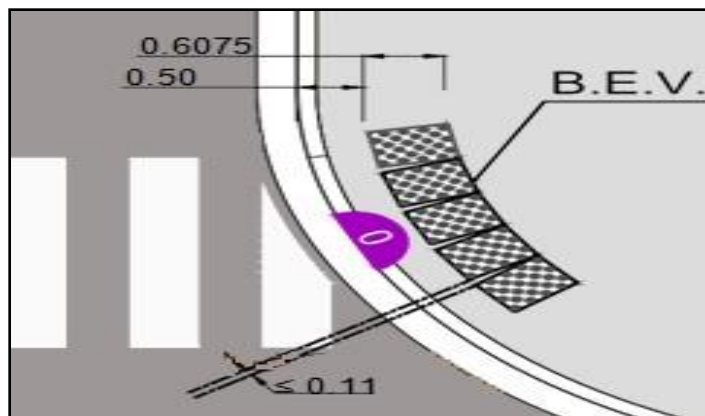


Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

Schéma de bande d'éveil et de vigilance (BEV) – Bande podotactile :



B.E.V. sur trottoir



B.E.V. sur trottoir en arrondi

Un contraste tactile appliqué sur la chaussée ou le marquage, ou tout autre dispositif assurant la même efficacité, permet de se situer sur les passages pour piétons ou d'en détecter les limites.

D. Contraste tactile de la délimitation des traversées :

- ➡ Le dispositif de contraste tactile doit être implanté de part et d'autre du marquage au sol.
- ➡ Les installer sur tous les passages piétons.
- ➡ Les bandes tactiles doivent être réalisées soit, en pavés de résine collés, en revêtements type « pierre naturelle », « pépite »... de telle sorte qu'il y ait toujours un contraste avec le revêtement sur lequel elle sont apposées.
- ➡ Veiller à l'harmonisation du choix de dispositif (homogénéité de la détection, entretien, maintenance...)



Rue Capitaine Buffet

E. Mobilier de protection des traversées :



Boulevard Docteur VERLHAC

- ➡ Il convient de maintenir et de protéger le cheminement pour les piétons notamment au droit des traversées piétonnes.
- ➡ L'implantation de mobilier de protection ne doit pas être systématique. Effectivement, il est préférable de mener des actions de pédagogie et de coercition. Si ces mesures ne s'avèrent pas concluantes alors du mobilier peut être implanté (potelets, corbeilles, ...)
- ➡ L'espacement libre entre deux mobiliers est de 1,40 m. Cet espace peut varier en fonction de la largeur de la chaussée et du trottoir. Dans le cas d'une chaussée étroite, l'espacement peut éventuellement être augmenté.
- ➡ Veiller à ne pas implanter de mobilier sur l'itinéraire dédié aux piétons.
- ➡ Le mobilier situé au droit de la traversée doit être contrasté conformément à la réglementation.
- ➡ Dans tous les cas, préserver une largeur de 1,40 m pour l'itinéraire dédié aux piétons.

L'arrêté du 15 janvier 2007, précise:
« Un dispositif tactile appliqué sur la chaussée ou le marquage, ou tout autre dispositif assurant la même efficacité, permet de se situer sur les passages pour piétons ou d'en détecter les limites ».



Rue Gambetta.

Bande de Guidage implantée en milieu du passage piétons pour aider les personnes aveugles et malvoyantes à s'orienter sur un trottoir en arrondi

F. Les bandes de guidages :

➡ Les bandes de guidage tactiles constituent un dispositif additionnel mis en place à destination des personnes aveugles et malvoyantes, ces type d'aménagements demandent une concentration importante pour être suivi, par conséquent, elles ne doivent être mises en place qu'en dernier recours et leurs implantations ne doivent pas être systématiques.

➡ Les bandes de guidage doivent être utilisées:

- ➡ Dans des espaces vastes et complexes
- ➡ Dans des ERP à forte fréquentation: gare, musée, centres commerciaux
- ➡ Pour s'orienter sur une traversée difficile
- ➡ Pour accéder à lieu précis: quai bus, entrée d'ERP
- ➡ Sur un itinéraire prédéfini permettant d'accéder d'un ERP vers un autre.

Au niveau de la gare routière, pour faciliter l'accès du quai bus aux personnes aveugles et malvoyantes



REGLEMENTATION

Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

Préconisations techniques: il est important de bien choisir les matériaux

- ➡ Bande de guidage doit avoir un contraste visuel avec le sol d'au moins 70% pour une meilleure visibilité,
- ➡ Pour le guidage, implantation des bandes en continu, les nervures orientées dans le sens du déplacement,
- ➡ Matériaux composant la bande de guidage, doivent être facilement détectables au pied ou à la canne :
 - ➡ Sur un sol lisse, préférer un matériau rugueux
 - ➡ Sur un sol rugueux, choisir un matériau lisse
- ➡ Matériaux supportant bien les variations climatiques: pluie, gel, ensoleillement, susceptibles de provoquer glissance pour les personnes mal marchantes ou échauffement des pattes des chiens guides,
- ➡ Nervures de la bandes de guidages doivent avoir une hauteur ≥ 4 mm, vérifier la résistance à l'usure.
- ➡ Dispositif doit avoir une largeur totale d'au moins 40cm.,
- ➡ Bandes de guidage disposées sur un cheminement piéton d'une largeur $\geq 1,40$ m libre de tout obstacle,
- ➡ Bande de guidage doit être implantée dans l'axe central du passage piéton et de la bande podotactile.



Avenue FOCH



Avenue François Labrousse

Itinéraire prédéfini Centre-ville
vers hôpital

CONFIGURATION

Trottoir large

III- Contexte lié à la largeur du trottoir

Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

- ➔ Pour les usagers déficients visuels, cette configuration génère souvent des difficultés à repérer la traversée ; Il convient de positionner la traversée de manière à ce qu'elle soit repérable intuitivement.
- ➔ À défaut, implantation des bandes d'aide à l'orientation menant à la traversée

CONFIGURATION

Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

Trottoir étroit

4
Solutions



1
Mise à niveau
trottoir et chaussée



2
Traversée piétonne
surélevée (plateau)



3
Traversée piétonne
avancée (oreille)



4
Trottoir traversant



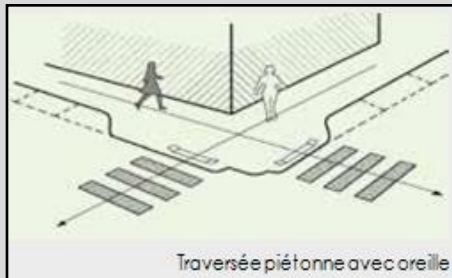
Avenue de Paris

A. Traversée piétonne surélevée :



La surélévation de la chaussée au niveau d'une traversée piétonne permet de :

- ➡ Faciliter l'accessibilité des personnes en fauteuil roulant et ou à mobilité réduite par une traversée de plain-pied
- ➡ Éviter la réalisation d'abaissé de trottoir et maintenir la planéité du trottoir (confort d'usage), sans nuire à l'évacuation des eaux de ruissellement
- ➡ Ralentir les véhicules à l'approche de la traversée



B. Traversée piétonne avancée (oreille) :



L'aménagement d'avancées de trottoir au niveau des traversées piétonnes permet de :

- ➡ Raccourcir la longueur de la traversée
- ➡ Améliorer la visibilité réciproque piéton/automobiliste
- ➡ Éviter la réalisation d'abaissé de trottoir et de maintenir la planéité du trottoir (confort d'usage).



Avenue Général Leclerc



Avenue de Paris



Avenue Maillard

C. Trottoir traversant :



L'aménagement d'un trottoir traversant la chaussée permet de :



Sécuriser le cheminement du piéton qui est prioritaire sur le véhicule.



Faciliter l'accessibilité des personnes en fauteuil roulant ou à mobilité réduite par une traversée de plain-pied.

D. Traversée piétonne avec îlot de refuge :



Détails techniques :



La largeur de l'îlot $\geq 1,40$ m



Il est recommandé une longueur de 2,00 m afin de faciliter l'attente de plusieurs personnes. Cette disposition est à adapter selon les flux piétons.

E. Traversée piétonne gérée par feu :

Les boutons d'appel doivent être implantés à une hauteur située entre 90 cm et 1,30 m



La ville de Brive préconise une hauteur d'implantation de 1 m.

Détails techniques – rappels réglementaires :

Norme française S 32-002 et arrêté du 2 avril 2012 modifiant l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes.

Depuis 2007 tout feu piéton doit être complété par un dispositif sonore conforme aux normes en vigueur (Répétition sonore des feux de circulation) .

Les modules sonores équipent les figurines R12, cela permet l'aide à la décision lors de la traversée de rue. Ces balises sonores restituent l'état de la chaussée par un message parlé ou codé normalisé, et ce afin de compléter le signal visuel disponible pour les voyants.



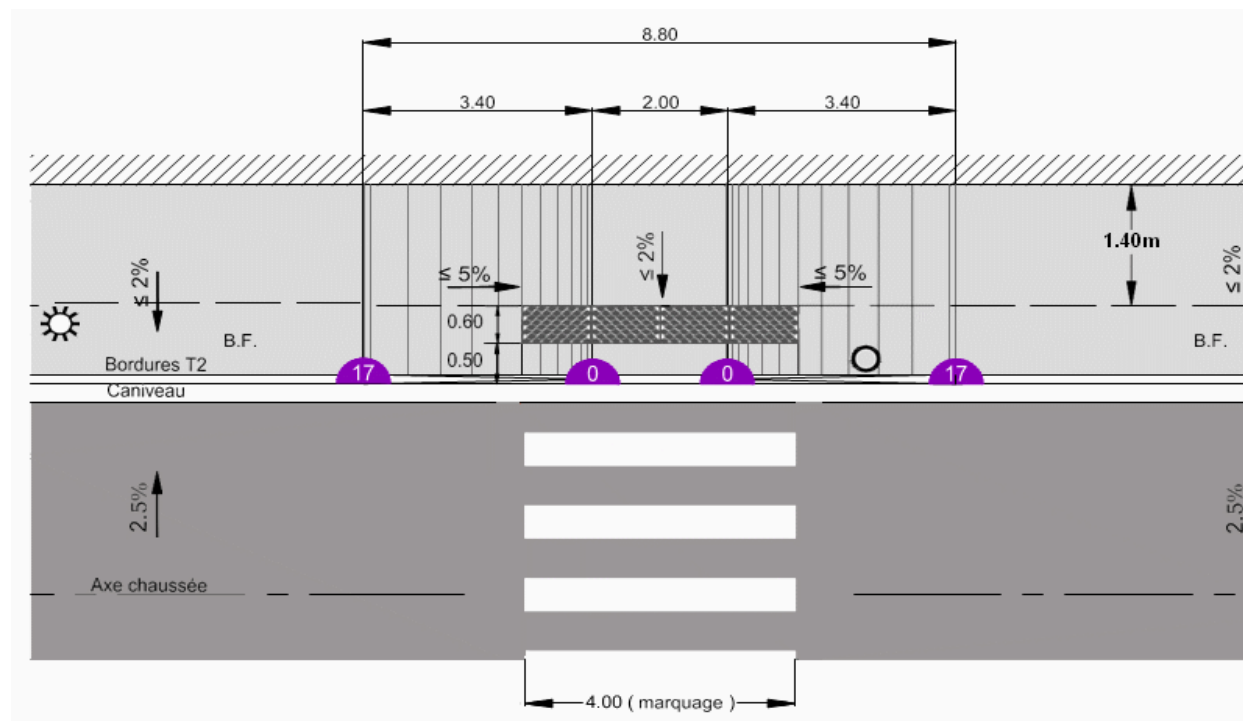
LEGENDE

	Trottoir
	Chaussée
	Caniveau et bordure
	Bande podotactile

IV- Schémas

Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

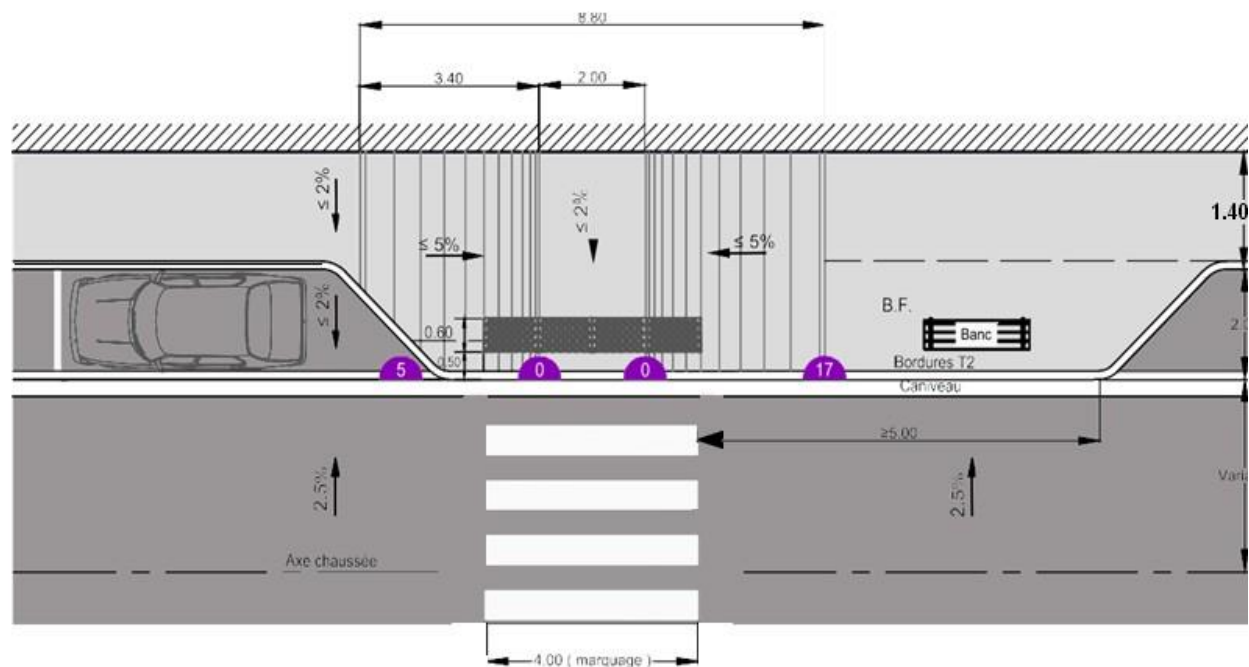
A. Rampants de part et d'autre :



LEGENDE

Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

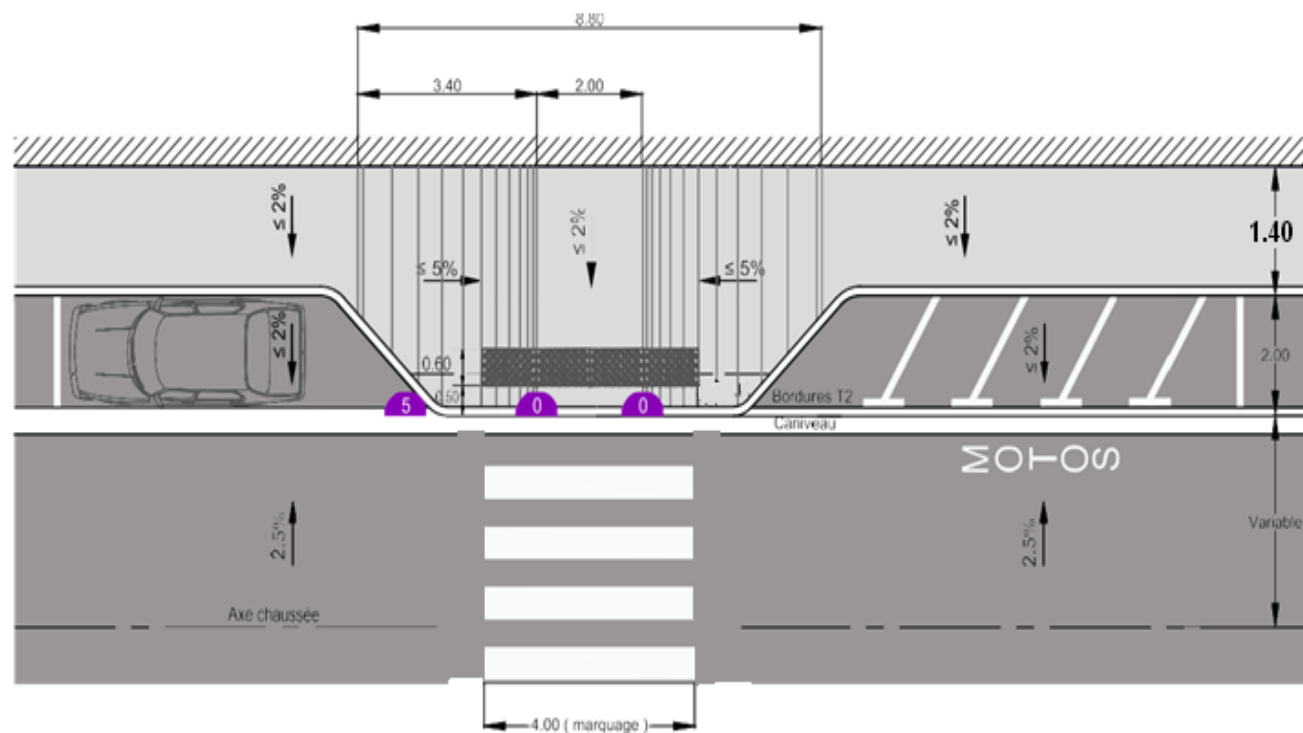
B. Avec avancée de trottoir « oreille » :



