DEPARTEMENT DE LA SEINE ET MARNE

VILLE D'ARMENTIERES EN BRIE
77440

NOTICE EXPLICATIVE DU
PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS

(PAVE)

Version E – 17 Janvier 2016

PAGE D'EVOLUTION

Révision	Date	Détail des modifications
A	10/2016	Trame du PAVE
B	10/2016	Complément MM
C	12/2016	-
D	12/2016	-
E	01/2017	Diffusion

Sommaire

1. INTRODUCTION 6
2. CONTEXTE LEGISLATIF 6
2.1 L'EVOLUTION DE LA REGLEMENTATION 6
2.2 LES TEXTES REGLEMENTAIRES 6
2.3 LES PRINCIPES GENERAUX DE LA LOI DE 2005 6
2.4 DEUX OBLIGATIONS CONCERNANT LA VOIRIE ET LES ESPACES PUBLICS 7
2.4.1 L'article 45 de la loi 2005-102 du 11 février 2005 7
2.4.2 L'article 1 du décret n°2006-1657 7
2.5 DEUX AUTRES OBLIGATIONS 7
2.5.1 Article L.2143-3 du Code Général des Collectivités territoriales 7
2.6 LA COMMISSION CONSULTATIVE DEPARTEMENTALE DE SECURITE ET D'ACCESSIBILITE (CCDSA) 8
2.7 RESUME 8
3. METHODOLOGIE D'ELABORATION DU PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE 9
3.1 LANCEMENT DE LA DEMARCHE 9
3.2 INFORMATION AU PUBLIC 9
3.3 DIAGNOSTIC PREALABLE D'ACCESSIBILITE 9
3.4 LA MISE EN ACCESSIBILITE 9
3.5 UN AVIS A DEMANDER AU GESTIONNAIRE DE LA VOIE 9
3.6 APPROBATION ET EVALUATION DU PLAN 9
4. L'ETAT DES LIEUX 10
4.1 PRESENTATION DE LA COMMUNE 10
4.1.1 Contexte de commune 10
a) Situation administrative et géographique 10
b) Population 10
c) Superficie 10
d) Densité 10
e) Altitude 10
4.1.2 Grands axes ferrés et routiers 11
4.1.3 Etablissements recevant du public 11
4.1.4 Animation de la commune 11
4.1.5 Transports 12
4.1.6 Accidents 12
4.1.7 Associations 12
4.1.8 Les projets de la commune 12
a) A court terme (- d'un an) 12
b) A moyen terme (1 à 3 ans) 12
c) A long terme (plus de 3ans) 12
4.2 PLAN DES EQUIPEMENTS 13
4.3 PERIMETRE DU DIAGNOSTIC 13
4.4 INVENTAIRE DES NON CONFORMITES 14
4.4.1 Répartition des non-conformités sur la commune d'Armentières en Brie 14
4.4.2 Répartition d'obstacle par type de handicap 14
4.4.3 Inventaire par rue 15
a) Rue de la Gillette 15
b) Rue de Tancrou 16
c) Rue de l'Eglise 16

d) Rue des Vignettes 17
e) Chemin des Jardins 18
f) Rue de Mary 18
g) Rue des Sarments 19
h) Rue des Cépages 19
i) Rue du Pressoir 20
j) Rue d'Isles les Meldeuses 20
k) Rue du Chef de Ville 20
l) Rue des Cerisiers 21
m) Rue de Meaux 22
n) Rue de la Marne 23
o) Rue de l'Abreuvoir 23
p) Allée G. Dardenne 24

5. LA MISE EN ACCESSIBILITE, RAPPEL DES PRINCIPES 25

5.1 CHEMINEMENT 25
5.1.1 Contrainte de revêtement de sol 25
5.1.2 Contrainte de contraste 25
5.1.3 Contrainte de largeur de cheminement 25
5.1.4 Contrainte de profil en long et pente 25
5.1.5 Contrainte de dévers 25
5.1.6 Contrainte de ressauts 25
5.1.7 Contrainte de traversée de chaussée – Passage piétons 26

5.2 EQUIPEMENT 26

5.3 STATIONNEMENT 26

5.4 EMPLACEMENT D'ARRET DES VEHICULES DE TRANSPORTS COLLECTIFS 27

6. LE PLAN D'ACTIONS 28

6.1 DETAIL DES DECISIONS DU COMITE D'ACCESSIBILITE 28
6.1.1 Rue de la Gilette 28
a) Action immédiate 28
b) Action au-delà de 3 ans 28
6.1.2 Rue de Tancrou 28
a) Action immédiate 28
b) Action au-delà de 3 ans 28
6.1.3 Rue de l'Eglise 28
a) Action immédiate 28
6.1.4 Rue des Vignettes 29
a) Action immédiate 29
b) Action 1 à 3 ans 29
6.1.5 Chemin des jardins 29
a) Action immédiate 29
6.1.6 Rue de Mary 29
a) Action au-delà de 3 ans 29
6.1.7 Rue des Sarments 30
a) Action au-delà de 3 ans 30
6.1.8 Rue des Cépages 30
a) Action au-delà de 3 ans 30
6.1.9 Rue du Pressoir 30
a) Action immédiate 30
6.1.10 Rue d'Isles les Meldeuses 30
a) Action immédiate 30
6.1.11 Rue du Chef de Ville 30
a) Action immédiate 30
b) Action au-delà de 3 ans 31
c) Action au-delà de 3 ans 31
6.1.12 Rue des Cerisiers 31
a) Action immédiate 31

b) Action au-delà de 3 ans 31
6.1.13 Rue de Meaux et Ruelle du Comte d'Evreux 31
a) Action au-delà de 3 ans 31
6.1.14 Rue de la Marne 31
a) Action au-delà de 3 ans 31
6.1.15 Rue de l'Abreuvoir 31
a) Action au-delà de 3 ans 31
6.1.16 Allée G. Dardenne 32
a) Action 1 à 3 ans 32
b) Action au-delà de 3 ans 32

6.2 SYNTHESE DES TRAVAUX A PREVOIR 32

6.3 PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE 32

6.4 DECISIONS COMMUNALE 34

6.5 COMITE DE SUIVI 34

6.6 EVALUATION DU PLAN 34

7. ANNEXES ..... Erreur ! Signet non défini.

7.1 GLOSSAIRE 35

7.2 ARRETE DU 15 JANVIER 2007 RELATIF A L'ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE AUX PERSONNES HANDICAPEES 36

7.3 PLAQUETTE « UNE VOIRIE ACCESSIBLE » 40

7.4 DELIBERATION DE LANCEMENT DE LA DEMARCHE 44

7.5 DELIBERATION D'APPROBATION DU PAVE 44

7.6 AUTRES DOCUMENTS UTILES A LA COMPREHENSION DU PAVE 44

1. INTRODUCTION

« Est considéré comme accessible aux personnes handicapées tout bâtiment, voirie ou aménagement permettant, dans des conditions normales de fonctionnement, à des personnes handicapées, avec la plus grande autonomie possible, de circuler, d'accéder aux locaux, d'utiliser les équipements, de se repérer, de communiquer et de bénéficier des prestations en vue desquelles cet établissement ou cette installation a été conçu. Les conditions d'accès des personnes handicapées doivent être les mêmes que celles des personnes valides ou, à défaut, présenter une qualité d'usage équivalente »

L'accessibilité est une condition primordiale pour permettre à tous d'exercer les actes de la vie quotidienne et de participer à la vie sociale. La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a prévu le principe d'accessibilité généralisée, quel que soit le handicap. Cette loi a ainsi étendu l'obligation d'accessibilité à toute la chaîne de déplacement.

Toute personne handicapée ou en situation de handicap doit pouvoir se déplacer et accéder à tous les bâtiments recevant du public et évoluer de manière continue, sans rupture et en autonomie : aménagement de voirie, accès aux gares, transport en commun …

L'application de la loi de 2005 nécessite une mobilisation de tous les acteurs et en particulier celles des maires et implique d'apporter des réponses pour que l'ensemble de ses dispositions soit pleinement appliqué.

2. CONTEXTE LEGISLATIF

L'EVOLUTION DE LA REGLEMENTATION

- Loi d'orientation de 1975 (rend obligatoire l'insertion sociale des personnes handicapées)
- Loi de 1991 « portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées, des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public », et notamment son article 2 qui concerne explicitement la voirie routière
- Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées »

LES TEXTES REGLEMENTAIRES

- Décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics,
- Décret n° 2006-1658 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° 2006-1658 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,
- Arrêté du 8 décembre 2014 fixant les dispositions prises pour l'application des articles R.111-19-7 à R.111-19-11 du code de la construction et de l'habitation et de l'article 14 du décret no 2006-555 relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public situés dans un cadre bâti existant et des installations existantes ouvertes au public,
- Arrêté du 3 mai 2007 relatif à l'accessibilité des transports en commun

LES PRINCIPES GENERAUX DE LA LOI DE 2005

- Prise en compte de tous les handicaps
- Volonté de traiter l'intégralité de la chaîne du déplacement (cadre bâti, voirie, transport et leur interface)
- Obligation de respecter la loi pour la création ou les aménagements neufs concernant la voirie et les espaces publics depuis le 1er juillet 2007
- Obligation de résultat pour 2015 et en particulier pour le cadre bâti
- Un calendrier précis de mise en œuvre dont notamment l'accessibilité généralisée dans les services de transports collectifs dans un délai de 10 années, quel que soit le mode de transport ferré ou routier
- Valable pour l'existant comme pour le neuf
- Concertation avec l'ensemble des acteurs et en premier lieu avec les associations d'usagers et de personnes handicapées

Le chantier est important car tous les domaines de la vie sont concernés : vie citoyenne, déplacements, logement, scolarisation, emploi et formation, culture, loisirs, santé ….

DEUX OBLIGATIONS CONCERNANT LA VOIRIE ET LES ESPACES PUBLICS

2.1.1 L'article 45 de la loi 2005-102 du 11 février 2005

« La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur inter modalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. […]

Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est établi dans chaque commune à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale.

Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan de mise en accessibilité fait partie intégrante du plan de déplacements urbains quand il existe. »

2.1.2 L'article 1 du décret n°2006-1657

« A compter du 1er juillet 2007, l'aménagement, en agglomération, des espaces publics et de l'ensemble de la voirie ouverte à la circulation publique et, hors agglomération, des zones de stationnement, des emplacements d'arrêt des véhicules de transport en commun et des postes d'appel d'urgence est réalisé de manière à permettre l'accessibilité de ces voiries et espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible.

Ces dispositions sont applicables 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 ou de travaux de réaménagement, de réhabilitation ou de réfection des voies, des cheminements existants ou des espaces publics, que ceux-ci soient ou non réalisés dans le cadre d'un projet de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics. »

DEUX AUTRES OBLIGATIONS

2.1.3 Article L.2143-3 du Code Général des Collectivités territoriales

« Dans les communes de plus de 5000 habitants et plus, il est créé une commission communale pour l'accessibilité des personnes handicapées composée notamment des représentants de la commune, d'associations d'usagers et d'associations représentant les personnes handicapées. »

« La création d'une commission intercommunale pour l'accessibilité des personnes handicapées est obligatoire pour tous les établissements de coopération intercommunale, compétents en matière de transports ou d'aménagement de l'espace dès lors qu'ils regroupent plus de 5000 habitants et plus... Elle exerce ses missions dans la limite des compétences transférées au groupement. Les Communes membres de l'établissement peuvent également, au travers d'une convention passée avec ce groupement, confier à la commission intercommunale tout ou partie des missions d'une commission communale, même si elles ne s'inscrivent pas dans le cadre des compétences de l'établissement public de coopération intercommunale. »

« Cette commission dresse le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. Elle établit un rapport annuel présenté en conseil municipal et fait toutes les propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant [...]
Cette commission organise également un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées [...]
Lorsqu'elles coexistent, les commissions communales et intercommunales veillent à la cohérence des constats qu'elles dressent, chacune dans leur domaine de compétences, concernant l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports »

La mise en accessibilité des établissements recevant du public (ERP) avant le 1er janvier 2015 avec la réalisation d'un diagnostic pour les ERP de la 1ère à la 4ème catégorie :

- avant le 1er janvier 2010 pour les 1ère et 2ème catégories
- avant le 1er janvier 2011 pour les 3ème et 4ème catégories

Concernant les ERP existants classés en 5ème catégorie, l'ensemble des prestations doit pouvoir être fourni dans une partie du bâtiment accessible aux personnes handicapées avant le 1er janvier 2015.

LA COMMISSION CONSULTATIVE DEPARTEMENTALE DE SECURITE ET D'ACCESSIBILITE (CCDSA)

La CCDSA, et en particulier la sous-commission départementale pour l'accessibilité aux personnes handicapées, examine le respect des règles d'accessibilité des dossiers relatifs à la construction d'établissements recevant du public ou dans lesquels sont réalisés des travaux. Sa compétence est étendue à l'examen des dérogations pour :

- les dossiers relatifs à la réhabilitation d'ERP existants
- les dossiers relatifs à la réhabilitation de logements existants
- les dossiers relatifs à la mise en accessibilité de la voirie et les espaces publics

RESUME

Opérations concernées	**Référence des dispositions législatives et réglementaires en vigueur**	
	Loi n°2005-102 du 11 février 2005	Décrets et arrêtés d'application
ERP et IOP neufs ou création	Article 41	Arrêté du 1er août 2006, modifié par l'arrêté du 30 novembre 2007 Décret n° 2006-555 du 17 mai 2006, modifié le 11 septembre 2007 Décret du 30 août 2006
ERP et IOP existants	Article 41	Décret n° 2006-555 du 17 mai 2006, modifié le 11 septembre 2007 Décret du 30 août 2006 Arrêté du 21 mars 2007 Arrêté du 8 décembre 2014 fixant les dispositions prises pour l'application des articles R.111-19-7 à R.111-19-11 du code de la construction et de l'habitation et de l'article 14 du décret no 2006-555 relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public situés dans un cadre bâti existant et des installations existantes ouvertes au public
Voirie et espaces publics	Article 45	Décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 Décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 Arrêté du 15 janvier 2007 Arrêté du 3 mai 2007
Transports	Articles 19 et 45	Décret n°2006-138 du 9 février 2006 Arrêté du 3 mai 2007, complété par l'arrêté du 3 août 2007 Arrêté du 18 janvier 2008
Commissions communales et intercommunales	Article 46, modifié par l'article 98 de la loi n° 2009-526 du 12 mai 2009	

3. METHODOLOGIE D'ELABORATION DU PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE

LANCEMENT DE LA DEMARCHE

La démarche d'élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics a fait l'objet d'une présentation au conseil municipal.

Un groupe de travail, présidé par le maire de la commune, a été constitué sur la base des membres disponibles de la commission « travaux »

Le lancement de cette démarche s'est concrétisé par la prise d'une délibération en date du 10 avril 2013 complétée par celle du 4 juin 2015 autorisant la signature du marché avec LMP Conseils

INFORMATION AU PUBLIC

La délibération relative au lancement de la démarche d'élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics a été affichée en mairie pendant un mois à compter du 11 avril 2013

Une première réunion afin de sensibiliser et d'informer le groupe de travail s'est déroulée courant 2015 à Armentières en Brie.

DIAGNOSTIC PREALABLE D'ACCESSIBILITE

Les services de la ville d'Armentières en Brie ont confié à LMP Conseils et Accessibilités Handicaps et Environnements une mission d'état des lieux sur l'accessibilité de sa voirie pour les personnes en situation de handicap.

Pour ce faire la méthodologie utilisée a été la suivante :

- Localisation des sites et des cheminements de liaison en collaboration avec les services de la ville.
- Visites répétées sur le terrain pour les études nécessaires.

Ces visites ont permis de déceler les points délicats concernant la voirie immédiatement attenante aux bâtiments. Au-delà de la stricte application des normes d'accessibilité, " Accessibilités Handicaps et Environnements " le diagnostic a consisté en la recherche des meilleures solutions au moindre coût pour la mise en accessibilité des voiries.

L'étude à aboutit à un état des lieux permettant une étude explicite de points relevés pour l'accessibilité des personnes en situation de handicaps en vue d'arrêter le Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics. Elle à permis d'indiquer des dysfonctionnements touchant la sécurité des biens et des personnes sur le domaine public.

LA MISE EN ACCESSIBILITE

La mise en accessibilité consiste à :

- hiérarchiser des zones prioritaires selon des critères propres à la commune
- définir des projets pour les zones prioritaires
- établir une programmation de réalisation des travaux de mise en accessibilité

UN AVIS A DEMANDER AU GESTIONNAIRE DE LA VOIE

Détailler la nature des voiries et les gestionnaires concernés.
Expliciter les retours des avis après consultation des services concernés.

APPROBATION ET EVALUATION DU PLAN

Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics a été présenté au conseil municipal lors de la réunion du 23 décembre 2015.
Le document prévoit une évaluation tous les ans.
Il a été approuvé à l'unanimité des membres présents lors de ce Conseil Municipal.
La délibération d'approbation du document figure en annexe.

4. L'ETAT DES LIEUX

PRESENTATION DE LA COMMUNE

4.1.1 Contexte de commune

a) Situation administrative et géographique

La Ville d'Armentières en Brie se trouve dans le département de la Seine et Marne. Elle est rattachée à la Communauté du Pays de l'Ourcq. Le village est situé à 12 km à l'est de Meaux.

Source Google Maps

b) Population

Les dernières statistiques démographiques pour la commune d'Armentières en Brie ont été fixées en 2009 et publiées en 2012. Il ressort que la mairie d'Armentières en Brie administre une population totale de 1 397 personnes, comprenant 48.6% d'hommes et 51.4% de femmes.
La population est très jeune, puisqu'Armentières-en-Brie se place en première position des villes de plus de 1000 habitants les plus *jeunes* de France, avec 44,8 % de la population de moins de 20 ans.

c) Superficie

La commune d'Armentières en Brie à une superficie de 7.27 km2.

d) Densité

La Ville d'Armentières en Brie a une densité de 192,16 personnes par km2.

e) Altitude

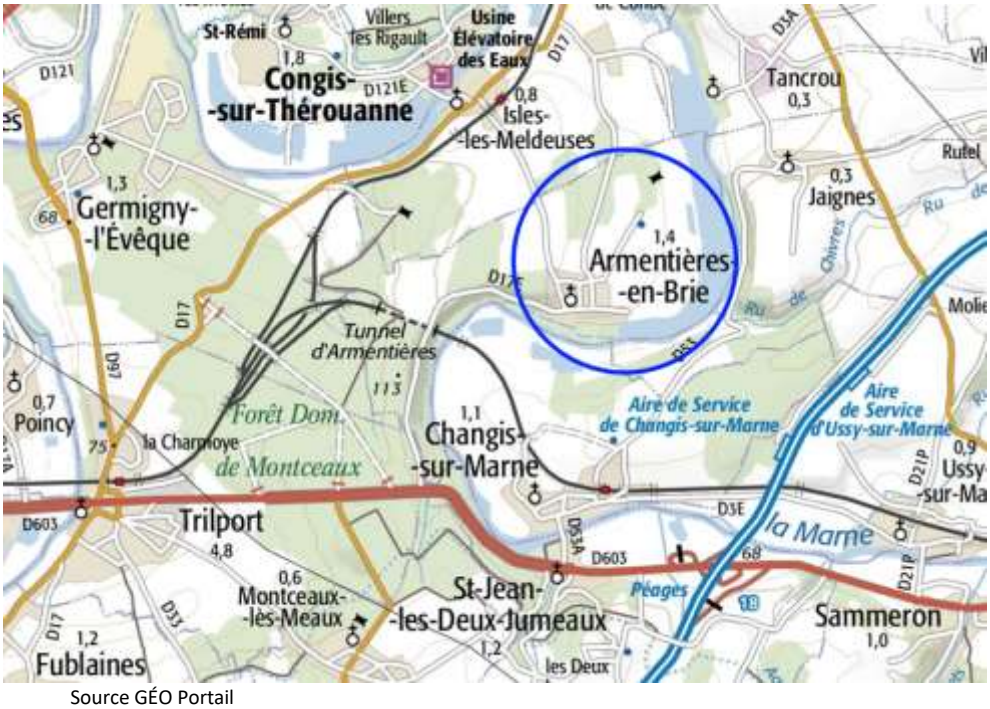
La Ville d'Armentières en Brie se situe entre les altimétries 50.00 m et 88.00 m NGF. L'ensemble de la commune a son point bas au niveau de la rivière La Marne.

4.1.2 Grands axes ferrés et routiers

Les gares ferroviaires les plus proches sont situées à Trilport à l'ouest et à Changis-Sur-marne au Sud.

La commune d'Armentières en brie est traversée par le RD 17e, provenant de la D603 de Changis-Sur-Marne au Sud à Isles-Les-Meldeuses au Nord.

L'Autoroute A4 passe à l'Est de la Commune et peut être récupéré au niveau du péage de Saint Jean-Les-Deux Jumeaux.



Source GÉO Portail

4.1.3 Etablissements recevant du public

La commune d'Armentières en Brie recence deux types d'ERP, listés ci après :

- ERP publics
  - Eglise
  - Maison des Associations
  - Salle des Fêtes
  - Mairie
  - Ecole primaire
  - Ecole « Augustin Dupré »
- ERP privés
  - Salle de réception « La Ferme Saint Jean »
  - Ecole primaire « Beth Myriam »
  - Synagogue

4.1.4 Animation de la commune

Différentes fêtes et animations qui se déroulent sur le territoire communal :

- Carnaval
- Expositions
- Brocantes
- Lotos
- Courses à pied
- Course cycliste
- Marché campagnard
- Soirées à thèmes
- Cinéma en plein air
- Théâtre

4.1.5 Transports

Différents modes de transports existants sur le territoire communal sont listés ci après :

- Véhicules individuels principalement
- Transports en commun par bus assurés, au sein de la commune, par 2 sociétés :
  - Transdev-Marne et Morin (2 lignes : 20 et 23)
  - Viabus

  => ligne 20 : Meaux - Armentières A/R du lundi au samedi
  => ligne 23 : Isles-Armentières-Congis A/R du lundi au vendredi

  - 3 arrêts sont implantés sur le territoire de la commune

- 2 gares à proximité, desservies par les 2 lignes de bus précitées)
  - Trilport (ligne 20)
  - Isles Armentières-Congis (ligne 23)

4.1.6 Accidents

Le CD17E qui relie Isles les Meldeuses à la départementale 603 en passant par la commune d'Armentières en Brie est très accidentogène en raison notamment de son étroitesse, de sa sinuosité et de la présence fréquente d'animaux sauvages (sangliers, chevreuils,…)
Plusieurs accidents, dont certains mortels, ont été recensés durant ces dernières années sur cet axe.

Au sein de la commune, on dénombre très peu d'accidents voire d'accrochages.

4.1.7 Associations

Plusieurs associations sont présentes sur la commune d'Armentières en Brie.

- FETAAR (Fêtes et Animations d'Armentières : organisation des fêtes communales et autres activités)
- AHA (Amateur d'Histoire et d'Art : organisation de manifestations culturelles)
- ALF (Association des Loisirs en Famille : animation familiale et sportive)
- AAB (Les Amis d'Armentières en Brie : association des anciens d'Armentières)
- Courir pour Armentières (organisation de courses à pied)
- Association "Mon Pinceau" (cours de dessin)
- Association Ner Eliahou
- Association Ecole Beth Myriam

4.1.8 Les projets de la commune

Les grands projets de la commune se développent sur les axes prévisionnels suivant :

a) A court terme (- d'un an)

- Extension de l'éclairage public du lotissement des Vignes jusqu'au Domaine du Vignois (2016)
- Installation d'une borne de recharge pour véhicules électriques (2016)

b) A moyen terme (1 à 3 ans)

- Réaménagement de la rue des Vignettes en y intégrant les aménagements nécessaires détectés lors du diagnostic du PAVE
- Réaménagement de la Salle des Fêtes

c) A long terme (plus de 3ans)

- Aménagements paysagers des abords de la Mairie
- Réfection de la voirie de la rue du Chef de Ville
- Réaménagement des trottoirs de la rue de Meaux

PLAN DES EQUIPEMENTS

Le plan ci après récence les différents équipements sur le territoire communal.

PERIMETRE DU DIAGNOSTIC

Le périmètre retenu afin de procéder au diagnostic de l'existant est le suivant :

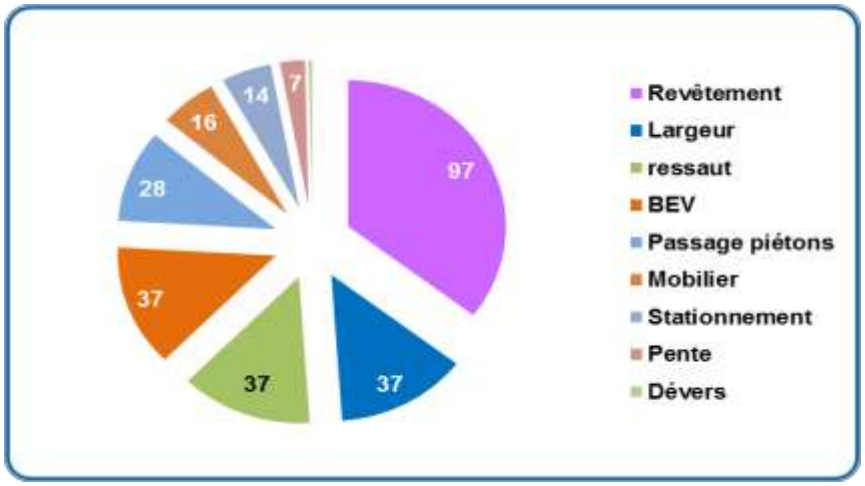
- Rue de la Gillette
- Rue de Tancrou
- Rue de l'Eglise
- Rue des Vignettes
- Chemin des Jardins
- Rue de Mary
- Rue des Sarments
- Rue des Cépages
- Rue du Pressoir
- Rue d'Isles les Meldeuses
- Rue du Chef de Ville
- Rue des Cerisiers
- Rue de Meaux
- Rue de la Marne
- Rue de l'Abreuvoir
- Allée G. Dardenne

INVENTAIRE DES NON CONFORMITES

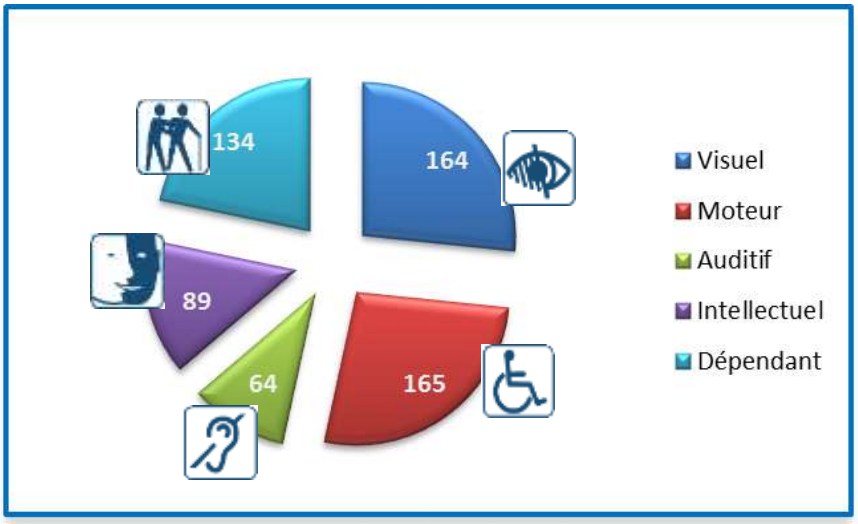
Les points de non-conformités sont répertoriés sur chaque fiche photo matérialisée et reporté sur l'extrait cadastral correspondant aux rues, au regard de la réglementation et des équipements et aménagements analysés. La synthèse exhaustive de ces non-conformités est disponible dans l' « **Etat des lieux sur l'Accessibilité de la Voirie de la Ville d'Armentières en Brie** » réalisé par **le groupement LMP Conseils – Accessibilités Handicaps** en octobre 2015.

Le tableau suivant résume les non-conformités constatées lors de cette phase de diagnostic de la voirie.

4.1.9 Répartition des non-conformités sur la commune d'Armentières en Brie



4.1.10 Répartition d'obstacle par type de handicap



4.1.11 Inventaire par rue

a) Rue de la Gillette

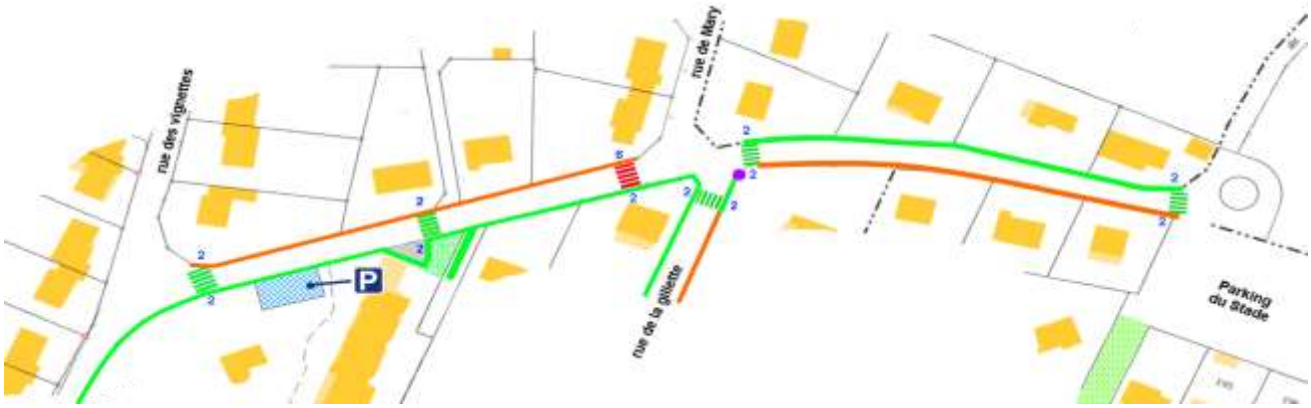
- Emprise

- Anomalies

Absence de circulation PMR protégée depuis la rue du chef de ville,
La circulation des PMR n'est pas possible depuis la rue du chef de ville en raison du fort gravillonnage du trottoir,
Traversée piétonne en biais,
Plusieurs ressauts de 12 et 7 cm,
Absence de bandes de traversée et de BEV,
La circulation des PMR n'est pas possible depuis la rue du chef de ville en raison du fort gravillonnage du trottoir,
La circulation PMR s'effectue en alternance via le PP présent à hauteur des n°1 et 6 en raison de la faible largeur côté rue du chef de ville puis des dévers importants côté Pair,
Une section de voie est totalement inaccessible à tous les piétons,
Les stationnements gênants, ainsi que les poubelles sont une impossibilité de déplacements à toutes les PMR,
Le dévers naturel d'un des trottoirs dû à la pente n'est pas praticable par un UFR,
Les passages piétons sont conforme. La circulation des UFR est exclue de ce côté de la voie vers la rue du Chef de Ville en raison de la présence de gravillons.