LEGENDE

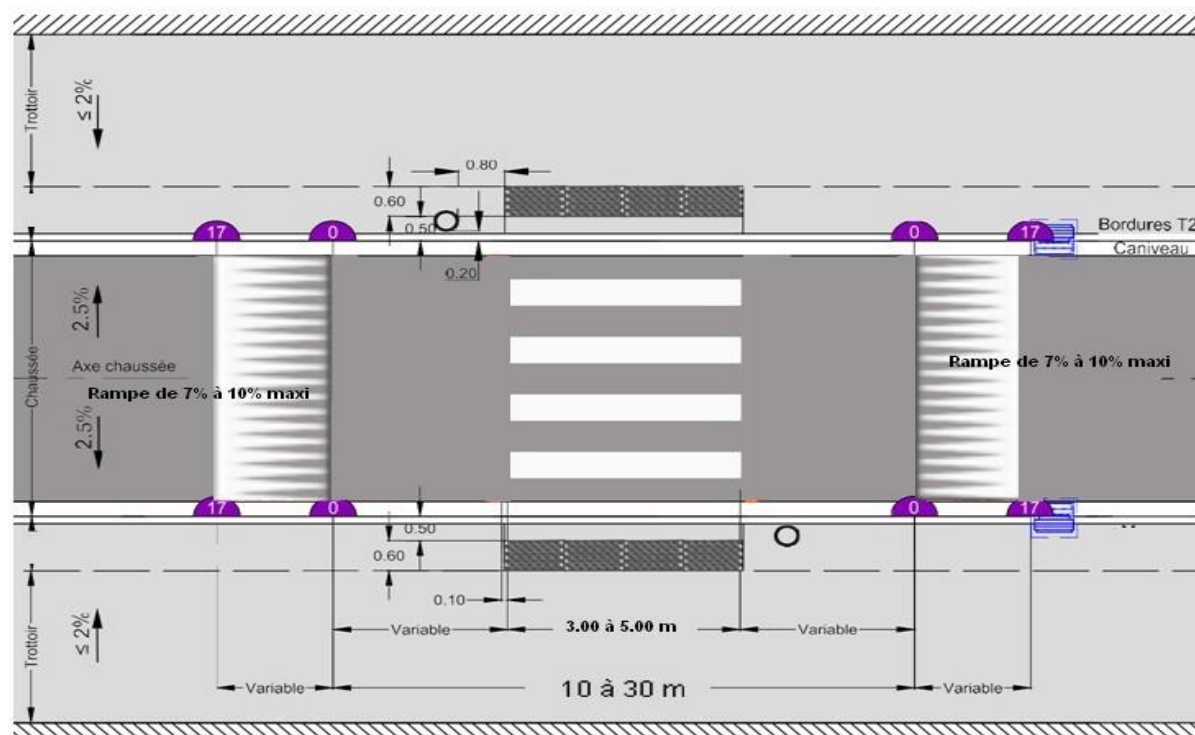
Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

B. Avec avancée de trottoir « oreille » (suite) :



Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

	Trottoir
	Chaussée
	Caniveau et bordure
	Bande podotactile
	Rampe



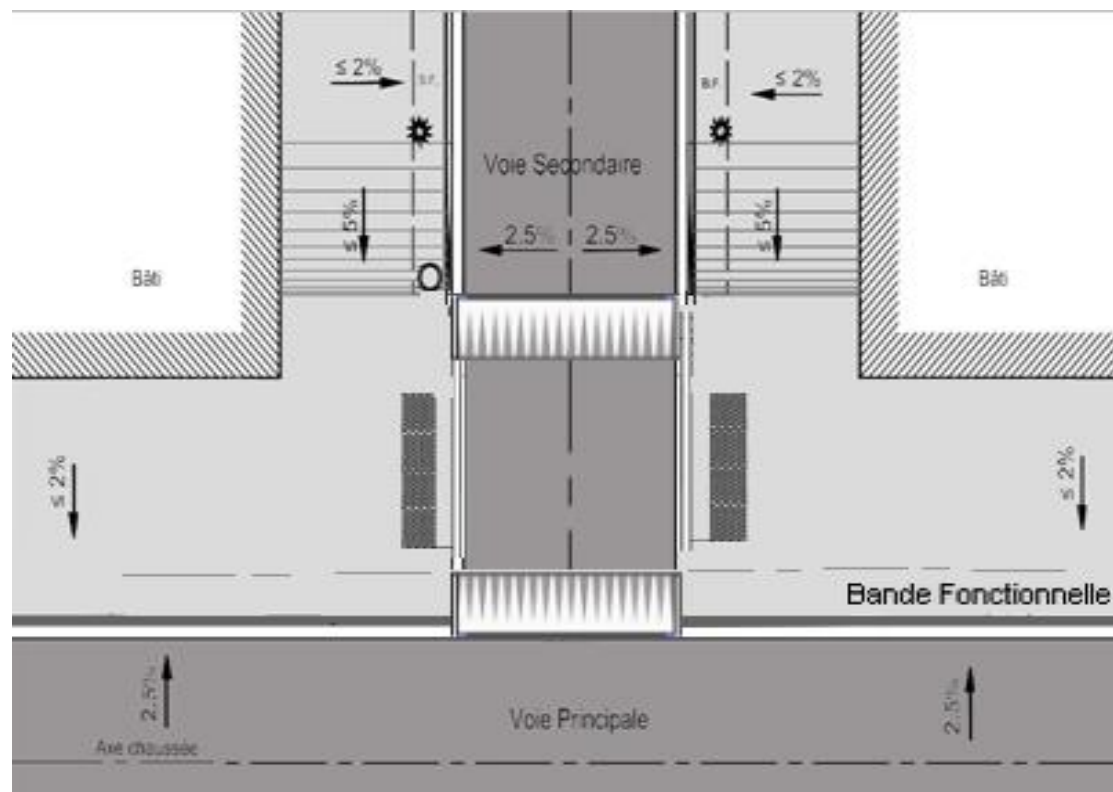
LEGENDE

Rampe maximum de 7 à 10%

	Trottoir
	Chaussée
	Caniveau et bordure
	Bande podotactile
	Rampe

Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

D. Cas des trottoirs traversants :



LEGENDE

SECURISATION Déficiência visuelle :

	Trottoir
	Chaussée
	Caniveau et bordure
	Bande podotactile
	Bande de guidage

Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

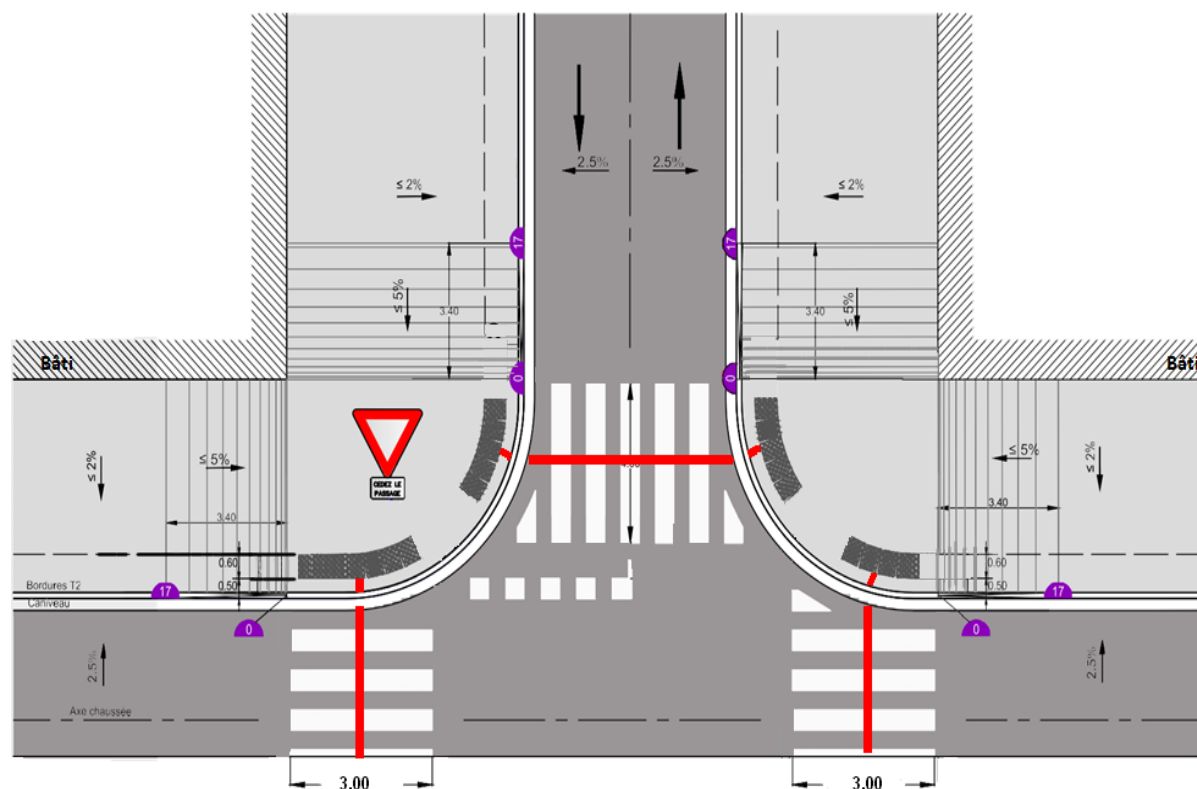
E. Carrefour en arrondi :



Potelets directionnels à tête blanche positionnés de par et d'autre du passage piéton,



Pour carrefours « ambigus », orientation par bande de guidage recommandée au milieu du passage piéton, pour prévenir l'orientation en direction du milieu de carrefour.

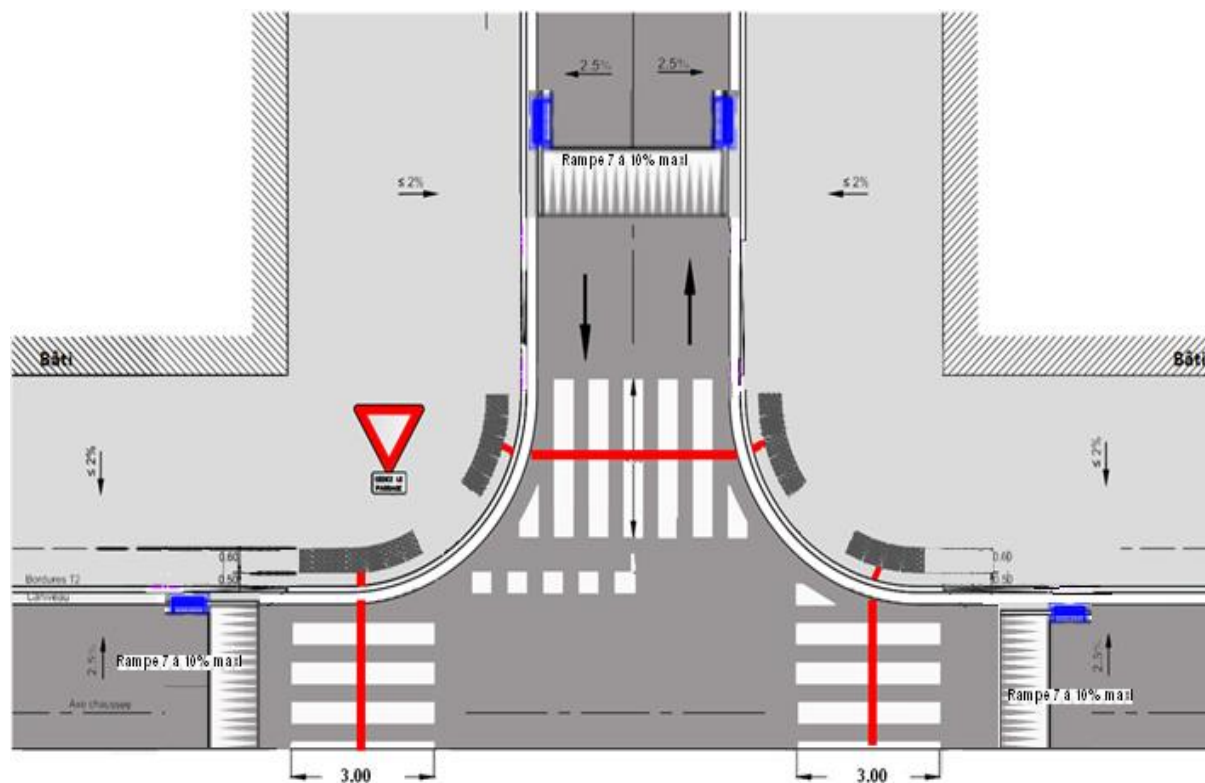


LEGENDE

Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

F. Carrefour sur plateau :

	Trottoir
	Chaussée
	Caniveau et bordure
	Bande podotactile
	Bande de guidage



Chapitre 4

MOBILIER URBAIN



I- Principes Généraux

Page 82

II- Références réglementaires

A. Règles d'implantation du mobilier urbain	Page 84
B. Les grilles d'arbres et avaloir.....	Page 89
C. Bancs.....	Page 90
D. Les appuis ischiatiques.....	Page 91
E. Mobilier d'éclairage.....	Page 92
F. Signalétique et système d'information.....	Page 93

I- Principes généraux

➡ Limiter autant que possible le mobilier sur l'espace public :

- ➡ Toute implantation de mobilier doit être issue d'une réflexion préalable sur sa pertinence, sa fonction, son utilisation et son choix d'implantation.
- ➡ Il doit correspondre à un besoin ou une demande constatée et précise.
- ➡ Limiter au strict nécessaire le mobilier et privilégier les regroupements afin de ne pas encombrer l'espace public
- ➡ Préserver la visibilité des piétons et des automobilistes en limitant l'occupation des lieux autour de la traversée piétonne (stationnement, mobilier, végétation...).

➡ Regrouper et aligner le mobilier DANS UNE BANDE FONCTIONNELLE :

- ➡ Ne pas créer d'obstacle au cheminement piéton et limiter son emprise sur l'espace public
- ➡ Préserver sur le trottoir un cheminement libre de tout obstacle de 1,40 m minimum de large (espace dédié aux piétons)
- ➡ Éviter l'éparpillement du mobilier dans l'espace en regroupant et alignant les mobiliers le long de la chaussée préférentiellement au sein de la bande fonctionnelle.

➡ Implanter du mobilier facilement détectable :

- ➡ Veiller à l'existence de contrastes visuels par rapport à son support et à son environnement
- ➡ Respecter l'abaque de détection et éviter les parties vides sous mobilier.

II- Référentiel réglementaire

- ✓ Arrêté du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- ✓ Arrêté du 18 septembre 2012 modifiant l'arrêté du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- ✓ Décret du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- ✓ Bandes Éveil de Vigilance : Norme française AFNOR P98-351 d'août 2010
- ✓ Garde-corps Norme française AFNOR P98-350 de février 1988
- ✓ Pictogramme: Norme Française AFNOR P96-105 du 23 février 2019



Le mobilier doit être implanté en dehors du cheminement dédié aux piétons.

→ largeur minimum de passage de 1,40 m libre de tout obstacle,

→ Hauteur minimum de passage de 2,20 m libre de tout obstacle

A. Implantation du mobilier urbain sur la bande fonctionnelle :

Regrouper et aligner le mobilier au sein de la bande fonctionnelle :

- Aménager de préférence la bande fonctionnelle entre le cheminement piéton et la chaussée, le stationnement, ou l'espace réservé aux cycles,
- La bande fonctionnelle est à planter de manière prioritaire le long de la chaussée car les personnes utilisant une canne blanche se servent de la façade pour se guider,
- Au niveau de la traversée piétonne, éviter l'implantation de mobilier urbain d'une hauteur $\geq 1,10$ m (à l'exception des poteaux d'une largeur ≤ 30 cm). Le cas échéant préserver une distance libre de 5 m en amont de la traversée.

En cas de trottoir trop étroit pour implantation bande fonctionnelle

- Possibilité de créer ponctuellement une avancée de trottoir (oreilles) sur la bande de stationnement afin d'y planter le mobilier,
- Possibilité sous réserve de l'autorisation des propriétaires et de la faisabilité technique, d'implanter le mobilier en façade,
- Afin de limiter la quantité de mobilier, prévoir de mutualiser les mâts.