b) Rue de Tancrou

- Emprise

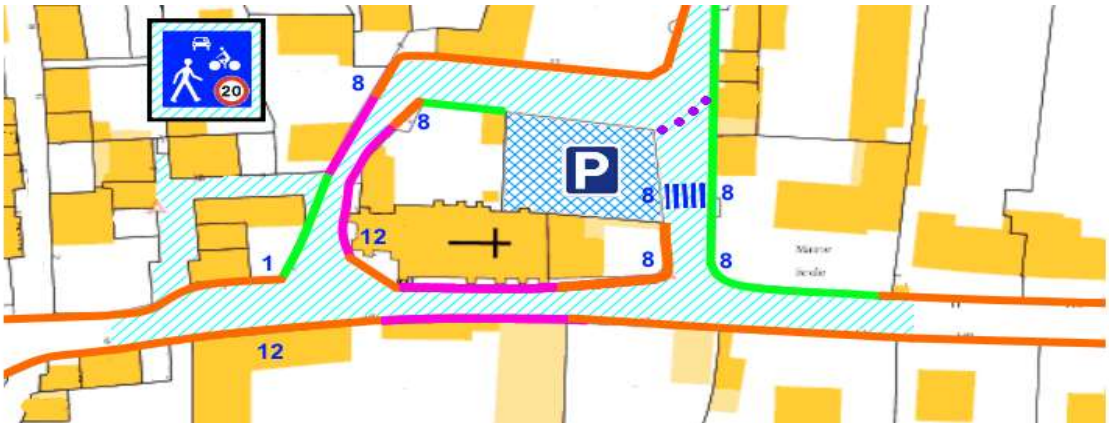


- Anomalies

Le côté PAIR est pelousé, Ce côté de la voie est inadapté aux PMR.
Venant de la rue de la gillette, le passage est rétréci à une distance inférieure aux 80cms nécessaires de passage pour les UFR,
Sur ce côté de la voie, la circulation est correcte vers le terrain de tennis. On note une absence d'indication routière.
Le stationnement sur trottoir oblige à circuler en danger sur la chaussée,
Absence d'identification des places de stationnement, et absence de place de stationnement adapté,
L'absence de ressaut permet la continuité vers la rue des cerisiers,
Des BEV n'ont pas été posées,
La circulation côté IMPAIR n'est pas utilisable par les UFR en raison du gravillonnage,
La boite aux lettres mériterait d'être avancée au droit du mur pour une approche plus facile aux personnes de petite taille,
Une section de la circulation côté IMPAIR n'est pas utilisable par les UFR en raison du gravillonnage,
Absence de place de stationnement adaptée sur l'ensemble de la rue de Tancrou,

c) Rue de l'Eglise

- Emprise



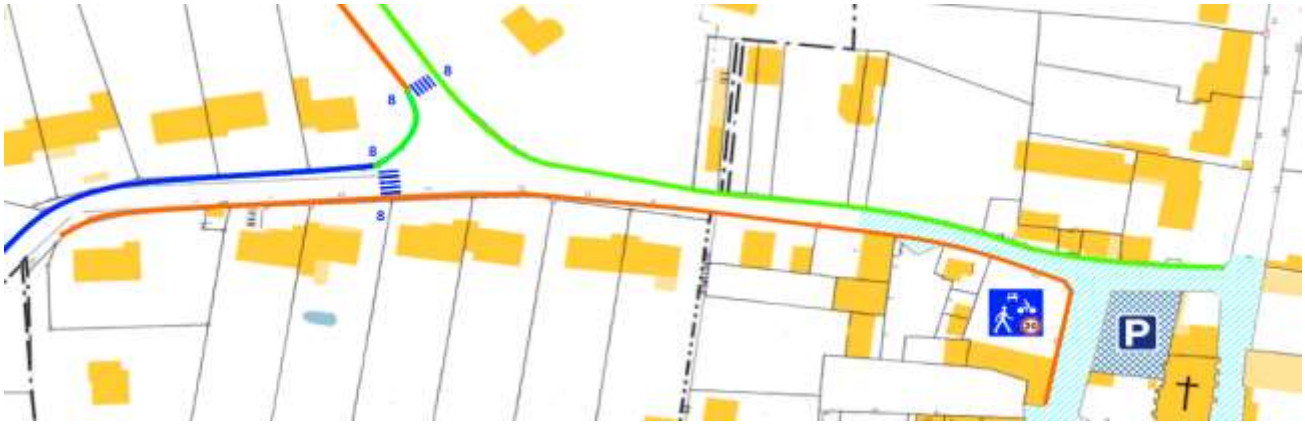
- Anomalies

La voie est en sens unique depuis la rue des Vignettes jusqu'à la rue du Chef de Ville.
Les plots sont insuffisamment visibles aux PMR et aux automobilistes.

Le côté de la voie pelousé n'est pas aménagé aux PMR
A l'angle de la rue, la largeur est insuffisante et le trottoir n'est pas utilisable par les PMR. Les piétons sont obligés de se déplacer sur la route. Même état des lieux que précédemment : après l'angle, la largeur est insuffisante et le trottoir n'est pas utilisable par les PMR, obligeant les piétons à se déplacer sur la route,
La faible largeur d'une section de la voie, l'absence de trottoir de largeur suffisante et les ressauts de trottoirs empêchent TOUS les usagers à pouvoir se déplacer en toute sérénité.

d) Rue des Vignettes

- Emprise

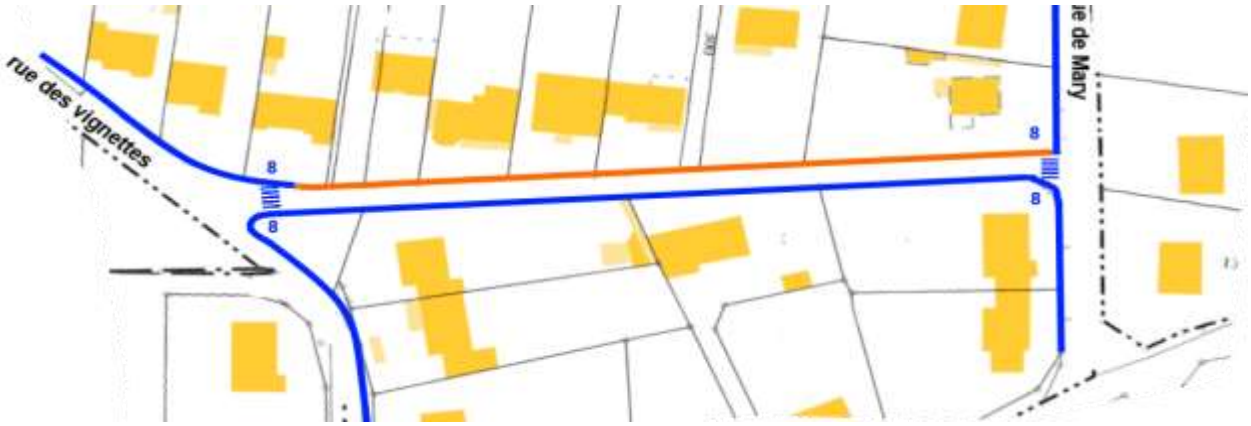


- Anomalies

L'ensemble des potelets de hauteur 60cm et 16cm à la base ne sont plus conformes à l'arrêté du 8/12/2014,
Règlementation: Arrêté du 8/12/14, pour une hauteur de 60cm, les potelets doivent avoir un diamètre minimal de 21cm. Se référer à l'abaque en annexe de l'arrêté,
Absence de traversée piétonne au droit de la sortie du parking. Ressauts de 8 cm et absence de BEV,
Le côté pair est circulant, le côté impair n'est utilisable que par les valides,
Les 2 côtés sont gravillonnés et empêchent toute circulation aux UFR,
Absence de BEV de chaque côté de la voie,
Présence de stationnement gênant,
Absence de revêtement depuis la place Georges Mouchet des 2 côtés de la voie. Une seule traversée piétonne depuis la place Mouchet,
Le passage de 77cm est insuffisant au n°10 au droit du compteur,
Présence de revêtement gravillonné sur les côtés pair et impair de la voie,
Absence de traversée piétonne,
Un poteau ERDF est un danger pour tous les usagers obligés de marcher sur la route,
Présence de bandes de traversée dégradées,
Le côté PAIR n'est plus aménagé depuis le cimetière, le côté IMPAIR est en fort dévers,
Absence de traversée de la rue des vignettes à proximité de la rue d'Isles.
L'angle de la rue d'Isles forme un dénivelé trop important aux PMR.

e) Chemin des Jardins

- Emprise

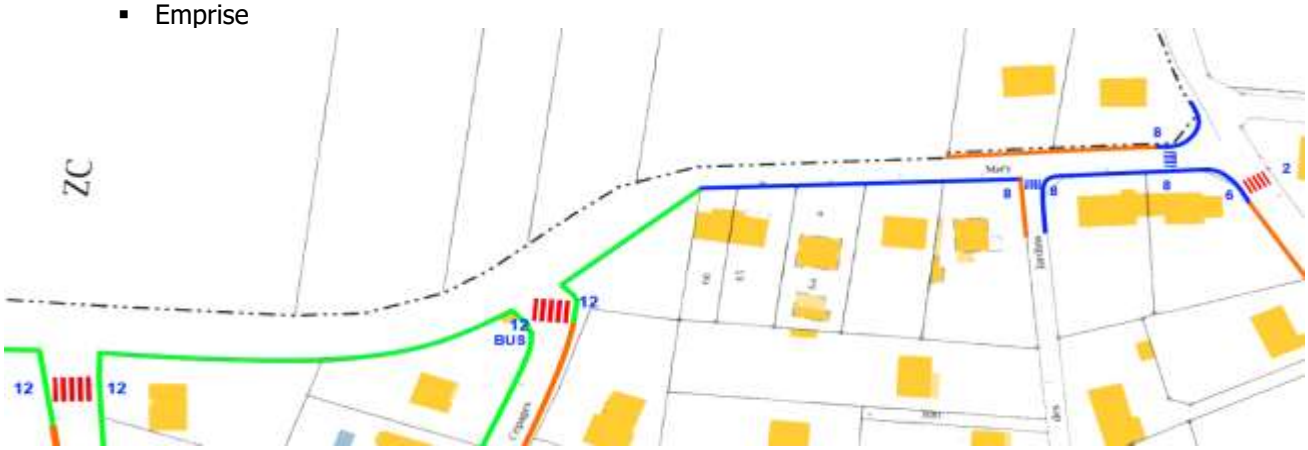


- Anomalies

Faible largeur de la voie en sens unique depuis la rue des vignettes vers la rue Mary. Absence de trottoir délimité,
Faible largeur de la voie,
Ressauts de 8cm de chaque côté de la voie, Absence de traversée piétonne. Le passage est insuffisant à l'angle du poteau ERDF.

f) Rue de Mary

- Emprise



- Anomalies Rue de Mary

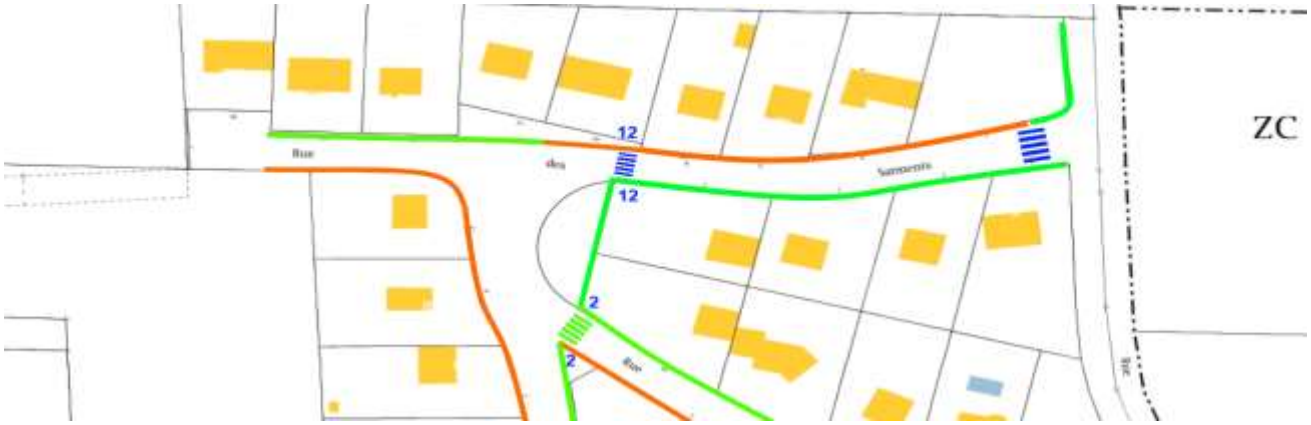
Trottoir gravillonné,
Absence de traversée piétonne,
Trottoir gravillonné. Rupture de circulation piétonne avec le n°7 de la rue de Tancrou (côté stade),
Absence de traversée piétonne au droit du Chemin des Jardins,
Un poteau ERDF créer une impossibilité de circuler sans danger pour tous les usagers,
Le passage piétons placé sur la rue des Sarments n'est pas conforme. Le passage piétons placé sur la rue des cépages réalise une liaison continue depuis le chemin des Jardins vers le Nord de la commune.
Ressauts de 15cm de chaque côté de la voie et positionné en biais sans BEV ni BAO,

L'arrêt de BUS "Les vignes" n'est pas prévu pour recevoir une palette utilisable par les UFR,
Un passage piétons récent n'est pas conforme, du fait d'un ressauts de 12cm, Absence de BEV

L'arrêt de BUS "Château du Vignois" n'est pas prévu pour recevoir une palette utilisable par les UFR,
La bande de marquage du "STOP" est effacée.

g) Rue des Sarments

- Emprise

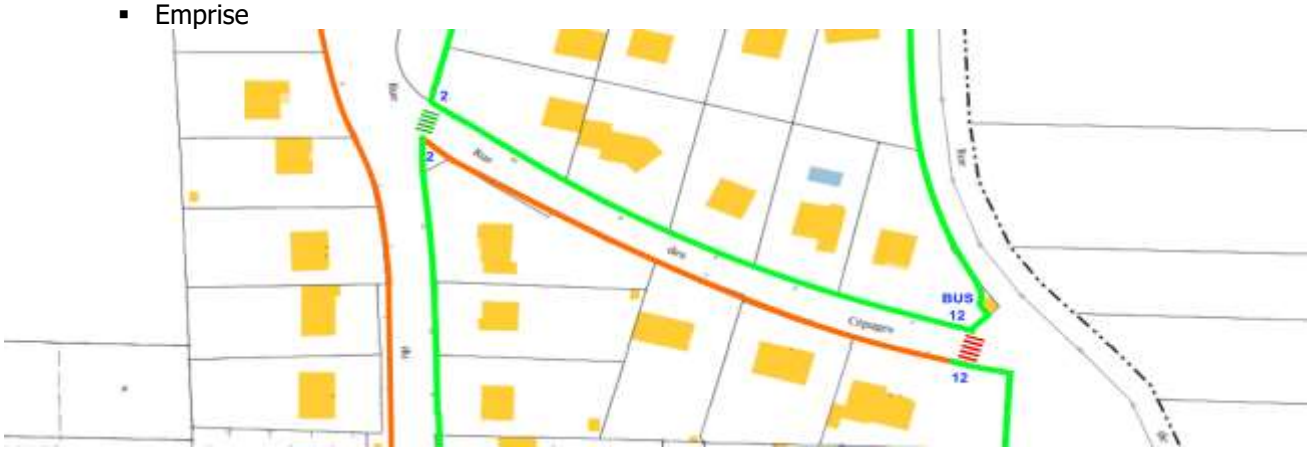


- Anomalies

Le côté impair n'est pas circulant,
La fin de la voie est en impasse et susceptible d'être aménagé ultérieurement,
Absence de liaison continue entre les 2 côtés de la voie,
Une place de stationnement adaptée ne correspond pas à la norme, à cause d'un ressaut de 8 cm.

h) Rue des Cépages

- Emprise



- Anomalies

Circulation inadaptée aux PMR côté IMPAIR,
Absence de BEV au droit du PP.