Rue Basse

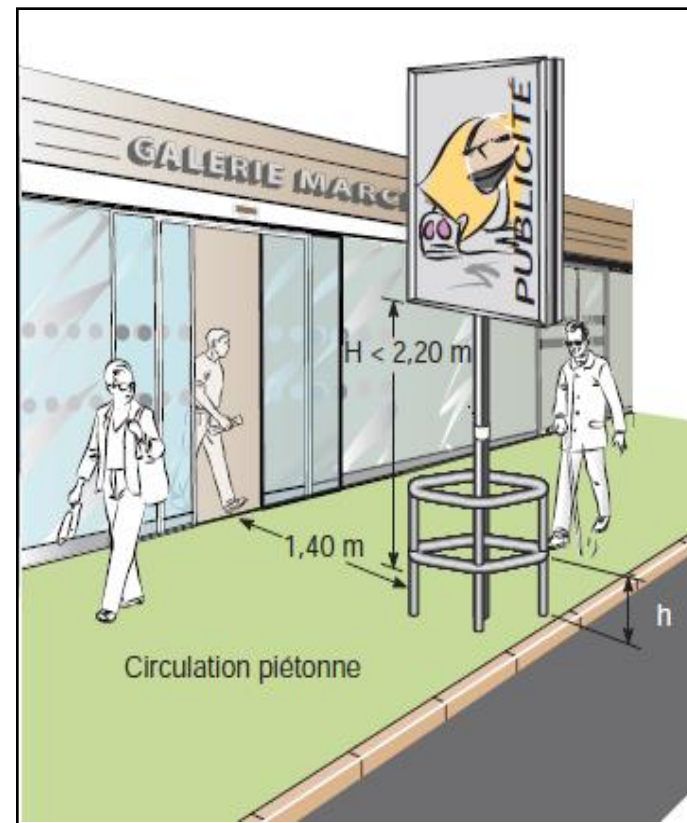
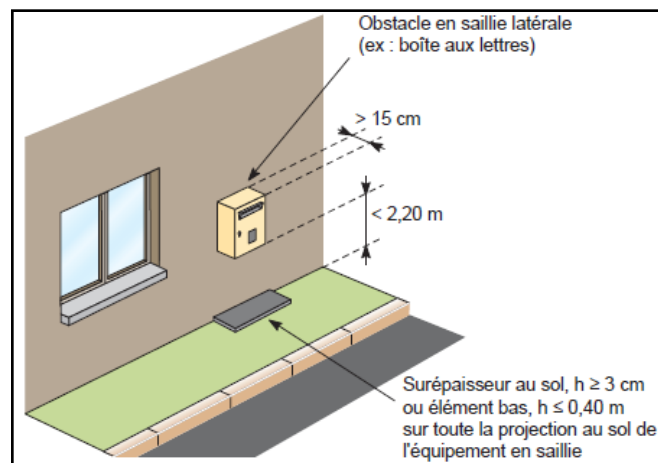
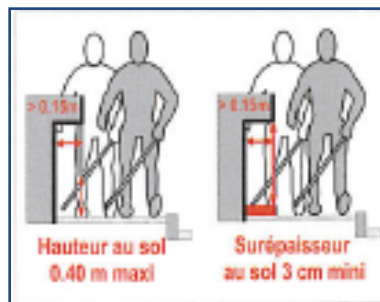
1. Obstacles en saillie :

Obstacles en saillie ≥ 15 cm situés en porte à faux à moins de 2,20m, doivent être rappelés à l'aplomb du porte-à-faux par :

→ Élément bas de 40 cm de hauteur maximum à l'aplomb des parties surélevées

Ou

→ Surépaisseur au sol de plus de 3 cm de hauteur.



REGLEMENTATION

Tout mobilier situé sur le cheminement piéton doit comporter une partie contrastée visuellement avec son support ou avec son arrière-plan.

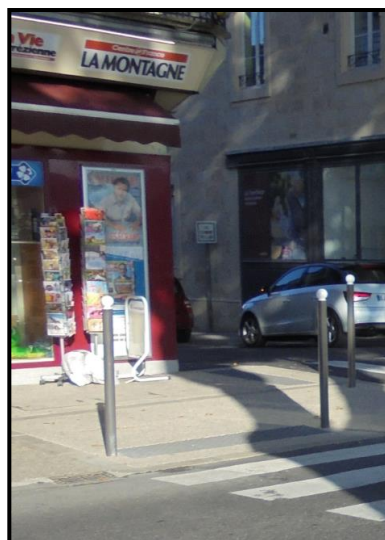
En outre l'élément contrasté doit respecter :

- ➔ Hauteur ≥ 10 cm
- ➔ Apposition sur le pourtour du support ou sur chacune de ses faces
- ➔ Longueur $\geq$ Largeur / 3
- ➔ Positionnement à une hauteur $\geq 1,20$ m et $\leq 1,40$ m du sol
- ➔ Contraste réalisé dans la partie haute des bornes et poteaux d'une hauteur $\leq 1,30$ m.
- ➔ Hauteur de la partie contrastée peut alors être adaptée si elle permet d'atteindre un résultat équivalent.

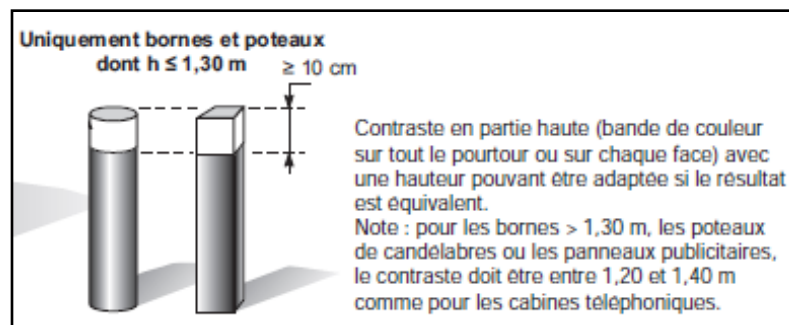
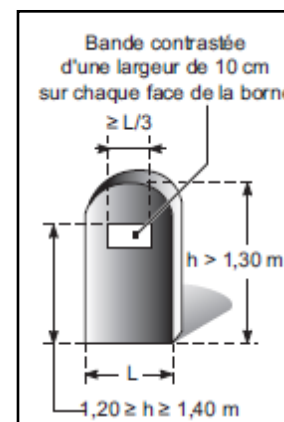


Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

- ➔ Limiter au strict minimum la pose de bornes et poteaux sur l'espace public.
- ➔ N'implanter du mobilier anti-stationnement qu'en cas de pratique reconnue et récurrente de stationnement illicite sur le trottoir concerné.
- ➔ Les potelets devront comporter une bande de couleur contrastée en partie supérieure de 10 cm de hauteur lorsqu'ils sont situés :
 - ➔ sur le cheminement piéton
 - ➔ au droit des traversées piétonnes



Potelets à tête blanche passage piétons
avenue de Paris



REGLEMENTATION

Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

2. Mobilier Urbain :

→ Instructions et commandes situées entre 90 cm et 1,30 m de hauteur.

→ Prévoir un cercle giratoire de retournement de 1,50 m de diamètre devant l'équipement.

→ Pour le bouton d'appel piéton sur les feux, contraster au maximum la couleur du boîtier ainsi que celle du bouton par rapport aux couleurs du feu, afin d'être plus facilement détectable par les personnes malvoyantes.



Horodateur

Boîtier du bouton d'appel non contrasté
difficultés de détection pour une personne malvoyante

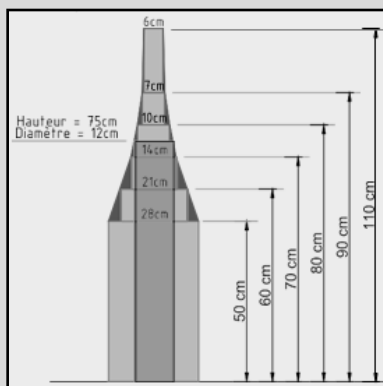


Appel piétons – Feux tricolores
Boulevard Anatole FRANCE

REGLEMENTATION

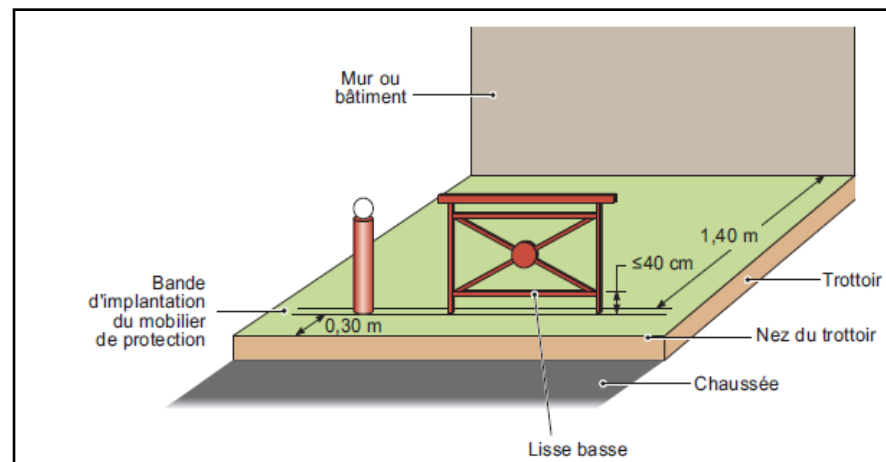
Planter des bornes et poteaux aisément détectables par les personnes aveugles ou malvoyantes.

Dimensions correspondant à l'abaque de détection présenté ci-contre (arrêté du 15 janvier 2007, modifié, le 18 septembre 2012) :

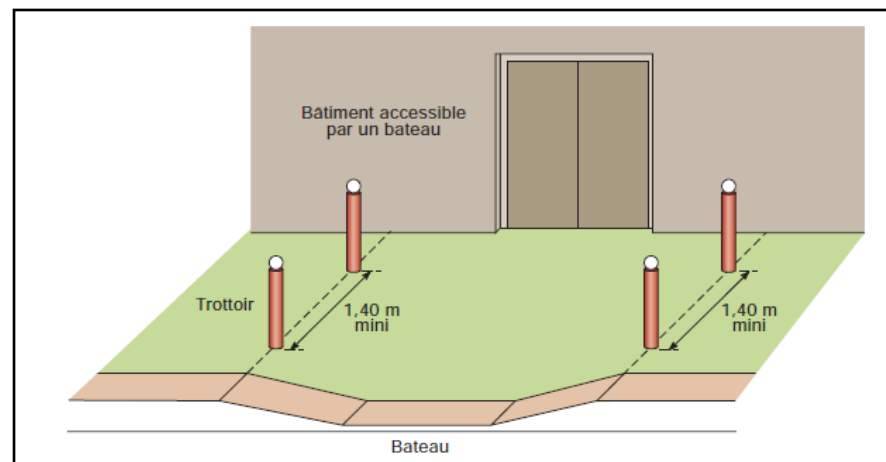


➡ Mobilier urbain implanté sans provoquer de gêne dans le cheminement piéton.

➡ Recommandation de plantation en alignement les uns par rapport aux autres, si possible sur la bande fonctionnelle.



➡ Implantation à bon escient des potelets empêchant le stationnement sur le trottoir afin de ne pas gêner le cheminement des piétons en situation de handicap.



REGLEMENTATION

Les grilles d'arbres et les avaloirs situés sur le cheminement piéton doivent avoir des fentes d'une largeur maximale de 2 cm.



Grille sur quai bus
Bd Anatole France

Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

B. Grilles d'arbres et avaloirs :

→ Éviter l'implantation d'arbre ou d'avaloirs sur le cheminement piéton, voir à les positionner dans la bande fonctionnelle.

→ Si des arbres ne peuvent être implantés en dehors du cheminement piéton (cas de force majeure ou existant), aménager les pieds d'arbre pour les rendre accessibles en respectant les caractéristiques techniques suivantes :

- Les grilles d'arbres ne doivent pas créer de ressauts au niveau du cheminement,
- L'entourage d'arbres ou la grille doit présenter une couleur contrastée par avec le revêtement,
- Les fentes des grilles et avaloirs, lorsque cela est possible, doivent être implantées perpendiculairement au sens de cheminement,
- Utilisation potentielle de revêtements alternatifs, par exemple, le béton de résine, enrobé drainant, etc....

Entourage d'arbre - Avenue de Paris

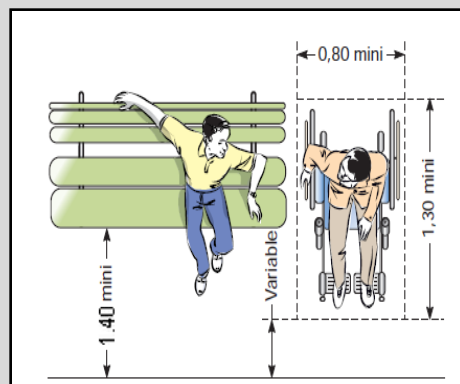


Enrobé drainant au pied des arbres
Boulevard PUYBLANC



C. Bancs :

Les bancs doivent être implantés en dehors du cheminement des piétons, sur la bande fonctionnelle de préférence tout en restant accessibles par tous.



Préconisations d'implantation :

Le long des cheminements piétons réservés aux piétons, sur la bande fonctionnelle. La fréquence d'implantation varie en fonction des flux et de la déclivité, il est préconisé de les positionner à minima tous les 150 mètres.



Banc
place Charles de Gaulle

Respect des caractéristiques :

Au minimum 30 %, répartis harmonieusement doivent être munis d'accoudoirs et d'un dossier, légèrement incliné vers l'arrière,

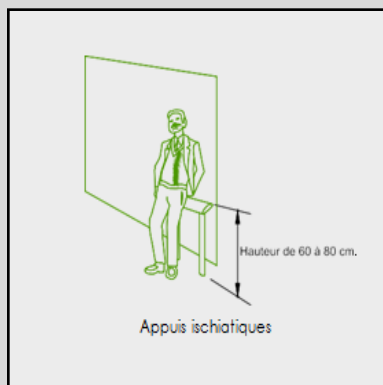
Proposer une hauteur d'assise comprise entre 45 cm et 50 cm (attention à la détection du banc par les utilisateurs de canne blanche) ; attention une hauteur supérieur à 40 cm du sol nécessite un rappel tactile au sol.



Banc
rue de l'hôtel de ville

D. Les appuis ischiatiques :

Les appuis ischiatiques doivent être implantés en dehors du cheminement des piétons, sur la bande fonctionnelle de préférence tout en restant accessibles par tous.



Les appuis ischiatiques doivent respecter les caractéristiques suivantes :

- ➔ Comporter un dossier ou être positionné à 10 - 15 cm d'un support tel qu'un mur ou une paroi d'abribus pouvant faire office de dossier,
- ➔ Proposer une hauteur d'assise d'environ 70 cm,
- ➔ Éviter les bancs anguleux aux arêtes vives,
- ➔ Il est préconisé à minima de les positionner tous les 300 mètres.

REGLEMENTATION

L'éclairage doit permettre le repérage des cheminements et des obstacles sans être éblouissant.

L'installation d'éclairage doit atteindre le seuil de performances photométriques, déterminé par la norme NF EN 13-201
« Éclairage public ».



Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

E. Mobiliers d'éclairage :

- ➔ Renforcer l'éclairage au niveau des traversées et des escaliers, ainsi que sur les itinéraires fléchés accessibles, tels que l'avenue Michel Labrousse, etc.....
- ➔ Éviter la mise en place d'éclairage au sol, le cas échéant il devra être indirect.



Eclairage d'un passage piétons
Bd Roosevelt

F. Signalétique et Système d'information :

Les instructions et les commandes doivent être situées entre 90 cm et 1,30 m de hauteur pour être lisibles et utilisables en position assise et debout.

Les instructions et les commandes doivent comporter des pictogrammes ou des inscriptions en relief.

Il convient de concevoir ou d'utiliser des pictogrammes conformes à la norme NF P 96-105 du 23 février 2019, sur la conception et l'utilisation des pictogrammes pour une information accessible à tous, notamment les personnes handicapées, et aux personnes ayant des difficultés de lecture et de compréhension



Prévoir un espace de rotation avec possibilité de demi-tour.



Privilégier une implantation des boutons de commande à 1 m du sol.



Veiller à mettre le feu d'appel pour les piétons à proximité immédiate du feu, et non en décalage ou en retrait afin d'être facilement repérable.



Privilégier les pictogrammes, dessins et photos, et un vocabulaire courant et facile à comprendre.