i) Rue du Pressoir

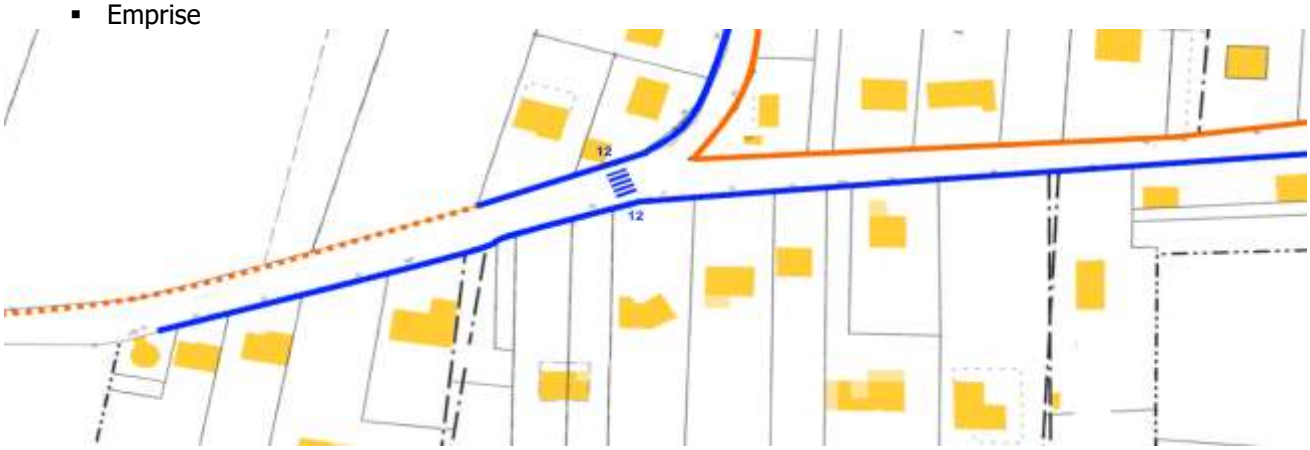
- Emprise

- Anomalies

Une des places adaptées n'est pas conforme en dimensionnements. Sur cette voie, on dénombre - de 50 places de parking dont 4 "adaptées",
Absence de palier de repos pour les UFR à proximité du banc,
Les bandes de traversée sont dégradées.

j) Rue d'Isles les Meldeuses

- Emprise



- Anomalies

Le côté pair révèle de forts dévers, puis la circulation devient impossible au droit du n°16,
Les dévers aux n°32, 34 et 36 sont particulièrement importants,
Passage impossible aux PMR au n°24. Stationnement inconvenant de l'autre côté.
Une partie du cheminement dispose d'un revêtement inadapté au cheminement PMR,
L'angle d'un bâtiment rend la circulation dangereuse à tous les piétons,
Rupture de cheminement depuis la Rue du Chef de Ville vers la Ruelle Dardenne,
Le pavé placé au milieu rend le passage totalement impossible aux PMR.

k) Rue du Chef de Ville

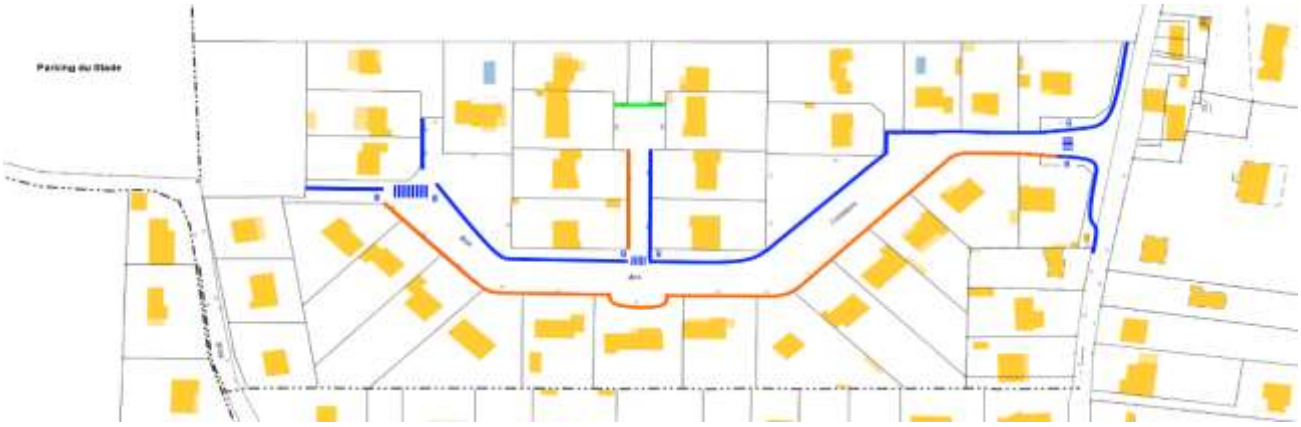
- Emprise

- Anomalies

Le gravillonnage associé aux ressauts, pente et dévers ne permettent aucune possibilité de circulation aux PMR,
La boite aux lettres est située dans un angle rentrant et inaccessible en raison de l'état du sol,
Allée Dardenne : Ressaut > à 2cm et absence de revêtement,
Traversée de l'Allée Dardenne : Absence de passage piétons,
Absence de traversée piétonne sur la Rue de l'Abreuvoir,
Absence de revêtement côté allée Dardenne,
Plusieurs insuffisances de largeur de trottoir, de 20, 40 et 60cm,
Ralentisseur semi sphérique non conforme: saillie d'attaque trop rude, hauteur supérieure à 10cm et longueur du plateau inférieure à 4 mètres,
Le passage côté pair dispose d'une largeur de trottoir à 45cm insuffisante au passage de tous les piétons et en particulier des PMR,
Absence de Passage Piétons sur la rue du Chef de Ville. Les nombreux poteaux ERDF constitue une gêne à la circulation piétonne,
Le passage au droit de l'arrêt de BUS n'est pas suffisamment large et l'emmarchement insuffisant pour la mise en place de la palette des UFR,
Présence de gravillonnage non circulant aux UFR au n°9bis et 11,
Présence de gravillonnage non circulant aux UFR, puis présence de sol ferme au droit du n°13,
Absence de revêtement côté Pair, Et poteau ERDF gênant,
30 cm de passage au pied du poteau en amont du n°16,
Ralentisseur semi sphérique non conforme: saillie d'attaque trop rude, hauteur supérieure à 10cm et longueur du plateau inférieure à 4 mètres,
Le côté Pair reste toujours en difficulté de circulation piétonne et PMR en raison des poteaux ERDF,
Zone pelousée entre les n°41 et 43,
Fin de zone urbanisée au n°51.

I) Rue des Cerisiers

- Emprise



- Anomalies

En l'état, la circulation piétonne est discontinue côté Impair,
Côté Impair : Alternance de pelouse et revêtement ferme,
La circulation piétonne est naturellement existante sur la pelouse. L'absence de d'herbe sur ce tracé naturel prouve un passage quotidien. Côté pair: un cheminement naturel s'est créé dans la pelouse par la circulation piétonne,
Absence de traversée piétonne au droit de l'impasse,
Au droit du n°15, la circulation d'un UFR est impossible en raison de la présence de gravillons,
Un rocher situé en plein milieu est une gêne à la circulation piétonne,
Absence de traversée piétonne vers le parking du stade.

m) Rue de Meaux

- Emprise

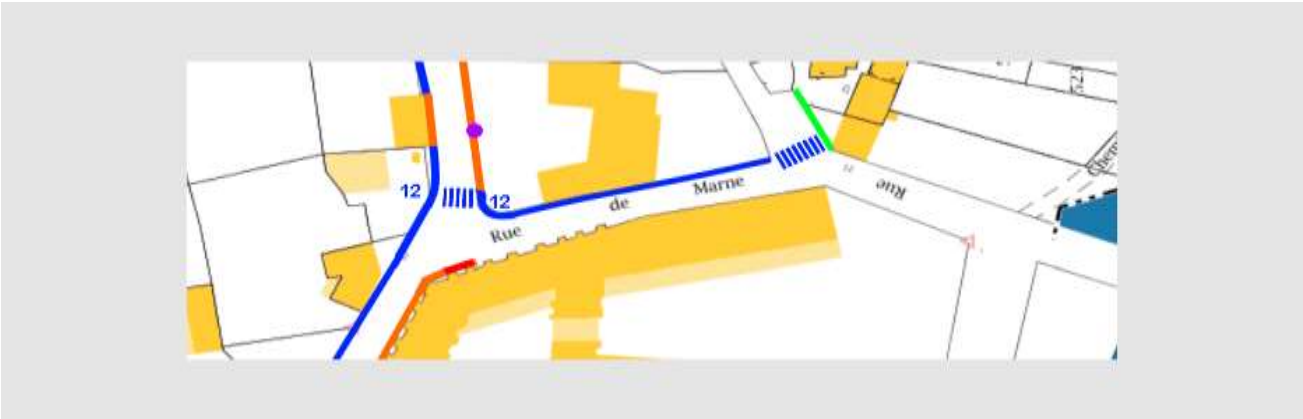
- Anomalies

Les côtés de la voie reçoivent alternativement des poteaux permettant le transport des lignes d'énergie et de télécommunications et limitent la circulation piétonne,
La circulation sur le côté impair est à réserver aux valides. La circulation côté pair est à aménager pour les PMR,
Après l'entrée du centre hippique, le passage devient très étroit et absence de Passage Piéton entre les 2 côtés à la sortie du centre hippique,
Le sol est granuleux et est inaccessible aux UFR,
Les nombreux piliers débordants de la ferme forment une restriction au passage des piétons et rendent la circulation impossible aux PMR,
A l'angle de la rue de la Marne, la bouche d'Incendie et les barres de protection interdisent le passage des PMR,
Rupture de cheminement continu entre la rue de la Marne et la rue de Meaux,
Le passage devient trop étroit au droit du n°10 bis,
Le trottoir côté impair est étroit et doté de cailloux non circulant aux UFR,
De trop nombreux véhicules stationnent de façon anarchique sur les 2 côtés de la voirie,
Le passage devient trop étroit au droit du n°10,

Côté pair : la circulation piétonne est impossible en toute sécurité. Côté impair, les voitures en stationnement sont une gêne à la circulation piétonne,
Côté pair : un poteau réduit la largeur de passage.
Le côté pair est plutôt réservé aux valides jusqu'à la ruelle du Comte d'Evreux en raison du revêtement.
L'ensemble des eaux pluviales de la ruelle se jettent directement en surface alors qu'un réseau d'eaux pluviales est existant en sous-sol. La ruelle est pavée jusqu'à la rue de l'abreuvoir,
La circulation piétonne devient impossible depuis la ruelle du Comte d'Evreux jusqu'à la rue de l'abreuvoir en raison du bâti placé en limite du réseau routier,
Le stationnement sur le trottoir rend toute circulation piétonne dangereuse,
Alternance de secteur ferme et d'absence de revêtement et bordure de trottoir en mauvais état,
Passage trop étroit vers le Rue de l'Abreuvoir.

n) Rue de la Marne

- Emprise



- Anomalies

Absence de trottoir de chaque côté de la voie,
Absence de continuité entre la Rue de la Marne et la rue de Meaux,
Absence de trottoir entre la Rue de Meaux et la Rue de l'Abreuvoir,
Absence de traversée piétonne entre les deux côtés de la Rue de l'Abreuvoir.

o) Rue de l'Abreuvoir

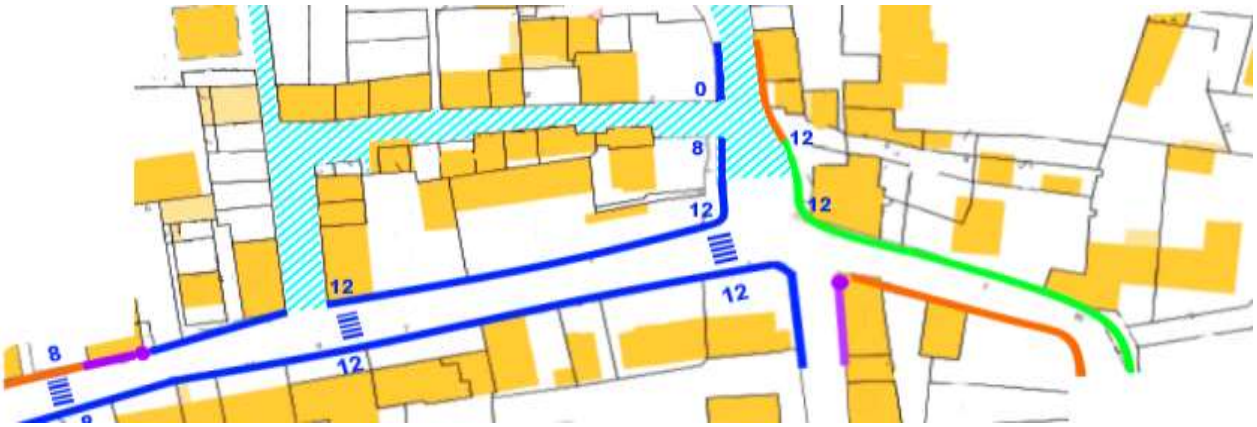
- Emprise

- Anomalies

La circulation piétonne est suffisante depuis la ruelle du Comte d'Evreux sur le côté impair. Absence de traversée piétonne vers la rue d'Isles les meldeuses,
Circulation PMR impossible depuis le côté impair de la rue de Meaux,
Présence de places de stationnement côté pair et bonne circulation piétonne sur le côté impair.
Absence de traversée piétonne vers la ruelle du Comte d'Evreux. Ressauts à 0 cm de chaque côté de la voie,
En angle du virage, la largeur est limitée,
Absence de traversée piétonne vers la rue de la Marne.

p) Allée G. Dardenne

- Emprise



- Anomalies

Le revêtement est en très mauvais état sur l'ensemble de cette courte voie,
Trottoir de largeur insuffisante,
Stationnement anarchique,
L'angle ne pourrait contenir un double sens avec les voitures stationnées de chaque côté de la voie,
La forte concentration d'habitations individuelles en insuffisance de boxe ou de garage conduit à un stationnement anarchique,
La voie est très étroite et supporte difficilement le stationnement

5. LA MISE EN ACCESSIBILITE, RAPPEL DES PRINCIPES

Pour chaque voirie ou aménagement urbain analysé, des actions visant à les rendre accessible ont été proposé lors du diagnostic réalisé par LMP Conseils et Accessibilités Handicaps et Environnements. Les anomalies mis en évidence l'on été suivant des grands principes de l'accessibilité.

5.1 CHEMINEMENT

5.5.1 Contrainte de revêtement de sol

La réglementation prévoit que les cheminements circulés par des piétons (et autres PMR) doit avoir une granulométrie inférieure à 5mm. La granulométrie s'entend au sens où l'écart entre 2 granulés liés, doit être inférieur à 5mm. Ainsi:

- les enrobés bitumineux de granulométrie 0/6 et 0/10 sont totalement compatibles avec cette description, à partir du moment où ils ne sont pas usés au-delà de cette tolérance.
- les bétons désactivés répondent également à cette attente à partir du moment où la continuité et la tolérance des 5mm sont respectées.

5.1.2 Contrainte de contraste

Potelets, bandes d'éveil à la vigilance, bandes de traversée, bandes d'aide à l'orientation. Cette liste est non exhaustive mais reflète l'importance du contraste sur les mobiliers urbains ou sur les ouvrages de guidages.

5.1.3 Contrainte de largeur de cheminement

La largeur minimale du cheminement accessible doit être de 1,40 m libre de tout obstacle afin de faciliter les croisements. Lorsqu'un rétrécissement ponctuel ne peut être évité, la largeur minimale du cheminement peut, sur une faible longueur, être comprise entre 1,20 m et 1,40 m de manière à conserver une possibilité de croisement entre un piéton et une personne en fauteuil roulant.

5.1.4 Contrainte de profil en long et pente

Le cheminement accessible doit être horizontal et sans ressaut.