Escalier pour monter



Escalier pour descendre



Cheminement adapté



Ascenseur adapté



WC adapté



Parking adapté



REGLEMENTATION

Taille des caractères :

→ de 1,5 cm au minimum pour une lecture proche

→ de 15 cm pour une lecture à 4 m

→ de 20 cm pour une lecture à 6 m.

→ Respecter le tableau des contrastes de couleurs pour les écritures et pictogrammes. Veuillez à avoir un contraste supérieur à 70%.

Préconisations :

→ Utiliser une police de caractère simple sans empâtement.

→ Eviter les abréviations.

→ Mettre un espace suffisant entre ligne ainsi qu'entre les mots.

→ Eviter: les écritures italiques, les mots soulignés, les mots entiers en majuscule.

Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

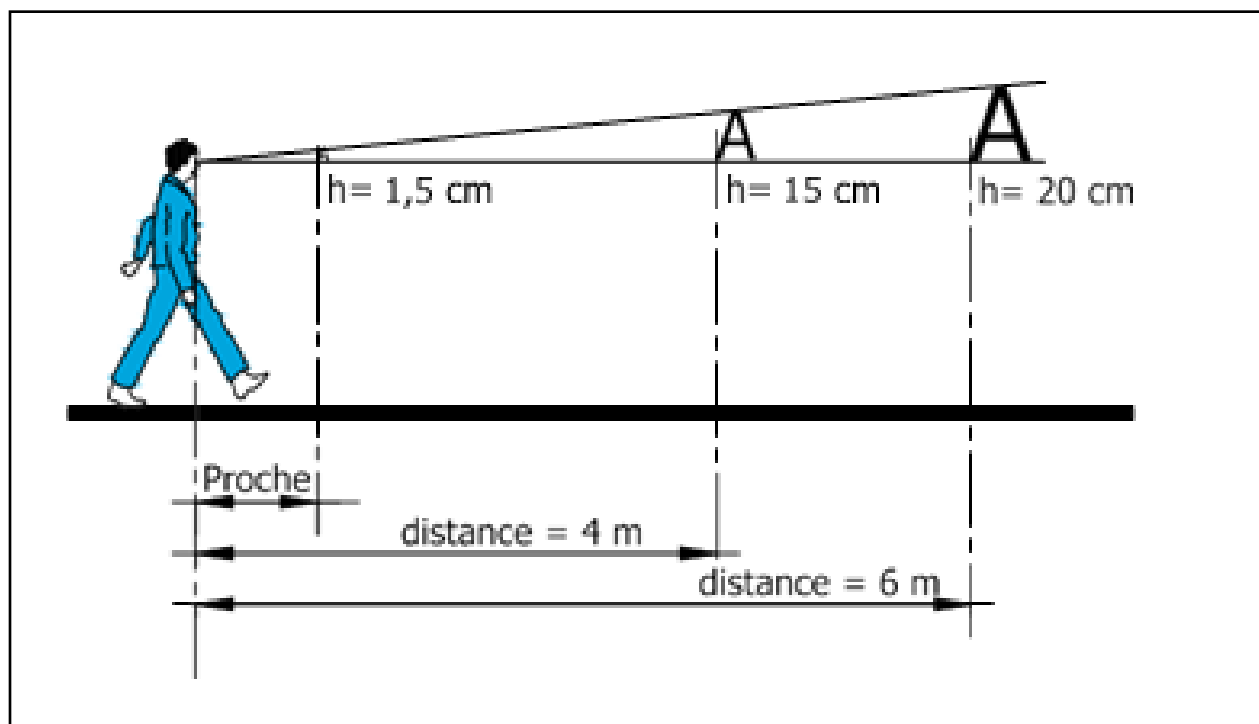


Tableau de contraste des couleurs :

- ➡ La visibilité de l'information dépend du contraste de couleur et du contraste de luminance.
- ➡ Le tableau ci-dessous fournit la valeur du contraste entre deux couleurs.
- ➡ La valeur la plus haute donne le meilleur effet, un minimum de 70% est préconisé pour une meilleure visibilité.

	Beige	Blanc	Gris	Noir	Brun	Rose	Violet	Vert	Orange	Bleu	Jaune
Rouge	78	84	32	38	7	57	28	24	62	13	82
Jaune	14	16	73	89	80	58	75	76	52	79	
Bleu	75	82	21	47	9	50	13	12	56		
Orange	44	60	44	76	59	12	47	50			
Vert	72	80	11	53	18	43	2				
Violet	70	79	5	56	22	40					
Rose	51	65	37	73	53						
Brun	77	84	26	43							
Noir	89	91	58								
Gris	69	78									
Blanc	20										

Chapitre 5

PIETONS / CYCLISTES: COHABITATION ET INTERACTIONS



I- Principes Généraux

Page 97

II- Principes d'aménagement

Page 98

III- Voie verte

Page 99

REGLEMENTATION

Décret du 21 décembre 2006
relatif aux prescriptions
techniques pour l'accessibilité
de la voirie et des espaces
publics

Arrêté du 15 janvier 2007 relatif
aux prescriptions techniques
pour l'accessibilité de la voirie
et des espaces publics
(Art. 1er - 1° et 2°).



I- Principes généraux

- ➡ L'utilisateur le plus vulnérable, en l'occurrence le piéton, doit être celui pris en compte prioritairement.
- ➡ En fonction de cela, on choisira une largeur de trottoir minimale et un type d'aménagement cyclable (sur chaussée ou hors chaussée).
- ➡ La largeur de l'espace cyclable ne se fait en aucun cas au détriment de l'espace dédié aux piétons.
- ➡ La bonne cohabitation piétons/cycles ne dépend pas du type d'aménagement, mais de 2 paramètres :
 - ➡ la fréquentation piétonne et cycliste
 - ➡ l'espace disponible.

Avenue Jean Charles Rivet.
Séparation de la piste cyclable et
de l'espace piétons



II- Principes d'aménagement

Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

- ➡ Le revêtement de l' « Espace Dédié aux Piétons» et celui de la piste cyclable doivent être contrastés visuellement.
- ➡ En cas de difficulté pour l'application de la recommandation ci-dessus, implanter une bande séparative entre les deux espaces.
- ➡ Séparation à travers :
 - ➡ La mise en œuvre d'une bande de 10 à 15 cm en résine rouges ou en minéraux scellés (béton ou matériaux naturels scellés et rejointoyés).
 - ➡ La mise en place d'une bande fonctionnelle, quand l'espace le permet.

Avenue Jean Jaurès
Séparation du trottoir
et de la piste cyclable



REGLEMENTATION

Cohabitation des modes:

La réglementation n'impose pas de séparation des espaces consacrés aux différents modes

Toutefois, conformément à la loi du 11 février 2005, la voie verte doit être accessible aux personnes en situation de handicap.

Caractéristiques dimensionnelles:

→ Largeur minimum de 3 m ; elle peut éventuellement descendre à 2,5 m sur une longueur ≤ 20 m.

→ Dévers latéral doit être de 2 % maximum

Signalisation:

La voie verte doit être signalée:

→ En amont (panneau C115 : voie réservée à la circulation des piétons et des véhicules non motorisés)

→ En fin (panneau C116 voie réservée à la circulation des piétons et des véhicules non motorisés).



III- Voie Verte

Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

- La voie verte est un aménagement indépendant du réseau routier, réservé à l'usage exclusif des circulations douces (piétons, cycles, rollers et éventuellement cavaliers). La voie verte n'est pas un trottoir et les règles qui régissent son implantation et sa conception sont particulières.
- Piétons et les personnes en situation de handicap restent les usagers prioritaires en toutes circonstances.
- En cas de forte fréquentation de la voie verte, il peut être aménagé un trottoir piéton et une bande cyclable.
- Il convient de mettre un revêtement stable tels: enrobé, béton, béton désactivé, les revêtements sableux ou gaillonneux sont à proscrire.
- La largeur doit être adaptée à la fréquentation et au contexte rural ou urbain.



Entrée de la voie verte
Bd Michelet

REGLEMENTATION

Installer une signalisation :



A l'entrée de chaque tronçon



A la sortie de chaque tronçon



Charte Accessibilité



Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

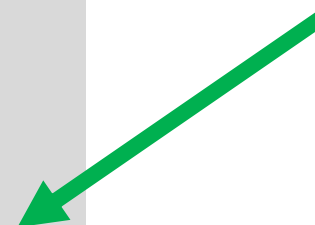


Il conviendrait de mettre en entrée de zone verte un panneau rappelant les devoirs de chacun.

A IMAGINER AVEC LE GROUPE DE TRAVAIL



Exemple



Afin de faciliter la circulation de tous et le partage de l'espace, il convient d'afficher aux entrées des voies vertes, ou d'informer régulièrement par flyer, presse (Brive magazine) le code de bon usage des voies vertes;

Piétons, cyclistes, rollers, personnes à mobilité réduite, cavaliers, respectons nous mutuellement et sachons partager en bonne intelligence un espace ouvert à tous.

Pour éviter les conflits entre utilisateurs n'ayant pas toujours les mêmes besoins, les mêmes attentes, ni les mêmes vitesses de déplacement, gardez à l'esprit que cet espace est ouvert à tous les usagers non motorisés.

En donnant la priorité aux plus lents, voici **10 règles** pour favoriser le respect mutuel et garantir la convivialité des voies vertes.

1. En vous déplaçant, tenez-vous le plus sur la droite de la voie pour laisser suffisamment de place pour vous doubler ou vous croiser.
2. Avertissez de votre venue (sonnette obligatoire sur les vélos), **ralentissez** et gardez une distance de sécurité lorsque vous doublez ou croisez d'autres usagers. Tenez compte des enfants, ou des animaux, qui peuvent avoir des mouvements inattendus.
3. Si vous êtes en groupe, sachez ne pas prendre toute la largeur de la piste et mettez vous en file pour laisser les autres usagers vous croiser ou vous doubler.
4. Ne stationnez pas au milieu de la voie. Choisissez un espace dégagé pour vous arrêter. Utilisez les bas-côtés ou les espaces de repos lorsqu'ils existent.
5. Restez dans l'emprise de la voie et de ses abords aménagés. Respectez les plantations, le mobilier et les aménagements mis à la disposition de tous (tables, bancs, panneaux d'informations,...). Utilisez les toilettes et les poubelles lorsqu'elles existent. A défaut, emportez vos déchets avec vous.
6. Respectez les propriétés et la quiétude des riverains.
7. Propriétaires de chiens, tenez votre animal en laisse. Évitez de barrer tout passage avec votre laisse.
8. Cavaliers, circulez sur les zones autorisées, à l'allure imposée.
9. Lorsqu'un itinéraire est autorisé à certains véhicules motorisés (véhicules de service, de secours, d'entretien, riverains, engins agricoles), laissez leur la place pour passer.
10. Au bord de l'eau, respectez la tranquillité des pêcheurs. A l'inverse, pêcheurs, veillez à ne pas encombrer le chemin avec vos cannes à pêche (qui risqueraient de plus d'être endommagées).

Enfin, un "bonjour" et un sourire ne représentent pas le plus grand des efforts à faire en parcourant une voie verte !

NB : Le code de la route considère le roller comme un piéton et le cycliste comme un véhicule !

Chapitre 6

STATIONNEMENT RESERVE



I- Principes Généraux

Page 103

II- Principes d'aménagement

A. Dimensions.....	Page 104
B. Signalisation horizontale.....	Page 106
C. Signalisation verticale.....	Page 107
D. Horodateur.....	Page 108
A. Gestion des places PMR.....	Page 109

III- Schémas

A. Stationnement longitudinal.....	Page 115
B. Stationnement longitudinal sur plateau.....	Page 116
C. Stationnement longitudinal sur voie en sens unique.....	Page 117
D. Stationnement en épis.....	Page 118
E. Stationnement perpendiculaire.....	Page 119

REGLEMENTATION

Arrêté du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Décret du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Signalisation verticale et horizontale : conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (arrêté du 7 juin 1977 modifié)

Arrêté du 26 juillet 2011 définissant le nouveau modèle du panneau M6H.

Loi n° 2015-300 du 18 mars 2015 visant à faciliter le stationnement des personnes en situation de handicap titulaires de la carte de stationnement.



I- Principes généraux



Assurer l'accès à un nombre suffisant de places de stationnement réservées



Au moins 2 % de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement, arrondis à l'unité supérieure, doivent être rendus accessibles et adaptés aux titulaires de la carte européenne de stationnement,



Au-delà de 500 places, leur nombre est fixé par arrêté municipal, sans pouvoir être inférieure à 10,



Les places devront autant que faire se peut, être implantées à proximité des accès aux zones d'attractivité (Établissements Recevant du Public, commerces, guichets automatiques...).



Les places réservées doivent être implantées en bout de section de stationnement de manière à pouvoir utiliser plus aisément l'espace disponible pour assurer la connexion avec le trottoir.



Établir un arrêté municipal pour chaque stationnement réservé créé :



Constituant une obligation réglementaire pour pouvoir verbaliser en cas de stationnement illicite.



Permettant également à la commune de Brive de géo-localiser les places de stationnement réservées et d'informer correctement les citoyens.

REGLEMENTATION

- ➔ Longueur ≥ 5 m,
- ➔ Largeur $\geq 3,30$ m.
- ➔ Pente ≤ 2 %
- ➔ Devers transversal $\leq 2\%$.

Le revêtement de la place doit être non meuble, non glissant, sans obstacle à la roue.

Eviter absolument les revêtements recouverts de gravillons et les pavés non joints.



II- Principes d'aménagement

A. Dimensions :

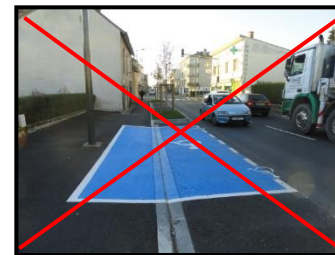
- ➔ Les places de stationnement longitudinales doivent mesurer à minima 5m, et lorsque cela est possible de 7 m à 8 m de long. (Important pour véhicules adaptés avec déploiement de rampe arrière).
- ➔ En cas d'empiètement du stationnement sur le trottoir, un plateau devra être créé, afin de préserver l'accessibilité, ainsi qu'un cheminement piéton d'au moins 1,40m.
- ➔ Pour les voie en sens unique avec du stationnement longitudinale à gauche, la largeur du stationnement peut être réduite à 2 m à condition de disposer d'une largeur de trottoir de 1,80 m comprenant une bande matérialisée de 80 cm au droit de cet emplacement.
- ➔ Chaque demande à titre privé sera instruite par les services et validée par le groupe de travail AutonomiA (chapitre gestion des emplacements. PMR)
- ➔ La réservation d'emplacements présentant des caractéristiques ne respectant pas les normes nécessitera l'obtention d'une dérogation.

IMPORTANT:

Un emplacement présentant un dévers dépassant 2% constitue un risque de chute lors des transferts voiture/fauteuil pour les usagers en situation ainsi qu'une difficulté d'orientation pour les personnes non-voyantes, leur création ou maintien doit être proscrits.



Place PMR – Place jean Marie DAUZIER
Pente et revêtement pavés disjoints à proscrire



Place PMR – Avenue Pompidou
Devers à proscrire

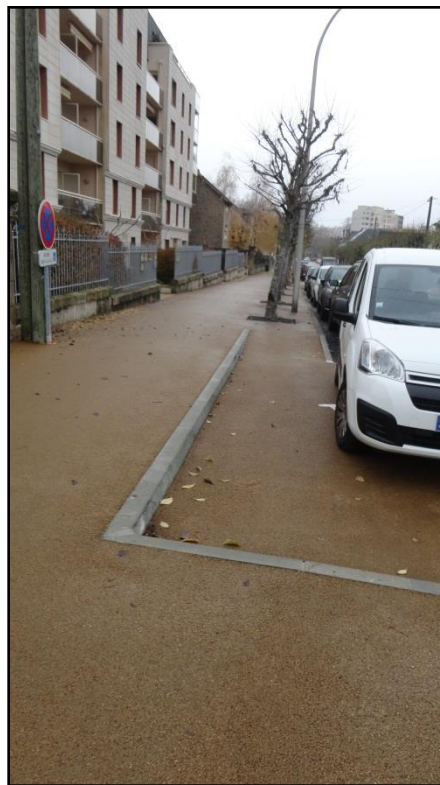
REGLEMENTATION

Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

La place de stationnement est raccordée à un cheminement accessible jusqu'au trottoir sans emprunter la chaussée :

- Passage d'une largeur de 80 cm à prévoir pour rejoindre le trottoir
- Abaissé entre le passage et le trottoir de 1,20 m de large minimum, avec pentes conformes

- Privilégier les stationnements de « plain-pied » à hauteur du trottoir ;
- Implanter des abaissés de trottoir sans ressaut à l'arrière ou à l'avant de la place.



ACCES PAR RAMPE PENTE $\leq 2\%$



PLAIN-PIED

Aménagement place PMR - avenue Michel LABROUSSE

Aménagement place PMR - avenue Michel LABROUSSE

REGLEMENTATION

Planter un pictogramme normalisé sur les limites ou le long de la place de stationnement.