Lorsqu'une dénivellation ne peut être évitée, un plan incliné de pente inférieure ou égale à 5% doit être aménagé afin de la franchir. Les valeurs de pentes suivantes sont tolérées exceptionnellement :

- jusqu'à 8% sur une longueur inférieure ou égale à 2 m ;
- jusqu'à 10% sur une longueur inférieure ou égale à 0,50 m.

Un palier de repos est nécessaire en haut et en bas de chaque plan incliné, quelle qu'en soit la longueur. En cas de plan incliné de pente supérieure ou égale à 4%, un palier de repos est nécessaire tous les 10 m.

5.1.5 Contrainte de dévers

Le cheminement doit être conçu et mis en œuvre de manière à éviter la stagnation d'eau. Lorsqu'un dévers est nécessaire, il doit être inférieur ou égal à 2%

5.1.6 Contrainte de ressauts

Les cheminements piétons seront conçus de tel manière à ne pas présenté de seuil supérieure à 2 cm à bord arrondi, tout en portant une attention particulière aux problématiques d'écoulement des eaux de surface.

5.1.7 Contrainte de traversée de chaussée – Passage piétons

Une signalisation adaptée doit être mise en place à l'entrée du terrain de l'opération, à proximité des places de stationnement pour le public, ainsi qu'en chaque point du cheminement accessible où un choix d'itinéraire est donné à l'usager.

Le revêtement du cheminement accessible doit présenter un contraste visuel et tactile par rapport à son environnement.
A défaut, le cheminement doit comporter sur toute sa longueur un repère continu, tactile pour le guidage à l'aide d'une canne d'aveugle, et visuellement contrasté par rapport à son environnement pour faciliter le guidage des personnes mal-voyantes.

En cas d'utilisation de **bandes d'aide à l'orientation**, à n'envisager que lorsque l'emploi de matériaux "ordinaires" ne permet pas un guidage efficace, leur implantation sur le cheminement devra être étudiée dès la conception de celui-ci. La bande de guidage sera mis en œuvre pour les passages protégés le nécessitant et en particulier lorsque la BEV n'est pas placée parallèlement aux bandes de traversée.

5.2 EQUIPEMENT

Les usagers handicapés doivent pouvoir accéder à l'ensemble des locaux ouverts au public et en ressortir de manière autonome.
Les équipements, le mobilier, les dispositifs de commande et de service situés dans les établissements recevant du public ou dans les installations ouvertes au public doivent pouvoir être repérés, atteints et utilisés par les personnes handicapées. La disposition des équipements ne doit pas créer d'obstacle ou de danger pour les personnes ayant une déficience visuelle.
Lorsque plusieurs équipements ou éléments de mobilier ayant la même fonction sont mis à la disposition du public, un au moins par groupe d'équipements ou d'éléments de mobilier doit pouvoir être repéré, atteint et utilisé par les personnes handicapées. Dans le cas d'équipements soumis à des horaires de fonctionnement, l'équipement adapté doit fonctionner en priorité.

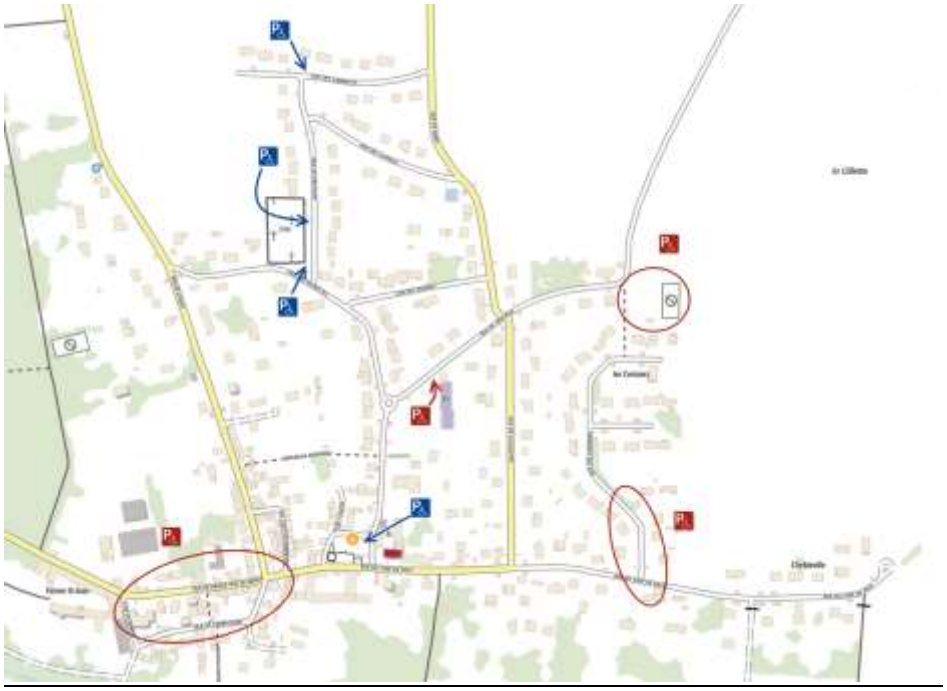
5.3 STATIONNEMENT

Les places adaptées destinées à l'usage du public doivent représenter au minimum 2% du nombre total de places prévues pour le public. Le nombre minimal de places adaptées est arrondi à l'unité supérieure.
Au-delà de 500 places, le nombre de places adaptées, qui ne saurait être inférieur à 10, est fixé par arrêté municipal.
Une place de stationnement adaptée doit correspondre à un espace horizontal au dévers près, inférieur ou égal à 2%
Chaque place adaptée destinée au public doit être repérée par un marquage au sol ainsi qu'une signalisation verticale
La largeur minimale des places adaptées doit être de 3,30 m.

Hors des places existantes ou à modifier, il est opportun de créer une place :

- À proximité du stade
- Sur le secteur Sud Est de la ville
- Sur le secteur Sud Ouest

Cartographie des places de stationnement adaptées pour les PMR.



5.4 EMPLACEMENT D'ARRET DES VEHICULES DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Une attention particulière sera apportée à la mise en accessibilité des arrêts de bus collectifs, en tenant compte :

- D'une hauteur du quai bus comprise entre 16 et 18 cm,
- Marquage au sol : un zébra jaune au sol, et une marque de positionnement de l'avant du bus, permettant la protection de l'arrêt contre le stationnement de véhicules et arrêt du bus au bon endroit du quai,
- D'une bordure rectiligne et contrastée sur la longueur du quai de l'arrêt de bus,
- D'une pente en dévers du profil en travers du quai comprise entre 1% et 2%,
- D'une aire de rotation de 1.50m de diamètre à partir de la palette sortie, au niveau de la porte du milieu du bus,
- Une largeur de cheminement de 1.40m sur le quai bus, qui peut être ponctuellement de 90cm en cas d'obstacle au droit de l'abri.

Pour pouvoir accéder à un arrêt de bus accessible, il faut aussi s'assurer que le cheminement d'accès est lui aussi accessible :

- Traversée piétonne desservant l'arrêt de bus: une traversée abaissée, avec bande podotactile permettant l'accès au bus,
- Cheminement sur trottoir : les pentes du profil en long respectant les normes PMR pour les trottoirs.

6. LE PLAN D'ACTIONS

La finalité du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics consiste en l'élaboration d'un plan d'actions par la municipalité visant à l'amélioration progressive du niveau d'accessibilité de sa voirie et de ses espaces publics et notamment au respect de la réglementation lors de travaux d'équipements et d'aménagements neufs.

Le classement du périmètre retenu s'effectue par entités géographiques défini par l'ordre du diagnostic et validé par le comité d'accessibilité.

Les actions ont été classées suivant leur délai prévisionnel de mise en œuvre. Action immédiate, action de 1 à 3 ans, et enfin les actions au-delà de 3 ans.

Les couts proposés le sont à titre indicatif et dans le cadre de travaux mutualisée. Des études spécifiques devront être conduit afin d'en ajuster le montant.

6.1 DETAIL DES DECISIONS DU COMITE D'ACCESSIBILITE

6.1.1 Rue de la Gillette

a) Action immédiate

Une information est engagée auprès des riverains pour les sensibiliser sur la conservation des continuités piétonnes.

b) Action au-delà de 3 ans

Création de passages piétons, y compris abaissement de trottoirs, et mise en œuvre de bande de traversée sis nécessaire.

La réfection de la rue du Chef de Ville (à partir de la mairie) et qui intégrera ces suggestions d'aménagements, sera programmée ultérieurement en fonction des possibilités financières de la commune.

Coût à déterminer ultérieurement.

6.1.2 Rue de Tancrou

a) Action immédiate

Sensibilisation des riverains effectuée régulièrement via le journal communal et sur le site Internet de la commune

Aménagement de places de parkings adaptés aux PMR à réaliser durant la mandature

Réalisation de BEV contrastées, pendant la mandature

La place PMR à proximité (parking de la Maison des Associations) sera réalisée durant la mandature

La réfection des ressauts à 2 cm seront réalisé pendant la mandature

Les indications routières vers les autres villes seront réalisées pendant la mandature

Coût prévisionnel : 10 100.00 €ht

b) Action au-delà de 3 ans

Un devis sera demandé au SDESM pour l'enfouissement des réseaux courant 2019/2020.

6.1.3 Rue de l'Eglise

a) Action immédiate

Zone de rencontre créée en 2015, consécutivement aux travaux effectués dans le cadre de la seconde tranche du Contrat triennal de voirie - Priorité aux piétons : Coût des travaux : 370 k€

Le remplacement des potelets par des modèles plus hauts et résistants aux arrachages malveillants, sera réalisé durant la mandature

Campagne de sensibilisation sur le stationnement effectuée régulièrement via le journal communal et sur le site Internet de la commune

Coût prévisionnel : 1 700.00 €ht

6.1.4 Rue des Vignettes

a) Action immédiate

Zone de rencontre créée en 2015, consécutivement aux travaux effectués dans le cadre de la seconde tranche du Contrat triennal de voirie – La priorité a été donnée aux piétons.

Création d'une zone de rencontre depuis les services techniques (départ de sens unique).

La réalisation des baissés de trottoirs à 2 cm de chaque côté de la voie et positionnement des BEV contrastées seront réalisées pendant cette mandature.

Mise aux normes des potelets, suivant gabarie, pendant la mandature. Compte tenu de l'existant, il conviendrait de contraster les parties supérieures des potelets. Recommandation CFPSAA Juillet 2010 page 36.

b) Action 1 à 3 ans

Programmation des travaux de réfection de la Rue des Vignettes (de la Rue d'Isles au rond point Place Mouchet) et qui intègreront ces modifications, sont programmés en 2017

Coût prévisionnel : 400 000.00 €ht

6.1.5 Chemin des jardins

a) Action immédiate

Les travaux de reprise des reprises des traversées (BAO et BEV) et des reprises des ressauts seront réalisés en même temps que les travaux de la rue des Vignettes. Création de zone de rencontre à privilégier.

Coût prévisionnel : 5 000.00 €ht

6.1.6 Rue de Mary

a) Action immédiate

A hauteur du n°1, les abaissés de trottoirs et la mise en place d'un passage piétons avec BEV seront réalisés durant la mandature

Coût prévisionnel : 1 500.00 €ht

b) Action au-delà de 3 ans

Les travaux propres à la Rue Mary, à la hauteur du lotissement des Vignes, sont du ressort du Conseil Syndical de ce lotissement. L'intégration des voiries de ce lotissement dans le patrimoine communal se fera uniquement après la réalisation de ces aménagements.

Coût prévisionnel : non chiffré

6.1.7 Rue des Sarments

a) Action au-delà de 3 ans

Les travaux propres à la Rue des Sarments sont du ressort du Conseil Syndical du lotissement des Vignes. L'intégration des voiries de ce lotissement dans le patrimoine communal se fera uniquement après la réalisation de ces aménagements.

Coût prévisionnel : 2 200.00 €ht

6.1.8 Rue des Cépages

a) Action au-delà de 3 ans

Les travaux propres à la Rue des Cépages sont du ressort du Conseil Syndical du lotissement des Vignes. L'intégration des voiries de ce lotissement dans le patrimoine communal se fera uniquement après la réalisation de ces aménagements.

Coût prévisionnel : 1 100.00 €ht

6.1.9 Rue du Pressoir

a) Action immédiate

Réalisation des abaissements de trottoirs, positionnement des BEV contrastées et requalification des places de parkings le nécessitant.

Remplacement les panneaux M6H par le nouveau modèle avant 2018 : le panneau sera remplacé pendant cette mandature.

Création d'un palier de repos en revêtement ferme de 1,20m x 1,40m contiguë au banc et à la circulation piétonne et sans ressaut, afin que les UFR puisse y accéder.

Réfection des marquages au sol.

Coût prévisionnel : 2 700.00 €ht

6.1.10Rue d'Isles les Meldeuses

a) Action immédiate

Les travaux de reprise de la voirie ont été réalisés.

6.1.11 Rue du Chef de Ville

a) Action immédiate

Les travaux ont été réalisés

b) Action au-delà de 3 ans

Travaux d'aménagements paysagers des abords de la mairie intégrés dans le contrat rural en cours

coût probable > à 200 k€.

Ces travaux seront réalisés en fonction des possibilités financières de la commune.

c) Action au-delà de 3 ans

La réfection de la Rue du Chef de ville (à partir de la mairie) et qui intégrera les suggestions d'aménagements, sera programmée ultérieurement en fonction des possibilités financières de la commune – coût financier propre au PAVE à intégrer aux futurs travaux est de :

Coût prévisionnel propre au PAVE à intégrer aux futurs travaux : 98 000.00 €ht

6.1.12 Rue des Cerisiers

a) Action immédiate

Des travaux ont été réalisés. Un complément est prévu dans les prochaines années.

b) Action au-delà de 3 ans

Travaux d'aménagements de la Rue des Cerisiers seront programmés ultérieurement en en fonction des possibilités financières de la commune.

Coût prévisionnel propre au PAVE à intégrer aux futurs travaux : 32 400.00 €ht

6.1.13 Rue de Meaux et Ruelle du Comte d'Evreux

a) Action au-delà de 3 ans

Travaux d'enfouissement des réseaux de la Rue de Meaux seront programmés ultérieurement en en fonction des possibilités financières de la commune.

Coût prévisionnel propre au PAVE à intégrer aux futurs travaux : 33 400.00 €ht

6.1.14 Rue de la Marne

a) Action au-delà de 3 ans

Création de passage piéton en biais de la voie. Placement des BEV contrastées (BEV blanche sur enrobé noir et BEV noire sur béton désactivé). Ces travaux seront mutualisés dans une campagne spécifique.

Coût prévisionnel : 6 100.00 €ht

6.1.15Rue de l'Abreuvoir

a) Action au-delà de 3 ans

Travaux d'enfouissement des réseaux de la Rue de Meaux seront programmés ultérieurement en en fonction des possibilités financières de la commune.

Coût prévisionnel propre au PAVE à intégrer aux futurs travaux : 2 400.00 €ht

6.1.16 Allée G. Dardenne

a) Action 1 à 3 ans

Création d'une zone de rencontre (zone 20) sur l'ensemble de la voie, en attendant une réfection plus importante de la voie.