→ PICTOGRAMME

→ 50cm x 60cm

Ou

→ 25cm x 30cm

Délimitation par figurines et lignes blanches

article 118-2-C de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière)



Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

B. Signalisation horizontale :

→ La Ville de Brive s'impose un dispositif complémentaire qui prévoit l'implantation :

- D'un pictogramme blanc « fauteuil roulant » au centre de la place (dimension 1 m x 1,20 m orienté sur la droite)
- De deux ou trois pictogrammes de dimensions 50 cm x 60 cm, le long de la place de stationnement.



Allée Bos

La signalisation verticale se fait par l'intermédiaire d'un panneau B6d « Interdit de stationner et de s'arrêter » ainsi que d'un panonceau M6h « Interdit sauf PMR ».



L'implantation de la signalisation verticale se fait au niveau de la bande fonctionnelle, et en dehors du cheminement piéton.

C. Signalisation verticale :

- ➡ Il est possible d'implanter un seul panneau pour plusieurs emplacements.
- ➡ Dans ce cas un panonceau précisant le nombre d'emplacements doit être ajouté (doubles flèches ou mention « 2 places » par exemple).
- ➡ Attention : la signalisation verticale antérieure au 24 avril 2008 (à savoir le panneau B6a1- interdiction de stationner doit être impérativement changée.



Panneau B6 non réglementaire

Promenade des Tilleuls

Absence pictogramme central

Stationnement réservé est gratuit pour les titulaires de la carte européenne de stationnement.

D. Horodateurs :



Malgré la gratuité, il convient de respecter les dispositions relatives à l'accessibilité des horodateurs pour les usagers non détenteurs de la carte et pour qui des aménagements spécifiques sont nécessaires :



Veiller à la qualité du cheminement piéton par le respect de l'« espace dédié » lors de l'implantation du mobilier,



Privilégier les pictogrammes, dessins et photos, et un vocabulaire courant et facile à comprendre.



Proscrire les boutons nécessitant serrage, pincement, pression forte ou rotation du poignet pour être manipulé.



E. Gestion des places PMR :

1. Emplacement « Place d'Intérêt Général » :

La réglementation impose un taux de réalisation de 2% à l'échelle de la commune, soit une place P.M.R. pour 50 places en surface

- ➡ Hormis celles intégrées dans les parkings en sous-sol ou sous barrières, les emplacements de stationnement « PLACE D'INTERET GENERAL » réservées aux Personnes à Mobilité Réduite sont réalisées sur la voie publique à proximité en priorité des commerces, des prestataires de santé, ainsi que des bâtiments administratifs, médico-sociaux et éducatifs.
- ➡ Ces places devront être de dimensions réglementaires.
- ➡ Certaines places pourront déroger aux dimensions réglementaires, en raison de l'ancienneté de leur création, de la programmation du réaménagement du périmètre ou de son potentiel structurel, ces places revêtent les dimensions standards à savoir 5m de long sur 2m de large.

Places PMR NORMES REGLEMENTAIRES

- ➡ Largeur: 3,3 m
- ➡ Longueur : 5 m mini
- ➡ Devers: 2% maxi
- ➡ Pente: préco. < 1%



Place Jean Charbonnel
place aux normes réglementaires



Place Charles de Gaulle
place aux normes réglementaires

a. Inventaire parc « Place d'Intérêt Général » :

- ➡ Repérer et géo localiser les places existantes,
- ➡ Relever leurs caractéristiques techniques permettant leur classification,
- ➡ Évaluer leur degré de confort des aménagements existants propres à favoriser la chaîne de déplacement.

b. Objectifs de gestion :

- ➡ Hiérarchiser et programmer l'actualisation ou le déplacement des places aux dimensions dérogatoires
- ➡ Hiérarchiser et programmer les travaux d'aménagements facilitant la chaîne du déplacement aux abords des places aux normes réglementaires
- ➡ Veiller au respect de l'application des normes et des aménagements favorisant la chaîne du déplacement dans la mise en œuvre des travaux de réhabilitation.
- ➡ Intégrer le paramètre « stationnement » dans la logique du schéma des itinéraires adaptés. et sa capacité de consultation sur l'application « BRIVENPOCHE ».

REGLEMENTATION



5 rue Mozart



Ces places dites « places Résidents » restent accessibles à toutes personnes détentrices de la carte GIG-GIC



27 rue René TREUIL



Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

2. Emplacement à la demande : « Place Résident »

- ➡ Les emplacements «PLACES RESIDENTS » sont réalisées à la demande de personnes en situation temporaire ou permanente de mobilité réduite.
- ➡ Leurs créations sont majoritairement implantées sur les axes résidentiels dotés de marquage au sol ou, le cas échéant, à réalisé après consultation des autres riverains sous l'impulsion du service des quartiers.
- ➡ Hormis les cas où la configuration d'une place respectant les normes est structurellement envisageable, la création d'une « PLACE RESIDENT » consiste à la réservation d'une place standard identifiée par un marquage au sol spécifique et la pose du panneau réglementaire, elles sont implantées de manière pertinente à proximité du lieu de résidence du pétitionnaire.

a. Inventaire parc « Place Résident » :

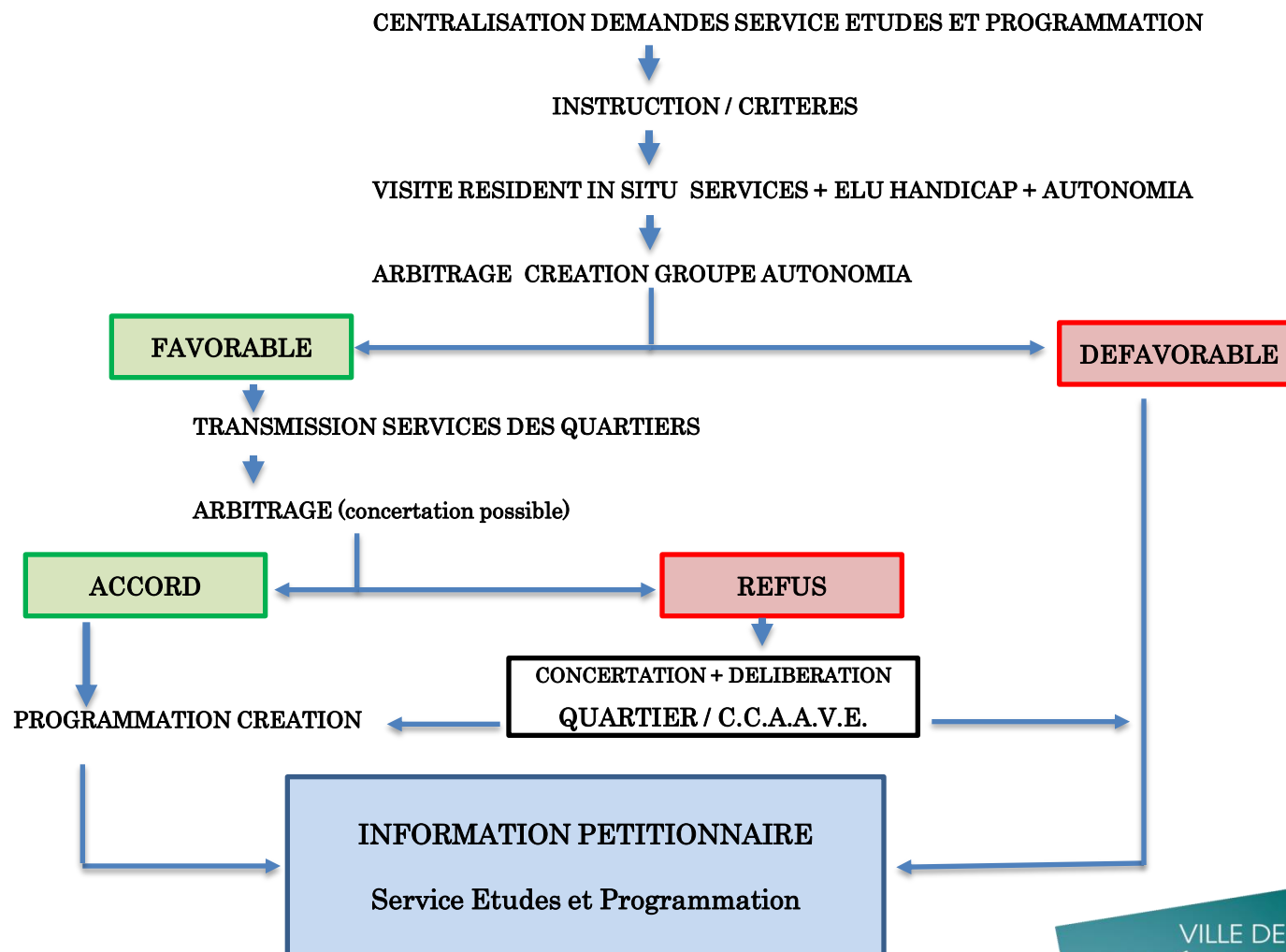
- ➡ Repérer et géo localiser les places existantes,
- ➡ Relever leurs caractéristiques techniques permettant leur classification,
- ➡ Pour les places respectant les normes réglementaires évaluer le degré de confort des aménagements existants propres à favoriser la chaîne de déplacement,
- ➡ Retracer l'historique, relever les coordonnées du pétitionnaire, ou signaler son départ.

b. Objectifs de gestion :

- ➡ Garantir l'éligibilité des créations,
- ➡ Faciliter la satisfaction des demandes en évitant la surreprésentation d'emplacements réservés par la suppression des « PLACES RESIDENTS » devenues sans objet.

Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

c. Procédure de création «Place Résident» :



d. Critères d'éligibilité pour la création « Place Résident » :

Préalable : L'instruction d'une demande est soumise à la réception d'une copie de la carte de stationnement accompagnée de la notification de la MDPH.

➡ Logement accessible:

- Plain-pied
- Nombre marches ≤ 3 , pour demande « public canne », sinon ➡ **avis défavorable**
- Etage desservi par ascenseur pour demande « public fauteuil »
- Etc.....
- Logement non accessible ➡ **avis défavorable**

➡ Stationnement:

- Pas de garage
- Garage non accessible au PMR
- Garage non adapté
- Garage adapté et accessible ➡ **avis défavorable**
- Pas de stationnement privatif
- Stationnement privatif non accessible
- Stationnement privatif non adapté
- Stationnement privatif adapté et accessible ➡ **avis défavorable**

➡ Configuration de la voirie, si validation de création d'emplacement P.M.R. :

➡ Voirie avec stationnement matérialisé:

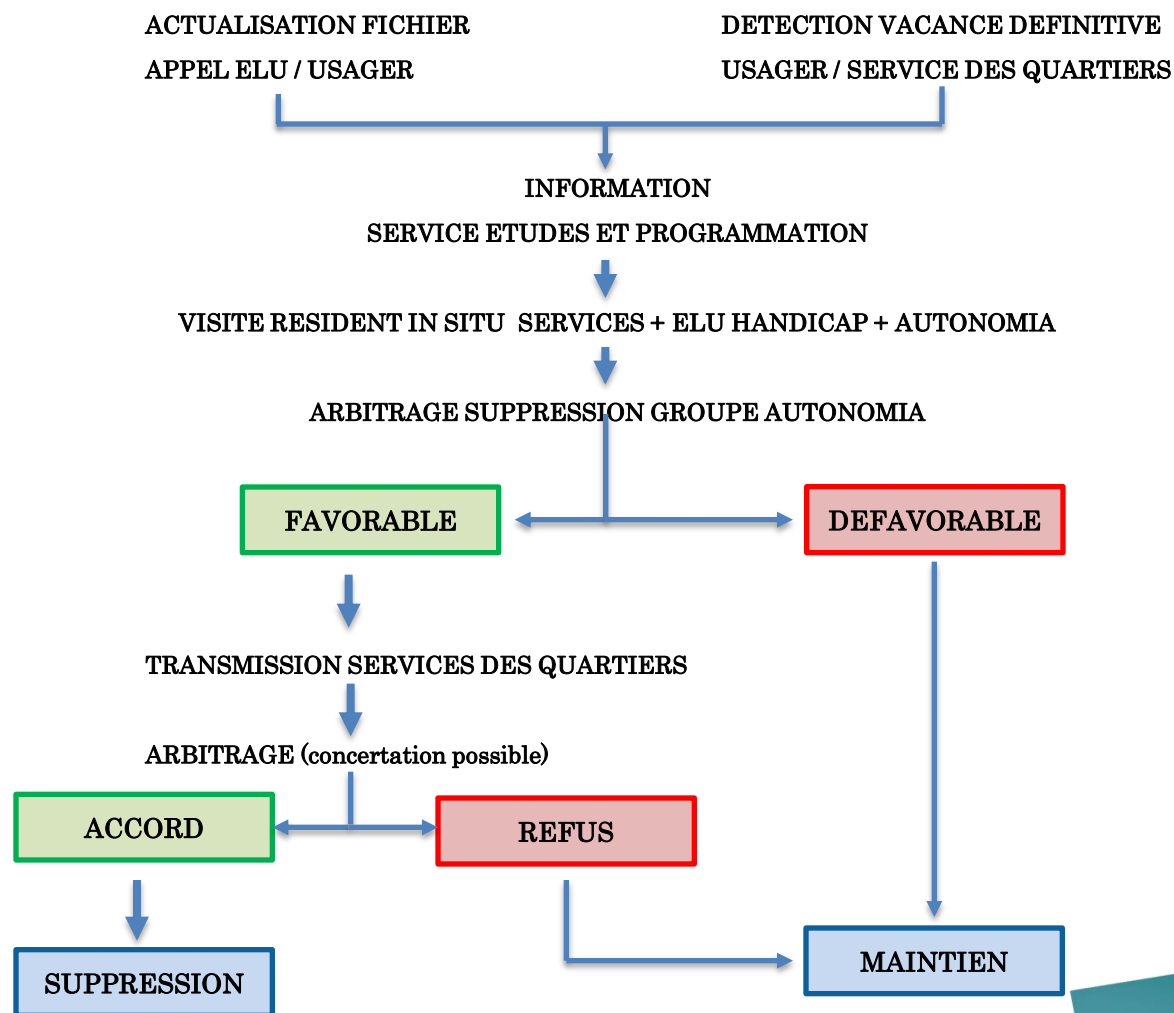
- Public canne, possibilité de faire une place PMR sur un emplacement de stationnement existant
- Public fauteuil et chauffeur, voir si possibilité de création d'un emplacement PMR aux normes, travaux à envisager éventuellement
- Si voie trop étroite, voir pour une mise en sens unique avec validation des quartiers
- Validation du service des quartiers et groupe AutonomiA pour la matérialisation d'un nouvel emplacement dit « résident »

➡ Voirie avec stationnement alterné :

- Consultation du service des quartiers quant à l'abandon du dispositif de stationnement alterné la matérialisation unilatérale du stationnement, l'éventualité de modification du nombre de voies de circulation ou autres modifications de la configuration.
- Validation par le groupe AutonomiA.

Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

e. Procédure de suppression « Place Résident » :

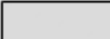


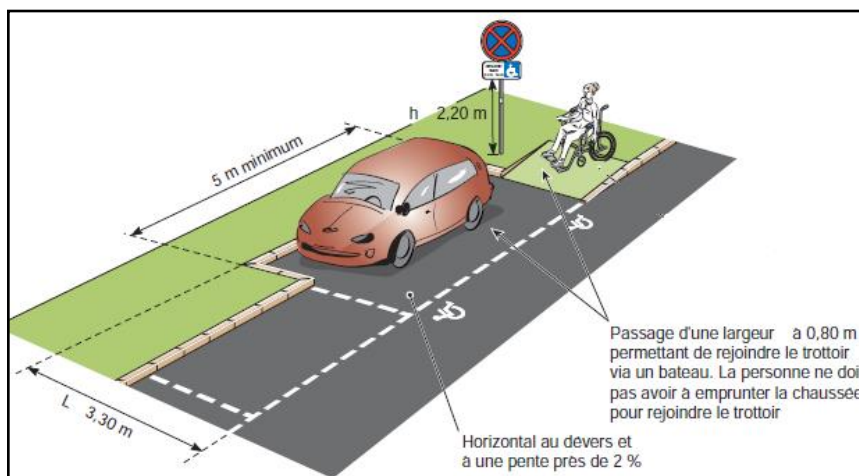
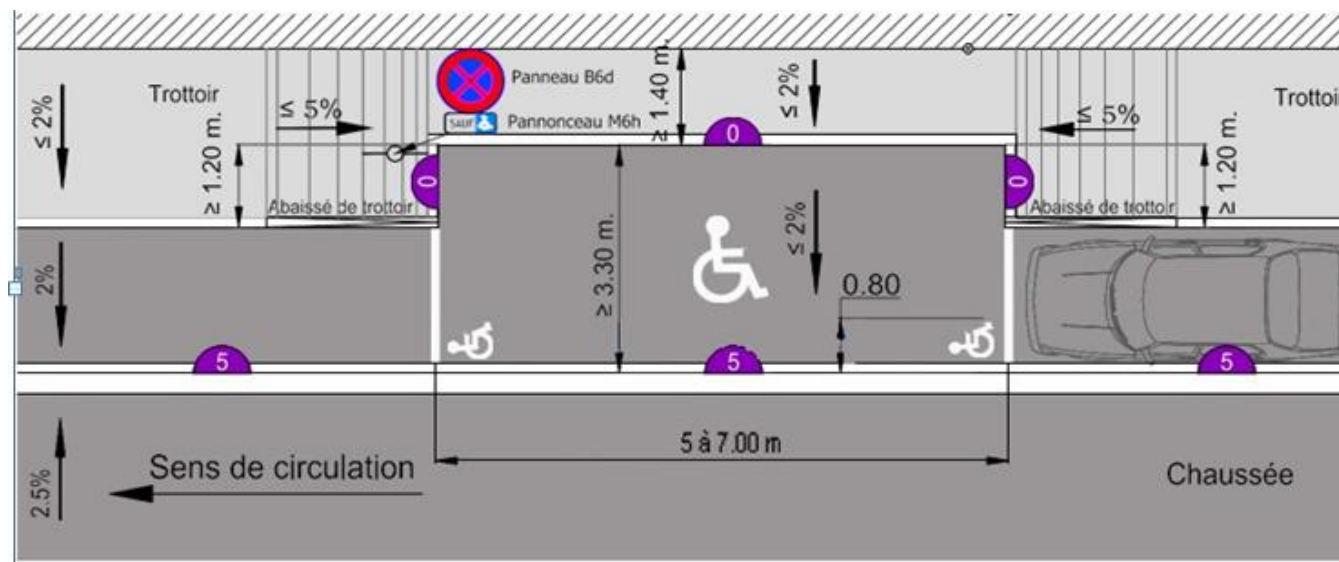
III- Schémas

A. Stationnement longitudinal:

→ Sur cheminement piéton, le panneau devra être de hauteur $\geq 2,20$ m

LÉGENDE

	Trottoir
	Stationnement
	Chaussée
	Bordure et Caniveau

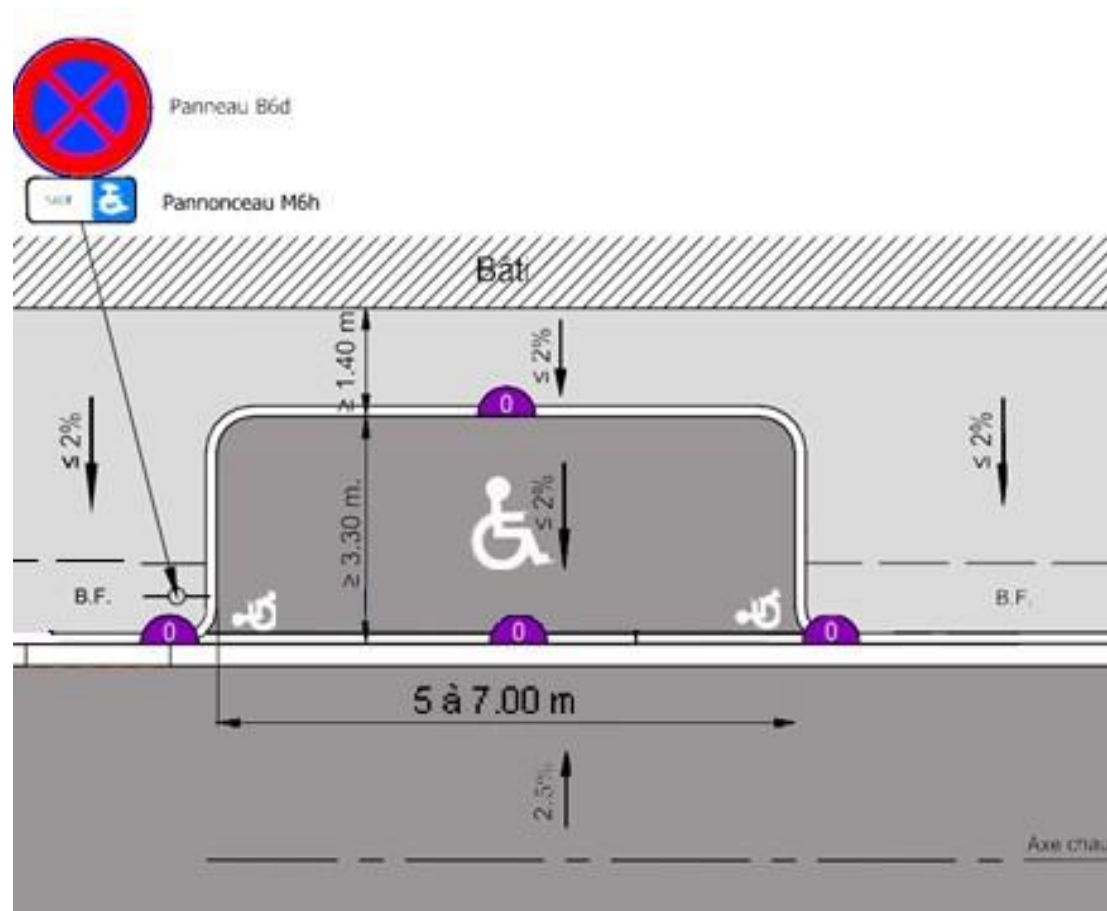


→ Sur cheminement piéton, le panneau devra être de hauteur $\geq 2,20$ m

LÉGENDE

	Trottoir
	Stationnement
	Chaussée
	Bordure et Caniveau

B. Stationnement longitudinal sur plateau :

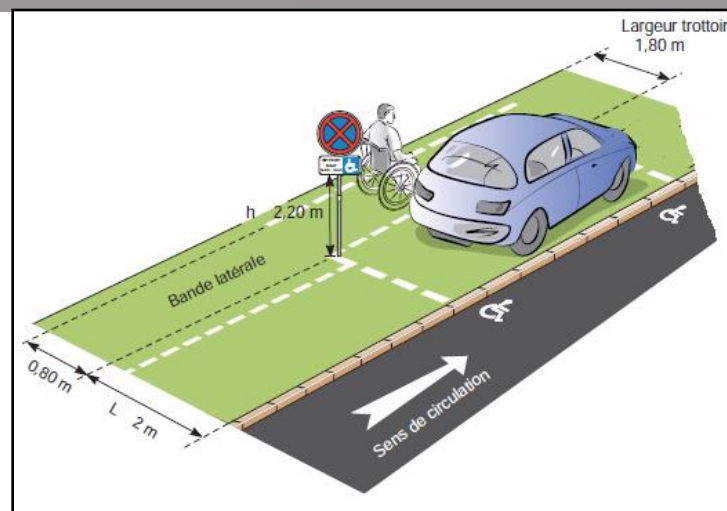
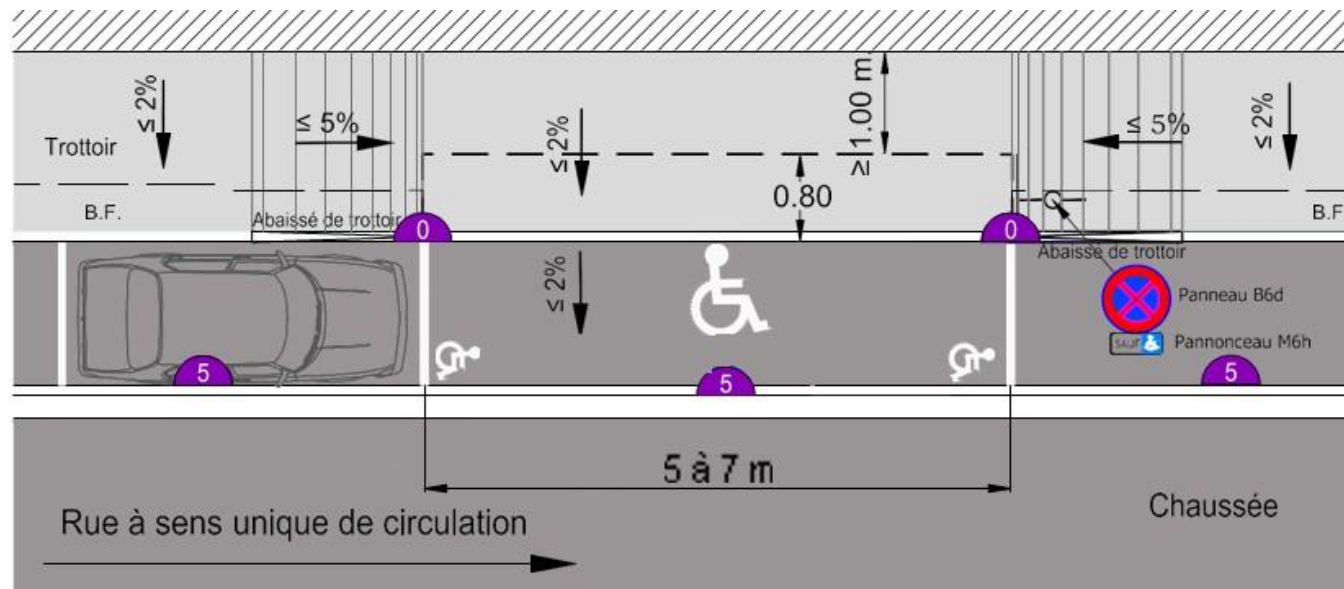


→ Sur cheminement piéton, le panneau devra être de hauteur $\geq 2,20$ m

LÉGENDE

	Trottoir
	Stationnement
	Chaussée
	Bordure et Caniveau
	Panneau

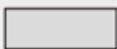
C. Stationnement longitudinal sur voie à sens unique :



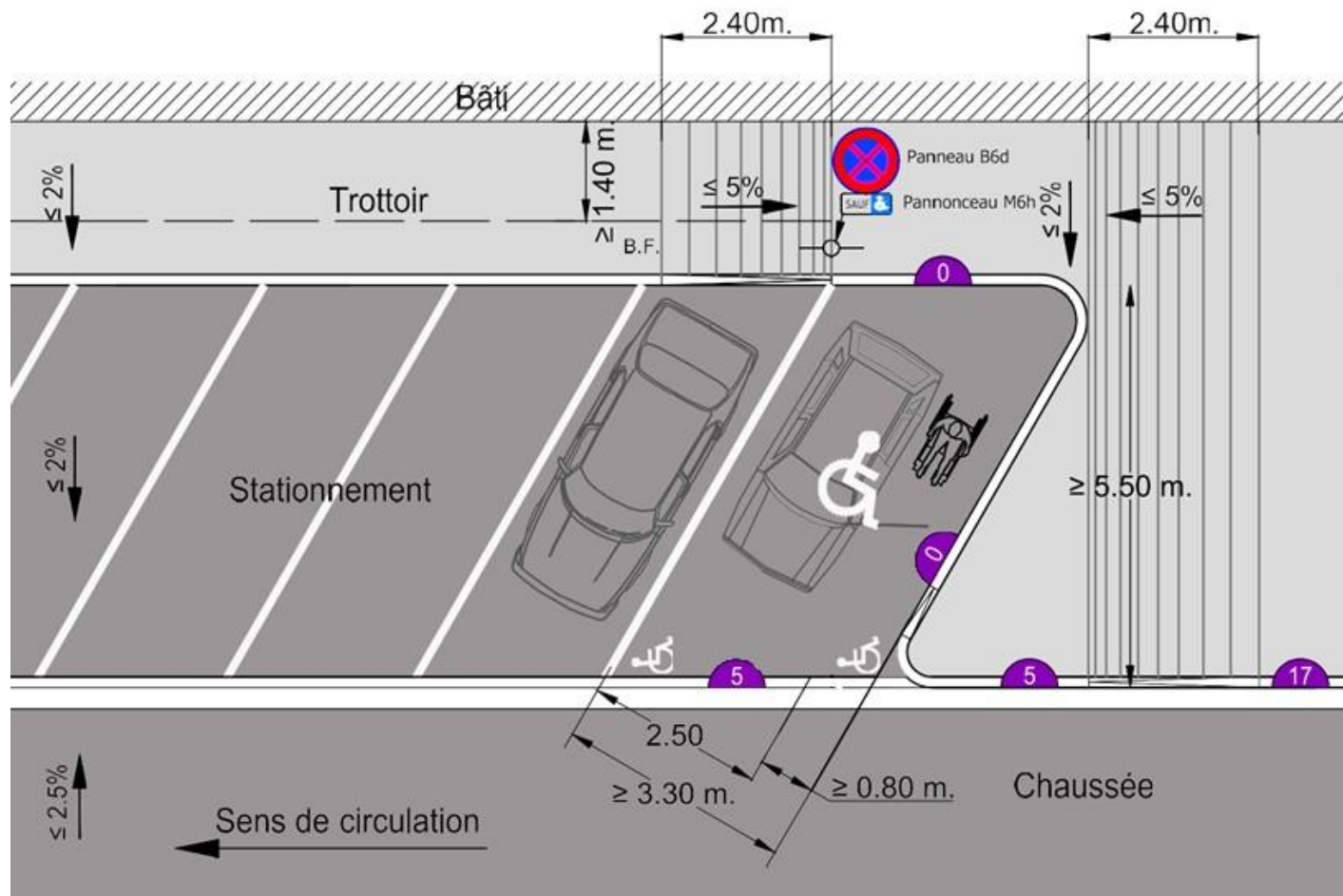
→ Sur cheminement piéton, le panneau devra être de hauteur $\geq 2,20$ m

→ Positionner la place de stationnement adaptée en bout de parking pour faciliter le transfert.

LÉGENDE

	Trottoir
	Stationnement
	Chaussée
	Bordure et Caniveau
	Panneau

D. Stationnement en épi :



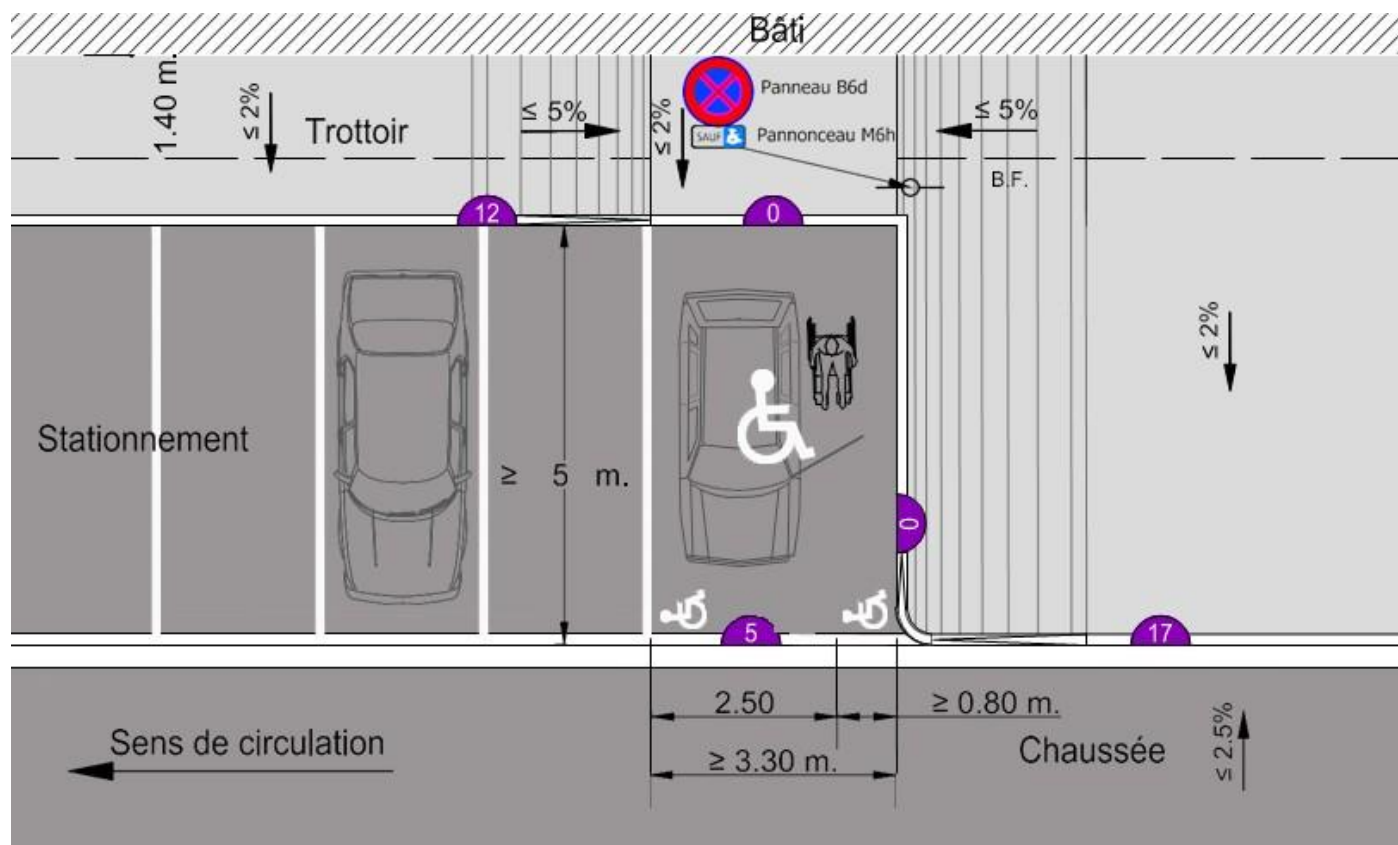
→ Sur cheminement piéton, le panneau devra être de hauteur $\geq 2,20$ m

→ Positionner la place de stationnement adaptée en bout de parking pour faciliter le transfert.