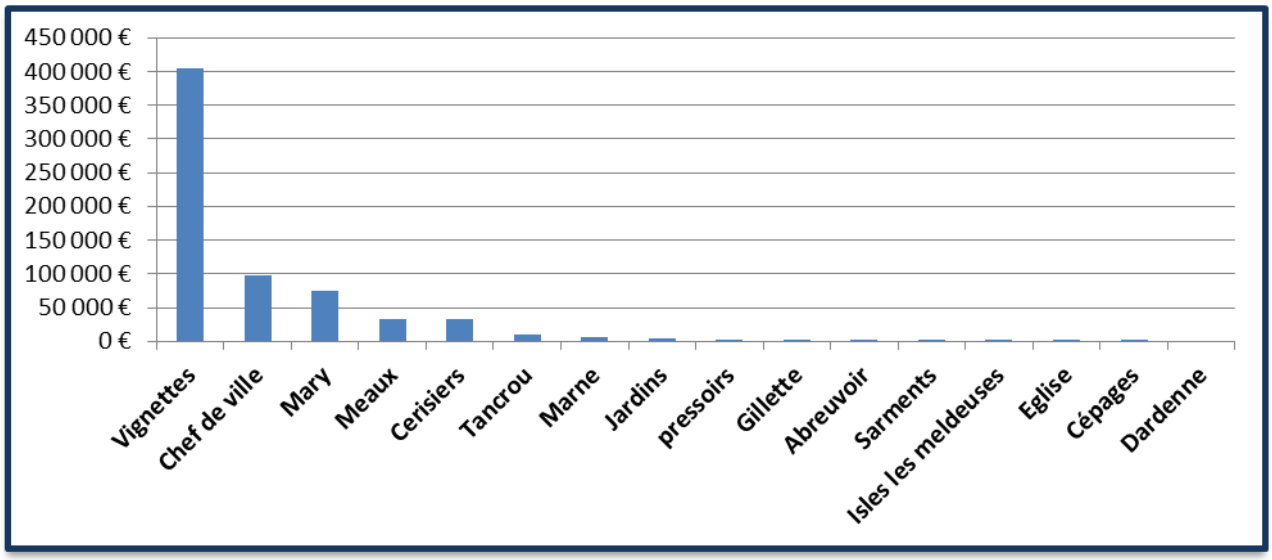
Coût prévisionnel : 1 200.00 €ht

b) Action au-delà de 3 ans

Les travaux de mise en conformité de l'Allé G. Dardenne seront programmés ultérieurement en en fonction des possibilités financières de la commune. Coût probable > à 200 k€. Ces travaux seront réalisé dans la continuité du PAVE.

6.2 SYNTHESE DES TRAVAUX A PREVOIR

Le tableau suivant résume les montants approximatifs par action



6.3 PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE

Le tableau suivant détail les montants approximatifs par action, ainsi que l'objectif de mise en œuvre. Il est à noter qu'à la date de d'édition du PAVE, certain travaux on été réalisés dans le cadre de travaux programmés.

Nom de la voie	Coût prévisionnel immédiat	Coût prévisionnel de 1 à 3 ans	Coût prévisionnel à + de 3 ans	Coût prévisionnel total
Rue des Vignettes	0 €	400 000 €	0 €	400 000 €
Rue du Chef de Ville	Travaux réalisés	200 000 €	98 000 €*	298 000 €*

Rue de Mary	0 €	0 €	74 000 €*	74 000 €*
Rue des Cerisiers	Travaux réalisés	0 €	32 400 €*	32 400 €*
Rue de Meaux et Ruelle du Comte d'Evreux	0 €	0 €	33 400 €*	33 400 €*
Rue de Tancrou	10 100 €	0 €	0 €	10 100 €
Chemin des Jardins	5 000 €	0 €	0 €	5 000 €
Rue du Pressoir	2 700 €	0 €	0 €	2 700 €
Rue de la Gillette	2 700 €	0 €	à déterminer	2 700 €*
Rue des Sarments	0 €	0 €	2 200 €	2 200 €
Rue de l'Isles des Meldeuses	Travaux réalisés	0 €	0 €	0 €
Rue de l'Eglise	1 700 €	0 €	0 €	1 700 €
Rue des Cépages	0 €	0 €	0 €	1 100.00 €
Rue de la Marne	0 €	0 €	6 000.00 €	6 000.00 €
Rue de l'Abreuvoir	0 €	0 €	2 400.00 €	2 400.00 €
Allée G. Dardenne	0 €	1 200.00 €	200 000 € *	201 200 € *
Total :	**22 200.00 €**	**601 200.00 €***	**448 400.00€**	**1 071 800.00***

* Provision en attendant une étude spécifique.

Les priorités ont été établies en fonction des moyens financiers de la commune. Les premières actions retenues sont les suivantes :

- Poursuivre les actions de rénovation de la Rue des Vignettes,
- Mise en œuvre d'une zone de rencontre aux abords de l'Eglise et de la Mairie,
- Reprise ponctuelles des traversées piétonnes, Rue de Tancrou, Chemin des Jardins, Rue du Pressoir et Rue de la Gilette
- Sensibilisation des administrés quant aux respects des cheminements piétons.

Il convient maintenant, au Conseil Municipal, d'approuver ce document en tant que PAVE et permettre ainsi :

- D'entériner les différents aménagements à réaliser dont il conviendra de tenir compte lors de l'engagement des prochains de travaux de voirie ;
- De percevoir les Dotations d'équipement des territoires ruraux (DETR) attribuées aux communes de moins de 2000 habitants à l'occasion de travaux d'investissements.

6.4 DECISIONS COMMUNALE

Pour faire suite au diagnostic des voiries, le document présenté a été amendé en séance du 23 décembre 2015, en incluant quelques remarques reprises ci-dessous :

- Les rues de la Gillette, de Tancrou et de l'Abreuvoir, récemment rénovées, sont globalement conformes à la réglementation, avec toutefois quelques aménagements mineurs proposés. Ceux-ci seront réalisés dans les meilleurs délais en tenant compte toutefois des contraintes budgétaires ;

- La rue d'Isles et le bas de la rue du Chef-de-Ville (de la mairie au carrefour) sont en voie d'être finalisées et devraient être, à très court terme, également en conformité ;

- Les aménagements rues des Cépages, Sarments et du Pressoir sont actuellement du ressort du Conseil Syndical du lotissement des Vignes et ne concernent donc pas encore la commune d'Armentières. L'intégration de ces voiries dans le domaine communal ne pourra se réaliser que si les aménagements sont conformes à la réglementation ;

- Une zone de rencontre est proposée aux abords de l'Eglise et de la Mairie. Elle s'étend, rue des Vignettes du parking des ateliers municipaux à la rue du Chef-de-Ville, sur l'intégralité de la rue de l'Eglise et rue du Chef-de-Ville, de la rue des Vignettes à la rue de l'Eglise ;

- Les autres aménagements, proposés ou suggérés seront repris ultérieurement au fur et à mesure de l'engagement des prochains travaux de voirie ;

6.5 COMITE DE SUIVI

Un comité de suivi actuellement arrêté au sein du Conseil Municipal, est chargé de faire le point annuellement sur les aménagements réalisés avec l'aide le cas échéant d'experts.

6.6 EVALUATION DU PLAN

La loi prévoit l'évaluation de l'application du plan avec mention de périodicité de cette évaluation lors de son élaboration. La périodicité ainsi que les modalités de sa révision doivent également être précisées dans le plan.

La commune d'Armentières En Brie prévoit une évaluation de la mise en œuvre du plan dans les cinq (5) ans. Sa mise à jour et l'extension du périmètre de diagnostic pourront éventuellement être envisagées à cette occasion. Sa révision sera engagée dès lors que l'économie générale du plan sera remise en question.

Il est également prévu de désigner un élu référent sur le domaine de l'accessibilité. Il aura en charge de s'assurer de la mise en œuvre du plan et de publier un bilan annuel. Cet élu pourra siéger à la commission intercommunale pour l'accessibilité des personnes handicapées.

7. ANNEXES

7.1 GLOSSAIRE

AOT	Autorité Organisatrice de Transports
BAO	Bande d'Aide à l'Orientation
BEV	Bande d'Eveil à la Vigilance (plots podotactiles)
CCA	Commission Communale pour l'Accessibilité
CAPH	Commission (communale ou intercommunale) pour l'accessibilité aux personnes handicapées
CCAS	Centre Communal d'Action Sociale
CDSA	Commission Départementale de Sécurité et d'Accessibilité
CIA	Commission Intercommunale pour l'Accessibilité
DDT(M)	Direction Départementale des Territoires (et de la Mer)
Edl	Etat des Lieux
EPCI	Établissement Public de Coopération Intercommunale
MDPH	Maison Départementale des Personnes Handicapées
PADD	Plan d'Aménagement et de Développement Durable
PAVE	Plan d'Accessibilité à la Voirie et aux Espaces Publics
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PLH	Programme Local de l'Habitat
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PMR	Personne à Mobilité Réduite
PP	Passage Piétons
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDA	Schéma Directeur d'Accessibilité (pour les transports)
Sug	Suggestion
UFR	Utilisateur de Fauteuil Roulant

Bibliographie

Lois, Décrets, Arrêtés, Handicap et Construction (P. Grosbois), éditions « Le Moniteur », Accessibilité des bâtiments aux personnes handicapées (C. Le Bloas) éditions « Le Moniteur »,
Circulaire 2007-53, DGUHC annexe8, « Le Moniteur » cahier spécial 5602 avril 2011, CFPSAA, documents APF…

7.2 ARRETE DU 15 JANVIER 2007 RELATIF A L'ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE AUX PERSONNES HANDICAPEES

JORF n°29 du 3 février 2007 page 2104 texte n° 29

Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

NOR: EQUR0700133A ELI: https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2007/1/15/EQUR0700133A/jo/texte

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

Vu le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics pris pour l'application de l'article 46 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 ;

Vu le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics pris pour l'application de l'article 46 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 ;

Vu l'arrêté du 7 juin 1977 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes, portant approbation du livre Ier de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, première partie (Généralités) et quatrième partie (Signalisation de prescription) ;

Vu l'arrêté du 16 février 1988 modifié relatif à l'approbation de modifications de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, septième partie (Marques sur chaussées) ;

Vu l'arrêté du 21 juin 1991 modifié relatif à l'approbation de modifications de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, sixième partie (Feux de circulation permanents) ;

Vu l'avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées en date du 11 décembre 2006,

Arrête :

Les caractéristiques techniques destinées à faciliter l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite des équipements et aménagements relatifs à la voirie et aux espaces publics sont les suivantes :

1° Pentes

Lorsqu'une pente est nécessaire pour franchir une dénivellation, elle est inférieure à 5 %. Lorsqu'elle dépasse 4 %, un palier de repos est aménagé en haut et en bas de chaque plan incliné et tous les 10 mètres en cheminement continu. Un garde-corps permettant de prendre appui est obligatoire le long de toute rupture de niveau de plus de 0,40 mètre de hauteur.

En cas d'impossibilité technique, due notamment à la topographie et à la disposition des constructions existantes, une pente de cheminement supérieure à 5 % est tolérée. Cette pente peut aller jusqu'à 8 % sur une longueur inférieure ou égale à 2 mètres et jusqu'à 12 % sur une longueur inférieure ou égale à 0,50 mètre.

2° Paliers de repos

Les paliers de repos sont horizontaux et ménagent un espace rectangulaire de 1,20 mètre par 1,40 mètre, hors obstacle éventuel. Ils sont aménagés conformément aux prescriptions du 1° du présent article et à chaque bifurcation du cheminement.

3° Profil en travers

En cheminement courant, le dévers est inférieur ou égal à 2 %. La largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel. Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 mètre en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement.

4° Traversées pour piétons

Au droit de chaque traversée pour piétons, des « abaissés » de trottoir, ou « bateaux », sont réalisés avec des ressauts respectant les prescriptions du 5° du présent article. La partie abaissée du bateau a une largeur minimale de 1,20 mètre et les pentes des plans inclinés sont conformes au 1° du présent article.

Si la largeur du trottoir le permet, un passage horizontal d'au moins 0,80 mètre est réservé au droit des traversées pour piétons entre la pente du plan incliné vers la chaussée et le cadre bâti ou tout autre obstacle.

Une bande d'éveil de vigilance conforme aux normes en vigueur est implantée pour avertir les personnes aveugles ou malvoyantes au droit des traversées matérialisées.

Les passages pour piétons sont dotés d'un marquage réglementaire conformément à l'arrêté du 16 février 1988 modifié susvisé, et notamment aux dispositions de l'article 113 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, septième partie (Marques sur chaussées). Ils comportent un contraste visuel, tel que précisé en annexe 1 du présent arrêté.

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.

Les matériaux utilisés et les éventuels dispositifs d'éclairage respectent les dispositions de l'annexe 2 du présent arrêté.

5° Ressauts

Les ressauts sur les cheminements et au droit des passages pour piétons sont à bords arrondis ou munis de chanfreins. La hauteur des ressauts est au maximum de 2 centimètres. Elle peut atteindre 4 centimètres lorsque les ressauts sont aménagés en chanfrein « à un pour trois ».

La distance minimale entre deux ressauts successifs est de 2,50 mètres. Les pentes comportant plusieurs ressauts successifs, dits « pas-d'âne », sont interdites.

6° Equipements et mobiliers sur cheminement

a) Les trous ou fentes dans le sol résultant de la présence de grilles ou autres équipements ont un diamètre ou une largeur inférieurs à 2 centimètres.

b) Afin de faciliter leur détection par les personnes malvoyantes, les bornes et poteaux et autres mobiliers urbains situés sur les cheminements comportent une partie contrastée soit avec son support, soit avec son arrière-plan

selon les modalités définies en annexe 1 du présent arrêté. La partie de couleur contrastée est constituée d'une bande d'au moins 10 centimètres de hauteur apposée sur le pourtour du support ou sur chacune de ses faces, sur une longueur au moins égale au tiers de sa largeur, et à une hauteur comprise entre 1,20 mètre et 1,40 mètre.

Ce contraste est réalisé dans la partie haute des bornes et poteaux d'une hauteur inférieure ou égale à 1,30 mètre. La hauteur de la partie contrastée peut alors être adaptée si elle permet d'atteindre un résultat équivalent.

Les dispositifs d'éclairage répondent aux prescriptions indiquées dans l'annexe 2 du présent arrêté.

c) La largeur et la hauteur des bornes et poteaux respectent l'abaque de détection d'obstacles représenté dans l'annexe 3 du présent arrêté.

Tout mobilier urbain sur poteaux ou sur pieds comporte un élément bas situé à l'aplomb des parties surélevées lorsque celles-ci ne ménagent pas un passage libre d'au moins 2,20 mètres de hauteur. Cet élément est installé au maximum à 0,40 mètre du sol.

d) S'ils ne peuvent être évités sur le cheminement, les obstacles répondent aux exigences suivantes :

- s'ils sont en porte-à-faux, ils laissent un passage libre d'au moins 2,20 mètres de hauteur ;

- s'ils sont en saillie latérale de plus de 15 centimètres et laissent un passage libre inférieur à 2,20 mètres de hauteur, ils sont rappelés par un élément bas installé au maximum à 0,40 mètre du sol ou par une surépaisseur au sol d'au moins 3 centimètres de hauteur.

e) Si un cheminement pour piétons comporte un dispositif de passage sélectif, ou « chicane », sans alternative, ce dispositif permet le passage d'un fauteuil roulant d'un gabarit de 0,80 mètre par 1,30 mètre.

7° Escaliers, à l'exception des escaliers mécaniques

La largeur minimale d'un escalier est de 1,20 mètre s'il ne comporte aucun mur de chaque côté, de 1,30 mètre s'il comporte un mur d'un seul côté et de 1,40 mètre s'il est placé entre deux murs.

La hauteur maximale des marches est de 16 centimètres. La largeur minimale du giron des marches est de 28 centimètres. Le nez des première et dernière marches est visible, avec un contraste visuel tel que défini en annexe 2 du présent arrêté. Il présente une largeur de 5 centimètres au minimum.

Tout escalier de trois marches ou plus comporte une main courante de chaque côté ou une main courante intermédiaire permettant de prendre appui de part et d'autre. Au moins une double main courante intermédiaire est implantée lorsque l'escalier est d'une largeur supérieure à 4,20 mètres. Il y a au moins un passage d'une largeur minimale de 1,20 mètre entre mains courantes. Chaque main courante dépasse les première et dernière marches de chaque volée d'une largeur au moins égale au giron. La main courante est positionnée à une hauteur comprise entre 0,80 mètre et 1 mètre mesurée à la verticale des nez de marches. Toutefois, lorsque la main courante fait fonction de garde-corps, celle-ci se situe à la hauteur minimale requise pour le garde-corps.

8° Stationnement réservé

Un emplacement réservé ne peut être d'une largeur inférieure à 3,30 mètres et présente une pente et un dévers transversal inférieurs à 2 %. S'il n'est pas de plain-pied avec le trottoir, un passage d'une largeur au moins égale à 0,80 mètre permet de rejoindre le trottoir en sécurité sans emprunter la chaussée au moyen d'un abaissé aménagé conformément aux prescriptions énoncées au 4° du présent article.

Par dérogation à la règle énoncée à l'alinéa précédent, en cas de stationnement longitudinal à gauche et de plain-pied avec le trottoir, la largeur de l'emplacement prévu pour le véhicule peut être réduite à 2 mètres, à condition de ménager une largeur de trottoir de 1,80 mètre comprenant une bande latérale matérialisée de 0,80 mètre au droit de cet emplacement.

Les emplacements réservés sont signalés conformément à l'arrêté du 7 juin 1977 et à l'arrêté du 16 février 1988 susvisés, et notamment aux dispositions de l'article 55 et de l'article 118 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, quatrième partie (Signalisation de prescription) et septième partie (Marques sur chaussées). Ils sont répartis de manière homogène sur la totalité de la voirie de la commune, selon un plan de zonage élaboré après avis de la commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées ou dans le cadre du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

En cas de stationnement payant, les instructions figurant sur les parcmètres ou les horodateurs sont lisibles en toute condition en position assise comme en position debout. Les commandes permettant d'actionner le dispositif de paiement sont situées entre 0,90 mètre et 1,30 mètre du sol.

9° Signalétique et systèmes d'information, hors signalisation routière

Les informations visuelles apposées sur le mobilier urbain et destinées à l'indication des lieux ou à l'information du public peuvent être doublées par un signal sonore. Les informations visuelles sont facilement compréhensibles, lisibles en toutes conditions, y compris d'éclairage, visibles en position debout comme en position assise et contrastées par rapport au fond, tel que précisé en annexe 1 du présent arrêté. Les caractères ont une hauteur de 1,5 centimètre au minimum pour une lecture proche, de 15 centimètres pour une lecture à 4 mètres et de 20 centimètres pour une lecture à 6 mètres.

Lorsque le système d'information comporte des commandes, leur surface de contact tactile est située entre 0,90 mètre et 1,30 mètre du sol. Ces éléments sont identifiés par un pictogramme ou une inscription en relief. Le dispositif peut être atteint par une personne en fauteuil roulant, un espace d'au moins 0,90 mètre par 1,30 mètre en permettant l'usage sans danger. Lorsque des messages sonores doublent les messages visuels, ils sont délivrés par un matériel permettant à une personne présentant une déficience auditive de les comprendre.

Les escaliers et, chaque fois que cela est possible, les autres équipements susceptibles d'être signalés au moyen d'idéogrammes sont indiqués de cette manière.

10° Feux de circulation permanents

Les signaux pour les piétons associés aux feux de signalisation lumineuse sont complétés par des dispositifs sonores ou tactiles conformes à l'arrêté du 21 juin 1991 susvisé, et notamment aux dispositions de l'article 110.2 de l'instruction interministérielle de signalisation routière,

sixième partie (Feux de circulation permanents), et aux normes en vigueur.

11° Postes d'appel d'urgence

Les postes d'appel d'urgence sont conformes aux normes en vigueur. Ils sont munis du matériel nécessaire pour délivrer un retour d'information pouvant être reçu et interprété par une personne handicapée.

12° Emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif

L'emplacement d'arrêt, jusqu'à la bordure, est situé à une hauteur adaptée aux matériels roulants qui circulent sur la ligne de transport. Au moins un cheminement donnant accès à l'aire d'attente des voyageurs est totalement dégagé d'obstacle depuis le trottoir.

Une largeur minimale de passage de 0,90 mètre, libre de tout obstacle, est disponible entre le nez de bordure de l'emplacement d'arrêt et le retour d'un abri pour voyageur éventuel. Si le cheminement pour piétons n'est pas accessible du côté du cadre bâti, cette largeur est au minimum de 1,40 mètre.

Une aire de rotation de 1,50 mètre de diamètre permet la manœuvre d'un fauteuil roulant qui utilise le dispositif d'aide à l'embarquement ou au débarquement du véhicule. En milieu urbain, sauf en cas d'impossibilité technique, les arrêts sont aménagés en alignement ou « en avancée ».

Les lignes de transport et leur destination sont indiquées à chaque emplacement d'arrêt desservi par celles-ci.

Le nom, la lettre ou le numéro identifiant éventuellement la ligne est indiqué en caractères de 12 centimètres de hauteur au minimum et de couleur contrastée par rapport au fond, tel que précisé en annexe 1 du présent arrêté. Le nom du point d'arrêt peut être lu perpendiculairement à l'axe de la chaussée. Il doit commencer par une lettre majuscule suivie de minuscules et comporter des caractères d'au moins 8 centimètres de hauteur contrastés par rapport au fond, tel que défini en annexe 1 du présent arrêté.

Dans le cas d'un emplacement d'arrêt de transport guidé surélevé à plus de 26 centimètres de hauteur par rapport à la chaussée, une bande d'éveil de vigilance conforme aux normes en vigueur est implantée sur toute la longueur de l'arrêt.

Article 2

En cas d'impossibilité technique de satisfaire aux prescriptions imposées par le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 susvisé ou par le présent arrêté, l'autorité gestionnaire de la voie ou de l'espace public objet du projet de construction, d'aménagement ou de travaux tels que définis à l'article 1er du décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 susvisé sollicite l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité pour dérogation à une ou plusieurs règles d'accessibilité dans les conditions suivantes :

- la demande est adressée au préfet en qualité de président de ladite commission avant approbation du projet ;

- la demande est accompagnée d'un dossier établi en trois exemplaires comprenant tous les plans et documents permettant à la commission de se prononcer sur la pertinence de la dérogation ;

- lorsque la demande de dérogation est justifiée par des contraintes liées à la protection d'espaces protégés, l'avis de l'architecte des Bâtiments de France est joint au dossier.

A défaut de réponse de la commission dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle son président a reçu la demande, l'avis demandé est réputé favorable.

Si le dossier est incomplet, le président de la commission invite le demandeur, par lettre recommandée avec accusé de réception et dans le mois suivant la réception de la demande, à fournir les pièces complémentaires. Dans ce cas, le délai d'instruction de deux mois commence à courir à compter de la réception des pièces complétant le dossier.

Article 3

L'arrêté du 31 août 1999 relatif aux prescriptions concernant l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique pris pour l'application de l'article 2 de la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 est abrogé.

Article 4

Le présent arrêté sera publié au Journal officiel de la République française.

A N N E X E 1

CONTRASTES VISUELS

Pour faciliter la détection des aménagements, équipements et mobiliers par les personnes malvoyantes, un contraste visuel est établi soit entre l'objet et son support ou son arrière-plan, soit entre deux parties de l'objet.

Un contraste en luminance est mesuré entre les quantités de lumières réfléchies par l'objet et par son support direct ou son environnement immédiat, ou entre deux éléments de l'objet. Si cet objet est moins lumineux, la valeur de 70 % doit être recherchée lors de la mise en œuvre en réalisant les mesures sur les revêtements neufs. Une solution technique permettant d'obtenir de manière durable un contraste de luminance de 40 % peut se substituer à cet objectif. Ces valeurs deviennent 2,3 et 0,6 respectivement dans le cas où l'objet est plus lumineux que son environnement.

Un contraste équivalent peut également être recherché d'une manière chromatique, au moyen d'une différence de couleur entre les deux surfaces.

Le choix des matériaux mis en œuvre et des dispositifs d'éclairage éventuels tient compte de leur capacité à maintenir des niveaux de contraste suffisants, en luminance ou en couleur.

A N N E X E 2

VISIBILITÉ DES CHEMINEMENTS

L'installation de l'éclairage et les matériaux mis en œuvre doivent permettre aux usagers de repérer les zones de cheminement et les zones de conflit. Les éclairages placés en dessous de l'œil et dont les sources peuvent être directement visibles, notamment les projecteurs encastrés dans le sol, doivent être conçus de manière à éviter qu'ils constituent des sources d'éblouissement.

A N N E X E 3

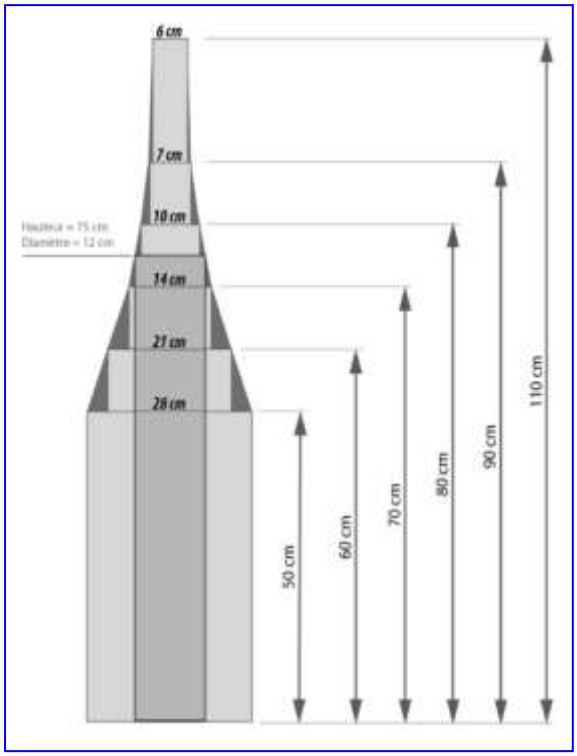
ABAQUE DE DÉTECTION D'OBSTACLE BAS

La largeur et la hauteur des bornes et poteaux respectent l'abaque de détection d'obstacles ci-dessous.

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO n° 29 du 03/02/2007 texte numéro 29

La hauteur du poteau est de 1,20 m au minimum pour un diamètre ou une largeur de 0,06 m.

La longueur et la largeur de la borne (ou massif bas) sont de 0,80 m au minimum pour une hauteur maximale de 0,40 m. Au-dessous de 0,80 m de côté, la hauteur à respecter augmente à mesure que la largeur de la base diminue, selon les dimensions intermédiaires lues sur l'abaque.



Fait à Paris, le 15 janvier 2007.

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur général des routes,

P. Parisé

7.3 PLAQUETTE « UNE VOIRIE ACCESSIBLE »

accès Libres

UNE VOIRIE ACCESSIBLE

Décrets n ° 2006-1657 et 2006-1658, arrêté du 15 janvier 2007
relatifs à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées

éd. juillet 2008

Un dispositif d'ensemble

Les décrets du 21 décembre 2006 et l'arrêté d'application du 15 janvier 2007 relatifs à l'accessibilité de la voirie et des aménagements d'espaces publics aux personnes handicapées complètent les dispositions de **la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.** Ils abrogent les textes de 1999.

Avec l'ensemble des textes d'application des articles 41, 45 et 46 de cette loi, c'est l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne du déplacement – cadre bâti, transports, voirie et espaces publics, logements – qui s'est améliorée.

Un droit à l'égalité sociale

Participer à la vie sociale, pour ceux qui ne peuvent se mouvoir facilement ou qui ont des besoins spécifiques, est un droit fondamental. L'inaccessibilité du cadre bâti et de la voirie est une cause première de handicap.

Une personne sur trois est concernée

La loi renforce les dispositions des lois précédentes de 1975 et de 1991, puisque son article 2 dispose que toutes les formes de déficiences doivent être prises en compte. Chacun peut être, à un moment de sa vie, gêné dans ses activités et ses déplacements, de manière durable ou momentanée, en raison de son âge, d'une maladie, d'un accident ou d'une situation particulière : aveugles, malvoyants, sourds, malentendants, personnes en fauteuil roulant, personnes ayant des difficultés pour marcher, utilisateurs de canne, personnes ayant des déficiences intellectuelles ou psychiques, déficients cardiaques ou respiratoires, rhumatisants, enfants et personnes de petite taille, femmes enceintes, personnes poussant un landau, un caddie, ou portant des objets lourds et encombrants...

La population concernée, à des degrés divers, peut ainsi atteindre 30 % suivant le niveau de la gêne ou de l'impossibilité prise en considération.

Avec l'allongement de la durée de la vie, on comprend d'autant mieux l'étendue de la population touchée **(28 % de la population aura plus de 65 ans en 2020).** D'où l'enjeu de rendre **accessible la chaîne du déplacement aux personnes à mobilité réduite.**

Des usages variés à satisfaire

Le cheminement, le franchissement de dénivellation ou de passage étroit, la détection des obstacles, la vision, l'écoute, le repérage et la compréhension des lieux, l'orientation, l'information, l'atteinte, la préhension, le repos, la sécurité, etc., **tous ces usages doivent être pris en compte pour garantir la liberté d'accès de tous à un espace public de qualité.**

Un confort pour tous

Ces dispositions ont pu être retenues parce qu'**elles participent à l'amélioration du confort de l'ensemble de la population.**

Les dispositions

Les décrets n° 2006-1657 et 2006-1658 confortent les mesures de 1999 destinées aux personnes ayant des difficultés de marche, dont les personnes en fauteuils roulants. Ils apportent des compléments importants, notamment :
– **le repérage des passages piétons et les équipements de sécurité pour les personnes aveugles et malvoyantes** – dispositifs podotactiles au sol d'éveil de vigilance, dispositifs associés aux feux de signalisation pour traverser ;

– **la détection des obstacles et des équipements sur les cheminements**, notamment les mobiliers urbains ;
– **la meilleure lisibilité de la signalétique et des systèmes d'information** qui bénéficient aux personnes malvoyantes, sourdes ou malentendantes et ayant une déficience mentale ou cognitive ;
– **l'aménagement des emplacements d'arrêt des véhicules de transports collectifs** pour faciliter l'accès aux véhicules des personnes handicapées, notamment celles qui circulent en fauteuil roulant.

Les conditions d'application

Elles sont données par le décret n° 2006-1657. **Les dispositions s'appliquent aux voies nouvelles, aux travaux de modification de la structure ou de l'assiette de la voie, aux réfections de trottoirs.**
Une disposition nouvelle consiste en **l'élaboration par toutes les communes d'un plan de mise en accessibilité de la voirie, avant fin 2009**.

Des aménagements de qualité

La qualité des aménagements, leur dessin, les matériaux, leur emplacement, doivent concourir au succès de cette politique.
Actuellement se renforce la valorisation de la ville et de ses aménagements et se développe une réflexion visant à mieux partager les espaces (Une voirie pour tous). L'amélioration de l'accessibilité de la voirie aux personnes à mobilité réduite doit permettre des réalisations qui concilient au mieux les intérêts et le confort de tous les usagers.

Un engagement des responsables de voirie

Toutes les dispositions du décret n° 2006-1658 sont applicables en agglomération. Hors agglomération, les dispositions concernent le stationnement, les emplacements d'arrêt des véhicules de transport en commun et les postes d'appel d'urgence.

Au-delà de l'application des nouvelles dispositions réglementaires, la parution de ces textes réitère la **nécessité d'avoir une approche permanente et globale de l'accessibilité de la ville aux personnes à mobilité réduite**.

Le travail sur l'existant pour repérer les points à risque et pour adopter une politique pour le long terme est imposé par les nouveaux textes.
Le dialogue avec les associations de personnes handicapées concernées doit donc, plus que jamais, être poursuivi.