LÉGENDE

	Trottoir
	Stationnement
	Chaussée
	Bordure et Caniveau
	Panneau

E. Stationnement perpendiculaire :



Chapitre 7

CHANTIERS ET OBSTACLES TEMPORAIRES



I - Principes Généraux

Page 121

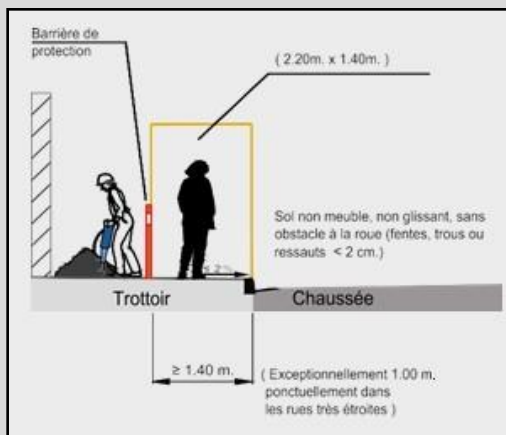
II- Références réglementaires

A. Chantiers	Page 122
B. Stationnement entravant le cheminement	Page 128
C. Containers à ordures ménagères.....	Page 130
D. Terrasses et devantures commerciales.....	Page 131
E. Mobilier publicitaire et végétation.....	Page 132

III- Schémas

A. Chantier sur trottoir côté bâti.....	Page 133
B. Chantier sur trottoir côté chaussée... ..	Page 134
C. Chantier sur trottoir avec pont piéton sur chaussée	Page 135
D. Chantier sur trottoir avec pont piéton.....	Page 136
E. Chantier sur trottoir avec traversée provisoire.....	Page 137

I- Principes généraux



- ➡ Même si l'aménagement urbain répond aux règles d'accessibilité, il peut devenir inaccessible pour cause du stationnement illicite sur trottoir, des conteneurs à poubelles entreposés sur les trottoirs, de terrasses de café/restaurants ou de devantures commerciales, d'interventions et travaux sur la voirie.
- ➡ Il a été constaté que ces obstacles temporaires avaient bien souvent pour effet une rupture totale de la chaîne de déplacement.
- ➡ Lutter contre ces obstacles peut faire appel à des solutions techniques mais fait surtout appel à des actions de sensibilisation, de prévention et de coercition.
- ➡ Il est important de noter que la mise en œuvre des recommandations de la présente charte doit prendre en compte les spécificités des règlements d'occupation de l'espace public des communes.

II- Référentiel réglementaire

A. Les chantiers :



Chantier Halle Gaillarde
Place De Lattre de Tassigny

- ➡ La présence d'un chantier modifie l'itinéraire et provoque une rupture de la chaîne de déplacement.
- ➡ Cette transformation de l'environnement peut générer des difficultés majeures pour certains usagers.
- ➡ Il est important de maintenir un cheminement piéton avec un passage minimum de 1,40 m de large et de 2,20 m de haut sans obstacle.
- ➡ En cas d'échafaudage, les parties basses devront être protégées par un entourage en mousse.

1. Communication autour du chantier :

➡ Adapter la communication à tous les types de handicap, notamment les personnes aveugles, mal voyantes, les personnes ayant des troubles mentaux.

➡ **Pour les chantiers exclusivement publics :**

- ➡ Informer les riverains le plus tôt possible, avant le début des chantiers, par le biais de «Brive Magazine», Flyers, panneaux d'informations...
- ➡ Informer les habitants via le site Internet de la ville de Brive.
- ➡ Transmettre une information précise, accessible pour tous du lieu et des dates de réalisation du chantier (textes et cartes).

➡ **Pour les chantiers exclusivement privés :**

- ➡ L'exécutant du chantier devra installer la signalisation de déviation adéquat pour piétons et faire une information préalable, en cas de modification de l'itinéraire.



Chantier illicite ne respectant pas le cheminement des piétons
Avenue Alsace Lorraine

REGLEMENTATION



Mise en place d'un « pont piéton »
Rue Charles Teyssier



Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

2. Préservation du cheminement

- ➡ Adapter le phasage du chantier afin de conserver au moins un des deux trottoirs accessibles, pour maintenir le cheminement piéton sécurisé.
- ➡ La pose d'un enrobé à froid permet de combler les ressauts et autres dégradations du revêtement générés par le chantier.
- ➡ Il est impératif de ne pas créer un obstacle supplémentaire (ressaut, obstacle à la roue, sol meuble...)

3. Nécessité de création d'un « pont piéton », veiller à ce que :

- ➡ Les angles soient non saillants (biseautés),
- ➡ La conduction thermique du matériau ne soit pas importante : type bois, matériaux composites, (notamment pour protéger les pattes des chiens guides et d'assistance),
- ➡ L'adhérence du revêtement soit préservée quelles que soient les conditions climatiques,
- ➡ Les éventuelles ruptures de niveaux latérales soient protégées,
- ➡ La largeur du cheminement soit supérieure à 1m en tout point.

REGLEMENTATION



Accès ascenseur parking Thiers
Chantier Halle Alimentaire

Prévoir à minima un accès de 1,40m ou ponctuellement 90cm avec un sol plat et circulaire.

En cas de sol non-stable, prévoir la mise en place temporaire d'un tapis de sol ou moquette pour faciliter la circulation des fauteuils



Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

4. Aménagements :

- ➔ Afin d'alerter les usagers et notamment les personnes malvoyantes, le chantier doit faire l'objet d'un traitement visuel permettant d'en détecter les limites :
 - ➔ Préférer les barrières « pleines » jusqu'au sol autour du chantier, afin d'être détectables par les personnes se déplaçant à l'aide d'une canne blanche,
 - ➔ Si les barrières sont ajourées, le barreau horizontal inférieur doit pouvoir être détecté (hauteur < 40 cm).
- ➔ Les passages piétons créés en amont du chantier pour une modification temporaire des cheminements doivent comporter :
 - ➔ A minima, une rampe temporaire permettant de franchir la rupture de niveau,
 - ➔ Un « marquage chantier » jaune au sol.
- ➔ En cas d'impossibilité à conserver un cheminement piéton accessible (longueur, revêtement...) au niveau de la zone de travaux, un passage accessible et sécurisé doit être aménagé sur la chaussée ou sur le trottoir opposé.
- ➔ L'obligation de traverser doit être indiquée le plus en amont possible.

REGLEMENTATION



Signalisation de chantier
Bd Edouard Herriot

Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

5. Signalisation de chantier :

- ➔ Lors de la conception du plan de circulation, prévoir une signalétique permettant aux usagers de repérer les cheminements temporaires.
- ➔ Les panneaux de chantier, ainsi que leur piétement doivent être positionnés en dehors du cheminement.
- ➔ Les panneaux doivent donc être installés :
 - ➔ A l'intérieur des zones « barrières », notamment en prévention de choc crânien,
 - ➔ Verticalement contre une barrière
- ➔ En cas d'impossibilité, les panneaux de chantier et leur support doivent respecter l'abaque de détection et les niveaux de contraste exigés.
 - ➔ Ils doivent par ailleurs être munis d'une protection permettant d'amortir le choc si un piéton venait à s'y cogner.

Signalisation de chantier (suite) :

- ➡ Si accès interdit et/ou impossible, une barrière doit être posée au niveau de la traversée piétonne temporaire, en amont de la zone de chantier.
- ➡ Cette disposition permet aux personnes aveugles ou mal voyantes de disposer d'un élément physique pour les arrêter et leur signaler la nécessité d'emprunter la traversée piétonne provisoire.
- ➡ Cette barrière doit :
 - ➡ Etre surmontée d'un système de couleur contrastant avec l'environnement.
Exemple : panneau type K8 (panneau horizontal à chevrons rouges et blancs) pour avertir les personnes malvoyantes ne se déplaçant pas avec une canne
 - ➡ Laisser un passage pour l'accès des riverains.

B. Stationnement entravant le cheminement des piétons :

1. Solutions possibles pour éviter le stationnement illicite sur trottoirs :

- ➡ Une sensibilisation et des actions coercitives,
- ➡ La mise en œuvre de certains types de bordures de trottoir hautes (≥ 17 cm),
- ➡ Les systèmes de butte-roues limitant l'empiétement sur le trottoir des véhicules garés en épis ou en bataille,
- ➡ La pose de mobilier (potelets, barrières, bancs, corbeilles, plantations...),
- ➡ L'aménagement d'avancées de trottoirs protégées par du mobilier adapté.



Stationnement illicite sur trottoir
Avenue du 11 novembre 1918



Stationnement illicite sur trottoir
Rue Alexandre Daudy

REGLEMENTATION

Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

2. La mise en œuvre de dispositifs physiques destinés à limiter l'intrusion des véhicules sur l'espace normalement dédié aux piétons, doit être accompagnée d'une politique plus globale :

- ➡ La mise en place d'une politique cohérente d'organisation des déplacements et du stationnement à l'échelle de la commune, en s'appuyant sur des outils de planification tels que le PDU ou les PLU,
- ➡ L'aménagement de zones spécifiques et adaptées pour le stationnement des deux-roues permettant également de canaliser ces véhicules et ainsi limiter l'encombrement du trottoir,
- ➡ La mise en place de moyens de prévention (voire d'éducation), de contrôles et de sanctions, en s'appuyant sur la réglementation et les procédures en vigueur.



Stationnement illicite sur
trottoir
Cours du 15 aout 1944

C. Containers à ordures ménagères :



Containers à ordures ménagères
Avenue Foch



Création d'emplacements dédiés pour le stockage des containers à ordures ménagères :



Si les bacs en attente et/ou après ramassage constituent un véritable obstacle au cheminement, il sera alors étudié, la possibilité :



Créer des espaces de regroupement des containers, sur le domaine public en dehors du cheminement piéton, ou sur le domaine privé en concertation avec les différents syndics.



Faire des campagnes de sensibilisation auprès des syndics, en imposant des horaires de sorties et de rentrées des containers sur le domaine public.

D. Terrasses et devantures commerciales :

➡ Implanter une matérialisation des limites légales de la terrasse notamment à l'aide de clous plantés dans le sol, en respectant les préconisations du règlement Terrasse.

➡ Concertar et sensibiliser les commerçants :

➡ Lors de l'aménagement ou du réaménagement d'une zone, il est judicieux d'inviter les commerçants du quartier à participer à des groupes de travail. Cette initiative permettra de rappeler les enjeux (accessibilité et sécurité de tous les usagers) et les sanctions éventuelles qu'encourent les commerçants en cas de non-respect des règles prédéfinies.

➡ Démarches administratives :

➡ Lors de l'aménagement, les autorités locales compétentes seront concertées afin d'appliquer les règles d'usage de la municipalité et valider les dispositions de la charte.

➡ Sensibilisation:

➡ Elaboration d'un flyer simple pour illustrer les difficultés rencontrées par les PMR lors des ruptures de leur itinéraire.



Encombrement cheminement piétons
Place Aristide Briand

E. Mobilier publicitaire et végétation :

➡ L'objectif est de disposer en toutes circonstances d'un cheminement minimum de 1,40m sur 2,20m de hauteur.

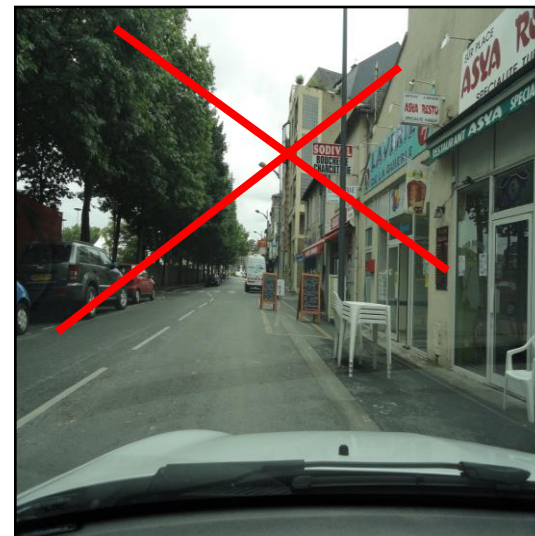
- ➡ Concertation avec les riverains et les commerces,
- ➡ Solutions incitatives et si nécessaire coercitives en dernier recours.



Végétation encombrant le trottoir
Avenue Léonce Bourliaguet



Encombrant trottoir avec terrasse et mobilier
Avenue Alsace Lorraine



Encombrant trottoir avec terrasse et mobilier
Allée des tilleuls – avant travaux

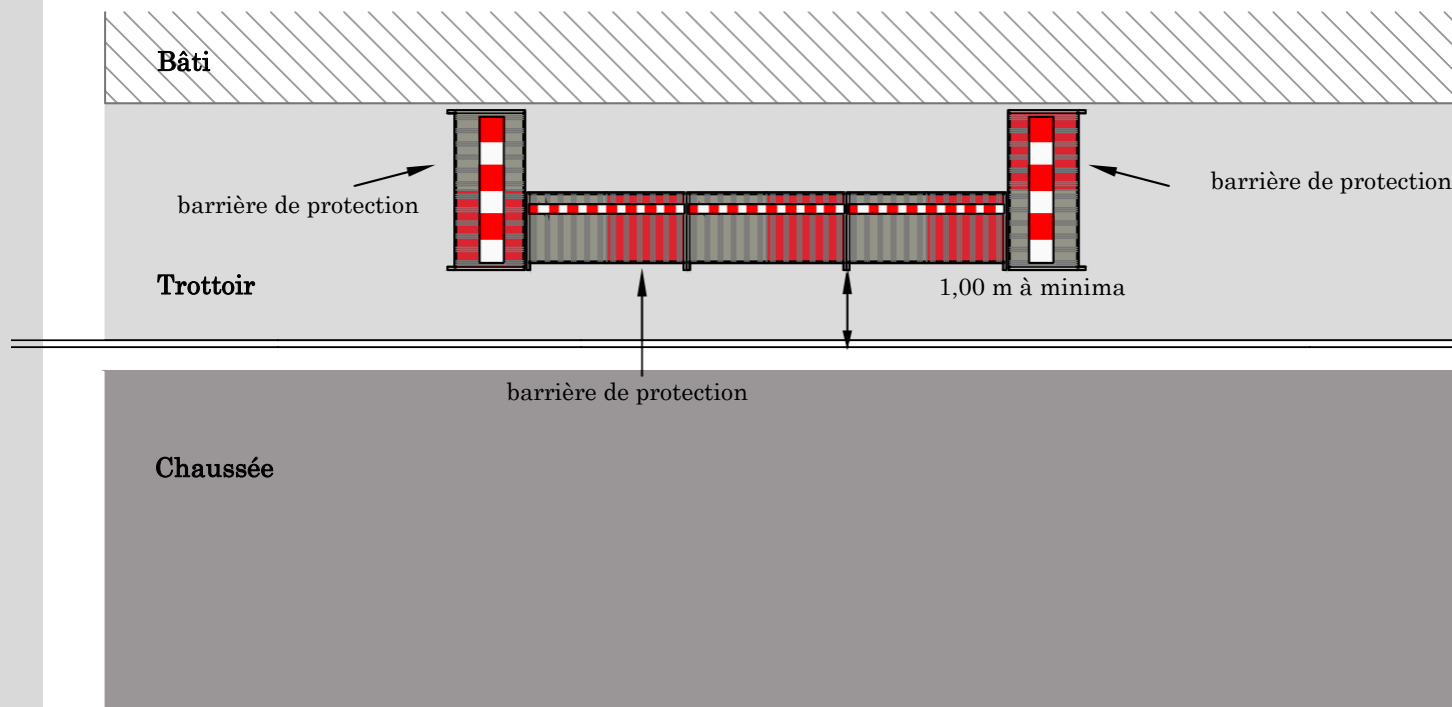
A. Chantier sur trottoir côté bâti :

En phase chantier, conserver au moins un des deux trottoirs accessibles afin de maintenir le cheminement piéton sécurisé (adapter le phasage des travaux en conséquence).