Principaux textes législatifs et réglementaires concernant l'accessibilité de la ville aux personnes handicapées

Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées
Décrets 2006-1657 et 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatifs à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
Arrêté d'application du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
Décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 relatif à l'accessibilité des installations ouvertes au public existantes et à l'adaptation des services de transport public (art. 4 et titre III maintenus par le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006)

Normes

- NF P98-351/cheminements – insertion des personnes handicapées – éveil de vigilance/février 1989
- Norme S 32-002 (2004) Acoustique – insertion des personnes handicapées – répétition sonore des feux de circulation à l'usage des non-voyants ou des malvoyants

Bibliographie

Louis-Pierre Grosbois, *Handicap et construction*, éditions Le Moniteur, 5e édition, novembre 1999
Jean-François Hughes, *Déficiences visuelles et urbanisme*, éditions Jacques Lanore, janvier 1989
Marc Renard, *Les sourds dans la ville*, Fondation de France, 2e édition, juillet 1999
Cheminements - insertion des personnes handicapées - cheminement piétonnier urbain, Fascicule de documentation, février 1988, p. 98-350
Bus et points d'arrêt accessibles à tous - guide méthodologique, Dossier Certu, 2001 et Additif 2007
Handicaps et ville, Classeurs de Techni Cités, 2005 + mises à jour 2006 et 2007

Document réalisé par
le Certu, le CETE de l'Est
et la direction générale des Routes.

Édition juillet 2008

Impression : Imprimerie Cusin
tél. 04 74 28 44 31

Contacts au ministère :
• Déléguée ministérielle à l'Accessibilité
tél. 01 40 81 21 22
• Direction générale des Routes, sous-direction Gestion du réseau
tél. 01 40 81 21 22
• Certu, département Sécurité, Voirie, Espace public
www.certu.fr
tél. 04 72 74 58 00

Une voirie accessible

Décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 - Arrêté du 15 janvier 2007
relatifs à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées

Décret n° 2006-1658	Arrêté du 15 janvier 2007
CHEMINEMENT	
■ **Sol** Non meuble, non glissant, sans obstacle à la roue, à la canne et au pied	◆ 1,40 m minimum libre de tout obstacle ◆ 1,20 m si aucun mur ou obstacle de part et d'autre du cheminement ◆ Trous et fentes < 2 cm
■ **Largeur** Largeur suffisante	
■ **Profil en long et Pente** Pente la plus faible possible Toute déniveellation importante peut être franchie par un plan incliné qui respecte les caractéristiques minimales définies dans l'arrêté	◆ Pente 5 % maximum ◆ Si impossibilité technique pentes tolérées : 8 % maximum sur 2 m 12 % maximum sur 0,50 m ◆ Palier de repos : - 1,20 m x 1,40 m - horizontal et hors obstacle - tous les 10 m pour les pentes > 4 % - en haut et en bas de toute pente - à chaque changement de direction ◆ Garde corps préférentiel si rupture de niveau > à 0,40 m

◇ Cheminement le plus court
Cheminement le plus direct et le plus court

◇ Possibilité d'utiliser les coulées et les différences de cheminement de sol pour faciliter le repérage par les différents usagers

◇ Pour d'appuis ergonomiques, hauteur 0,70 m
Alerte tous les 300 m

◇ Mais ouverts à 2,00 m de hauteur sévère le long des rampes > 4 %

◇ Mais ouverts à mi-hauteur

◇ Bordure obstacle roue le long des ruptures de niveau

Dévers

Pente transversale la plus faible possible

- 2 % maxi en cheminement courant

◇ 1 % de dévers est préférable

Ressauts

Minimum de ressauts avec bords arrondis ou chanfreinés s'ils ne peuvent être évités

◇ Chanfrein à 1/4 plus confortable

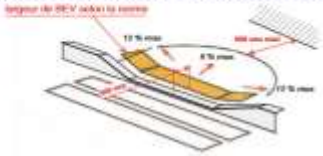
- 2,50 m minimum entre 2 ressauts sur les pentes
- "pas d'âne" interdits

Traversée de chaussée

Bateaux (abaissés) de trottoir

Bande d'éveil de vigilance conforme

- Largeur minimum de l'abaissé de trottoir : 1,20 m
- Mise en oeuvre de la bande d'éveil de vigilance (BEV) conforme à la norme NF P98-351 pour signaler la partie abaissée des bordures de trottoir au droit des traversées de chaussée matérialisées :
  - 0,50 m du bord du trottoir
  - sur toute la largeur de l'abaissement de la bordure de trottoir, remportée comprte jusqu'à une hauteur de vue minimum de 5 cm



Passage piéton

- clairement identifié sur la chaussée
- contraste tactile ou autre moyen équivalent

- Marquage conforme à l'arrêté du 16 février 1988 et à l'article 113 de l'IISR 7e partie, contraste visuel entre chaussée et marquage (annexe 1)
- Contraste tactile sur la chaussée pour repérer le passage ou ses limites ou tout autre dispositif assurant la même efficacité

◇ Zone 30 : possibilité d'utiliser les bandes podotactiles pour signaler des aménagements de traversées / chaussée continue, abaissement de trottoir

FEUX DE SIGNALISATION

Dispositif conforme aux normes en vigueur permettant aux personnes aveugles et malvoyantes de connaître la période de traversée des piétons

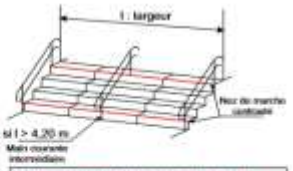
- Complété par un dispositif sonore ou tactile conforme à l'arrêté du 21 juin 1991 et à l'article 118.2 de l'IISR 6e partie
- Conforme aux normes en vigueur NF P532-002
- Hauteur des commandes entre 0,90 m et 1,30 m (si elles existent)

◇ Dossier CERTU
Dispositifs de feux piétons pour personnes aveugles et malvoyantes

ESCALIERS

- Escalier (sauf escalier mécanique)

  - largeur : - 1,20 m si aucun mur de chaque côté
    - 1,30 m si un mur d'un côté
    - 1,40 m entre 2 murs
  - marches : - hauteur maximale : 16 cm
    - giron minimum : 28 cm
  - main courante : - à partir de 3 marches
    - dépassant la première et la dernière marche de chaque volée d'une largeur au moins égale au giron
    - passage minimum de 1,20 m entre mains courantes
    - hauteur de la main courante comprise entre 0,80 m et 1,00 m
    - double main courante intermédiaire si largeur supérieure à 4,20 m
  - nez de première et dernière marche avec un dispositif contrastant, largeur mini : 5 cm (annexe 1)



◇ Hauteur maximale de la main courante: 0,90 m au dessus du nez de la marche

◇ Une main courante à une hauteur intermédiaire pour les personnes de petite taille

◇ Nez de marche saillant ou à chaux-vives à éviter

EQUIPEMENT

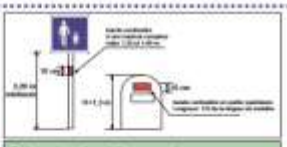
Bornes et poteaux

Bornes et poteaux aisément détectables par les personnes aveugles ou malvoyantes y compris en porte-à-faux

- Bornes et poteaux et autres mobiliers urbains comportent une partie contrastée : bande de 10 cm de hauteur apposée sur le pourtour à une hauteur comprise entre 1,30 m et 1,40 m, bande en partie haute pour mobilier inférieur à 1,30 m
- Hauteur de passage libre de 2,20 m
- Mobilier ou poteau: si passage libre inférieur à 2,20 m élément bas installé au maximum à 0,40 m du sol
- Les obstacles en saillie de plus de 15 cm situés en porte-à-faux à moins de 2,20 m de hauteur doivent être repérés à l'aplomb du porte-à-faux par un élément bas installé au maximum à 0,40 m du sol ou par une surépaisseur au sol d'au moins 3 cm
  Dispositif d'éclairage non éblouissant (annexe 2)

  Abaque de détection des bornes et poteaux (annexe 3)

  Cheminement avec passage sélectif doit permettre le passage d'un fauteuil roulant de gabarit 0,80 m x 1,30 m



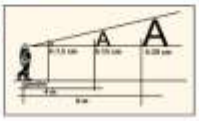
● Autres types de mobiliers concernés :

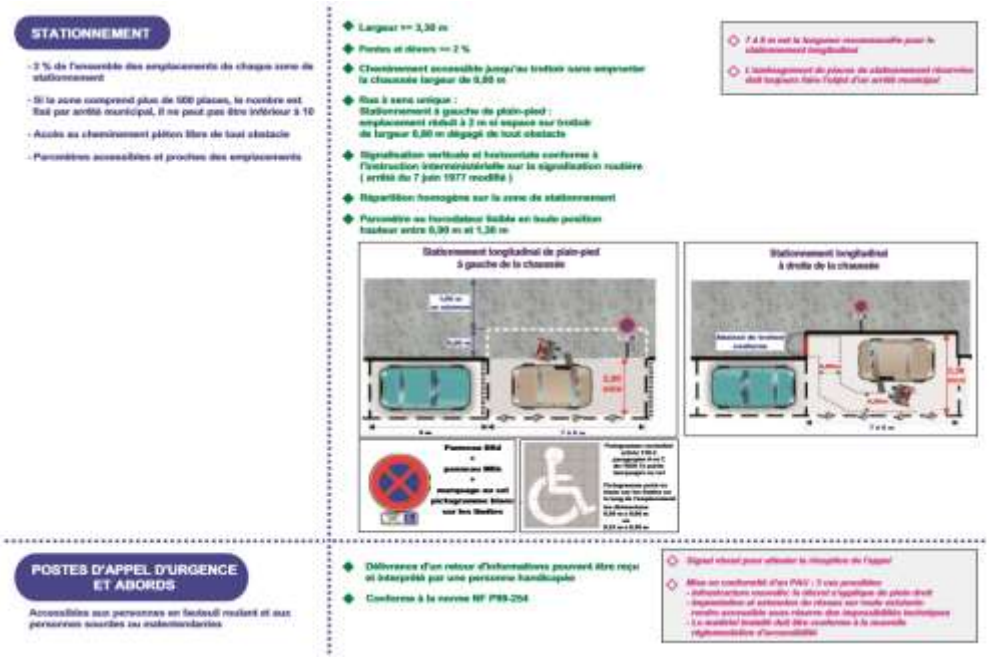
- Tablettes publiques, cabines téléphoniques, escaliers mécaniques, trottoirs roulants ... se reporter à la réglementation ERP/IGH neuf (Arrêté du 1er août 1986)
- Barrières de chantier: lisse basse à 0,30 m du sol (NF P98-470)

Signalétique et information

Accessible aux personnes handicapées

- Informations compréhensibles, lisibles en position debout et assise
- Hauteur des commandes entre 0,90 m et 1,30 m
  Espace d'usage devant équipement : 0,90 m x 1,30 m
- Signalisation des équipements par des idéogrammes, en particulier les escaliers
- Informations visuelles peuvent être doublées par un signal sonore





7.4 DELIBERATION DE LANCEMENT DE LA DEMARCHE

<u>Extrait du procès verbal de la réunion du Conseil Municipal du 4 juin 2015</u>

ÉLABORATION DU PAVE ET AUTORISATION DE SIGNER LE CONTRAT

Monsieur le Maire indique à son Conseil que lors de la précédente mandature le Conseil municipal, dans sa séance du 10 avril 2013, avait validé et autorisé le Maire à engager les démarches visant à élaborer le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics et qu'aujourd'hui il est indispensable de se doter de ce plan pour bénéficier des subventions au titre de la DETR et que cette disposition est incontournable. Ce plan consiste en la réalisation du diagnostic pour l'accessibilité des voiries et des espaces publics dans l'enceinte du village en mettant en évidence des chaînes de déplacement permettant d'assurer la continuité du cheminement accessible entre les différents établissements recevant du public et les installations ouvertes au public dans le périmètre qui sera défini par le bureau d'études. En raison de la durée d'instruction des études (4 à 5 mois) il est nécessaire d'accélérer le processus d'établissement de ce PAVE pour accéder de nouveau aux possibilités d'aides à travers la DETR et en prévision des prochains travaux envisagés dans notre programme pluriannuel. Monsieur le Maire indique donc qu'il a retenu le Bureau d'études LMP CONSEILS pour cette prestation et demande au Conseil de valider ce choix en l'autorisant à signer un contrat pour la réalisation du diagnostic en vue de la mise en place du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics. Cette mission sera conjointement conduite par le bureau d'études et l'Association Accessibilité Handicap et Environnement pour un montant de 4.250 € HT qui sera versé à l'achèvement de la mission et sur facture d'honoraires.

Approbation à l'unanimité des votes exprimés + 3 pouvoirs.

7.5 DELIBERATION D'APPROBATION DU PAVE

<u>Extrait du procès verbal de la réunion du Conseil Municipal du 23/12/2015</u>

DÉLIBÉRATION APPROUVANT LE PAVE (PLAN D'ACCESSIBILITÉ À LA VOIRIES ET DES AMÉNAGEMENTS DES ESPACES PUBLICS)

Monsieur le Maire passe la parole à Alain GRESSIER.
Alain GRESSIER rappelle au Conseil Municipal les raisons de cette délibération.
Courant octobre, la société LMP Conseils, accompagnée de membres de l'Association des Paralysés de France, a réalisé un état des lieux sur l'accessibilité de la voirie et des espaces publics de notre commune. Cet état des lieux

reprend, pour chacune des rues d'Armentières intra-muros, les aménagements à réaliser pour permettre un meilleur cheminement des personnes en situation de handicap au sein de notre village.
Ce document a été présenté le 26 novembre dernier aux membres de la commission Travaux. Il convient maintenant, au Conseil Municipal, d'approuver ce document en tant que PAVE et permettre ainsi :
- d'entériner les différents aménagements à réaliser dont il conviendra de tenir compte lors de l'engagement des prochains de travaux de voirie ;
- de percevoir les Dotations d'équipement des territoires ruraux (DETR) attribuées aux communes de moins de 2000 habitants à l'occasion de travaux d'investissements. Pour faciliter cette approbation, le document initial présenté a été amendé en incluant quelques remarques reprises ci-dessous :
- les rues de la Gillette, de Tancrou et de l'Abreuvoir, récemment rénovées, sont globalement conformes à la réglementation, avec toutefois quelques aménagements mineurs proposés. Ceux-ci seront réalisés dans les meilleurs délais en tenant compte toutefois des contraintes budgétaires ;
- la rue d'Isles et le bas de la rue du Chef-de-Ville (de la mairie au carrefour) sont en voie d'être finalisées et devraient être, à très court terme, également en conformité ;
- les aménagements rues des Cépages, Sarments et du Pressoir sont actuellement du ressort du Conseil Syndical du lotissement des Vignes et ne concernent donc pas encore la commune d'Armentières. L'intégration de ces voiries dans le domaine communal ne pourra se réaliser que si les aménagements sont conformes à la réglementation ;
- une zone de rencontre est proposée aux abords de l'Eglise et de la Mairie. Elle s'étend, rue des Vignettes du parking des ateliers municipaux à la rue du Chef-de-Ville, sur l'intégralité de la rue de l'Eglise et rue du Chef-de-Ville, de la rue des Vignettes à la rue de l'Eglise ;
- les autres aménagements, proposés ou suggérés seront repris ultérieurement au fur et à mesure de l'engagement des prochains travaux de voirie ;
- avant la fin de la présente mandature, un comité de suivi sera chargé, au sein du Conseil Municipal, de refaire un point sur les aménagements réalisés avec l'aide le cas échéant d'un expert.
Monsieur le Maire informe, qu'en ce qui concerne les aménagements récents de la rue d'Isle, ceux-ci ont été validés par Monsieur METZ, membre de l'Association des Paralysés de France qui a participé de façon active à la réalisation de l'état des lieux initial, et que la zone de rencontre est créée ainsi que l'arrêté municipal rendant exécutoire ses contraintes, publié en date du 20 décembre 2015. Après en avoir délibéré, soulignant le travail exhaustif du prestataire et la qualité du Plan présenté eu égard à la taille de la commune, le Conseil municipal décide d'adopter le PAVE par un vote à main levée.

Adoption à l'unanimité des votes exprimés + 3 pouvoirs

7.6 AUTRES DOCUMENTS UTILES A LA COMPREHENSION DU PAVE