Prévoir une signalétique adaptée à tous permettant aux usagers de repérer les cheminements temporaires.

Panneaux de chantiers ainsi que leur piétement doivent être positionnés en dehors du cheminement.

Les panneaux de chantier et leurs supports situés sur le cheminement devront respecter l'abaque de détection ainsi que les niveaux de contraste.



REGLEMENTATION

En phase chantier, conserver au moins un des deux trottoirs accessibles afin de maintenir le cheminement piéton sécurisé (adapter le phasage des travaux en conséquence).

Prévoir une signalétique adaptée à tous permettant aux usagers de repérer les cheminements temporaires.

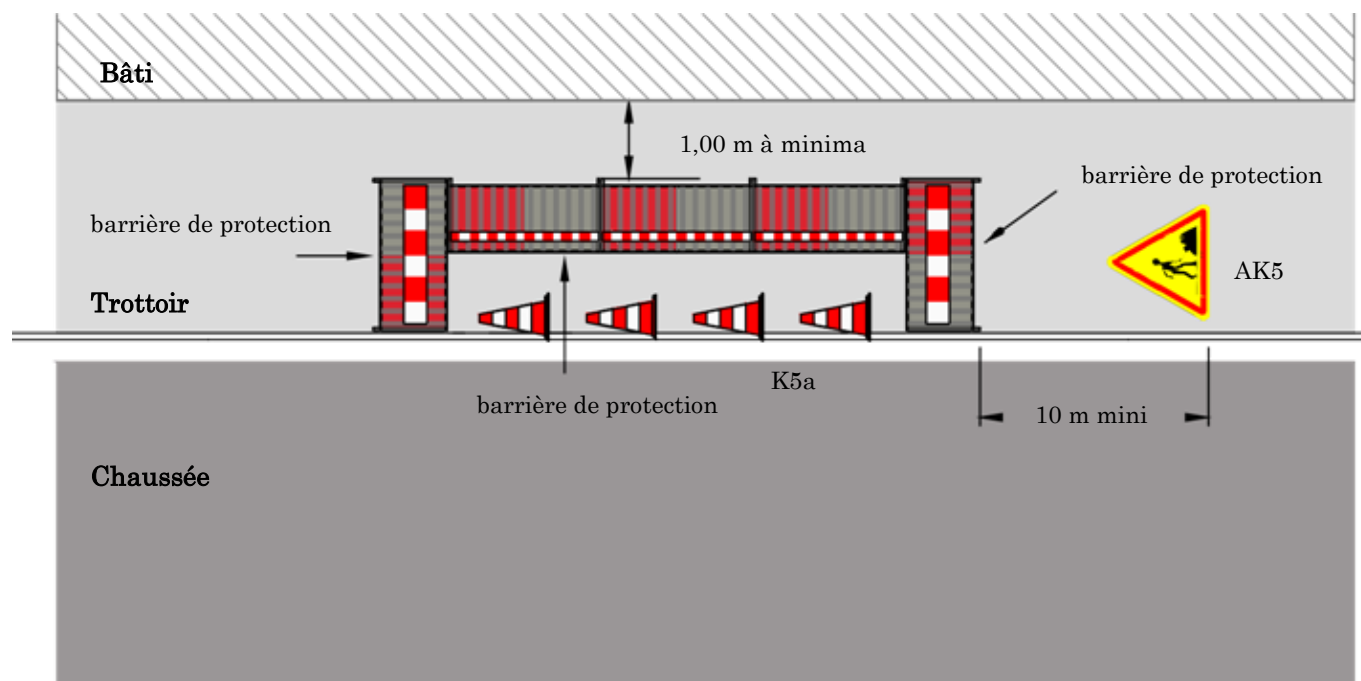
Les panneaux de chantier ainsi que leur piétement doivent être positionnés en dehors du cheminement

Les panneaux de chantier et leurs supports situés sur le cheminement devront respecter l'abaque de détection ainsi que les niveaux de contraste.



Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

B. Chantier sur trottoir côté Chaussée :



REGLEMENTATION

En phase chantier, conserver au moins un des deux trottoirs accessibles afin de maintenir le cheminement piéton sécurisé (adapter le phasage des travaux en conséquence).

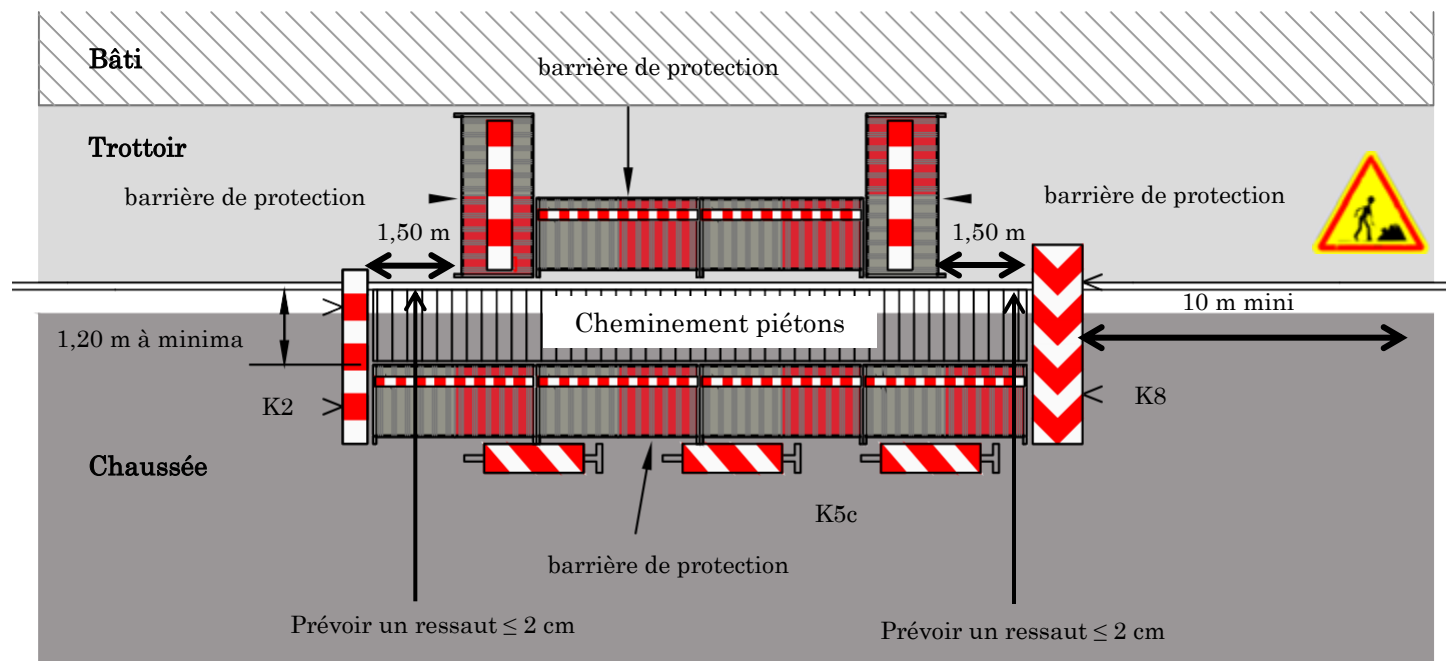
Prévoir une signalétique adaptée à tous permettant aux usagers de repérer les cheminements temporaires.

Les panneaux de chantiers ainsi que leur piétement doivent être positionnés en dehors du cheminement.

Les panneaux de chantier et leurs supports situés sur le cheminement devront respecter l'abaque de détection ainsi que les niveaux de contraste.

Préconisations/ solutions - Mairie de Brive

C. Chantier sur trottoir avec cheminement piéton sur chaussée :



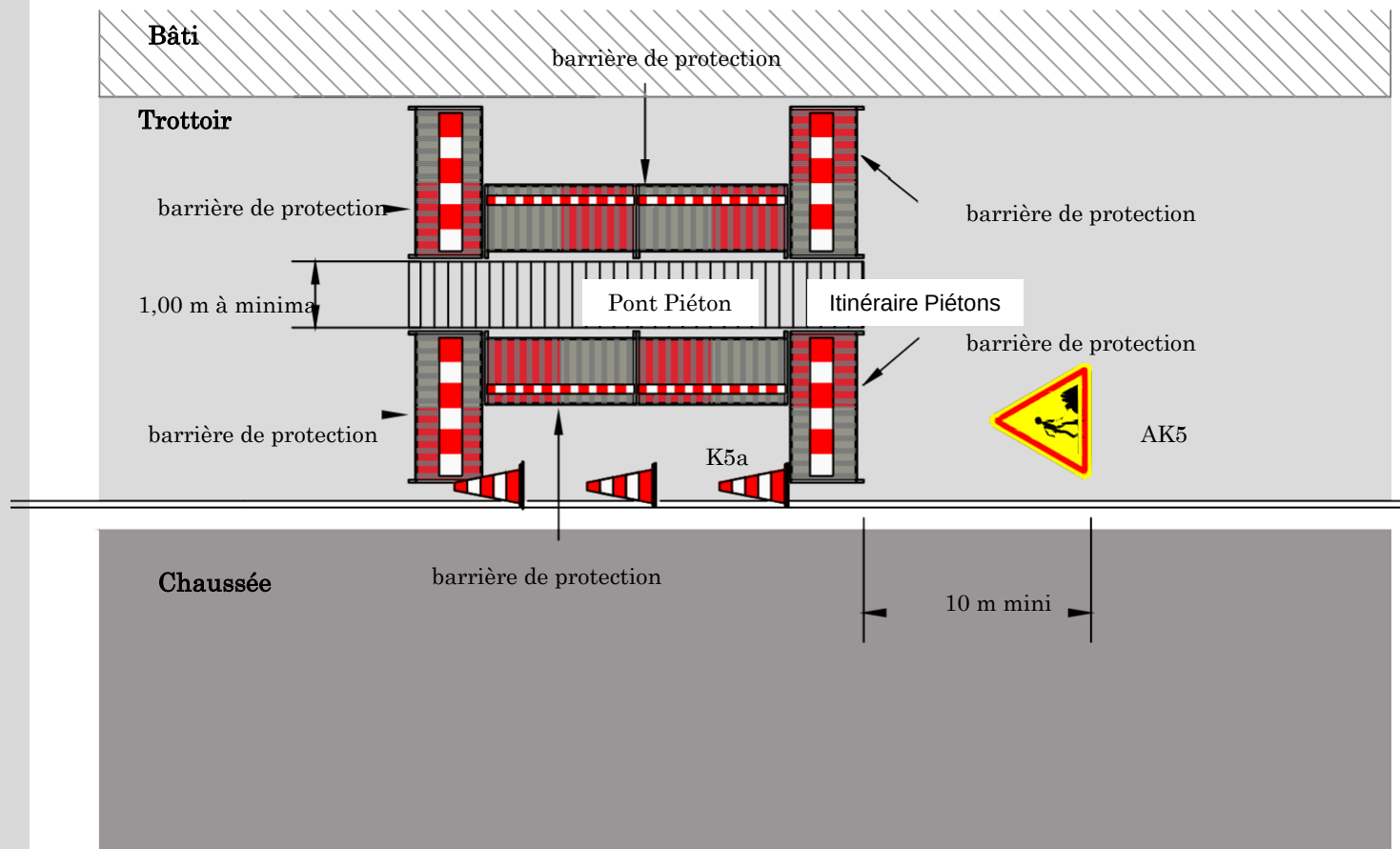
D. Chantier sur trottoir avec pont piéton :

En phase chantier, conserver au moins un des deux trottoirs accessibles afin de maintenir le cheminement piéton sécurisé (adapter le phasage des travaux en conséquence).

Prévoir une signalétique adaptée à tous permettant aux usagers de repérer les cheminements temporaires.

Les panneaux de chantiers ainsi que leur piétement doivent être positionnés en dehors du cheminement.

Les panneaux de chantier et leurs supports situés sur le cheminement devront respecter l'abaque de détection ainsi que les niveaux de contraste.



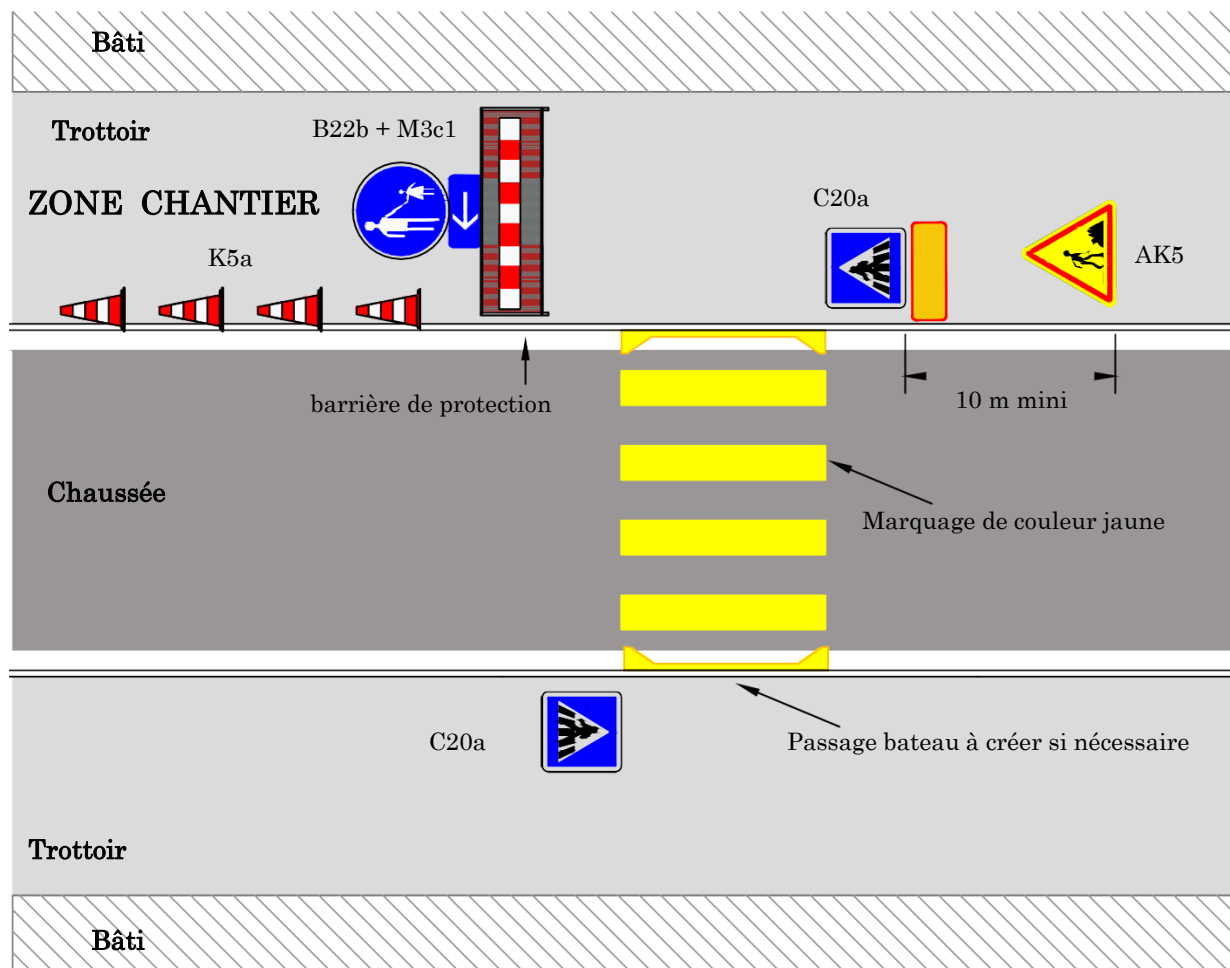
E. Chantier sur trottoir avec traversée provisoire :

En phase chantier, conserver au moins un des deux trottoirs accessibles afin de maintenir le cheminement piéton sécurisé (adapter le phasage des travaux en conséquence).

Prévoir une signalétique adaptée à tous permettant aux usagers de repérer les cheminements temporaires.

Les panneaux de chantiers ainsi que leur piétement doivent être positionnés en dehors du cheminement.

Les panneaux de chantier et leurs supports situés sur le cheminement devront respecter l'abaque de détection ainsi que les niveaux de contraste.



Ce document a été rédigé, en respectant les divers textes de lois en vigueur sur le handicap, par rapport aux diverses préconisations du CEREMA sur l'accessibilité, et en s'inspirant de la Charte accessibilité rédigée par Toulouse Métropole, adaptée aux besoins et contraintes de la ville de Brive.

Dernière mise à jour 13 décembre 2019

