Communauté d'agglomération du bassin de Brive

Plan de déplacements urbains de la CABB

Annexe accessibilité

Version 1

Juin 2018

Sommaire

Contexte général 3
Les enjeux de l'accessibilité 3
Le cadre légal et réglementaire 3
L'accessibilité, une préoccupation ancienne 3
Les principes édictés par la loi du 11 février 2005 4
Les ajustements de l'ordonnance 26 septembre 2014 et du décret du 4 novembre 2014 4
Quelques définitions en lien avec l'accessibilité 5
Les normes techniques nationales à respecter 6
La notion de chaîne de déplacement 6
Le contexte « accessibilité » dans le ressort territorial de mobilité 7
Bilan en matière d'accessibilité aux réseaux de transport public 7
Le réseau de transport urbain de la CABB (Libéo) 7
Le réseau de transport interurbain routier (ex-départemental) 9
Le réseau de transport interurbain ferroviaire 10
Le stationnement et l'accessibilité des voiries et espaces publics 11
Le stationnement des personnes à mobilité réduite 11
La mise en accessibilité des voiries et des espaces publics 11
La stratégie de la Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive en faveur de l'accessibilité 13
Les objectifs du PDU, et les actions en relation avec la question de l'accessibilité 13
Aménager des itinéraires accessibles et continus entre pôles générateurs 13
Donner une place centrale aux transports en commun 14
Bâtir une intermodalité accessible au sein du territoire 14
Fixer des exigences de qualité dans l'aménagement des espaces public 15

Contexte général

Les enjeux de l'accessibilité

Ils se situent au-delà de ses objectifs historiques qui sont :

- D'assurer un équilibre durable entre d'une part les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès et d'autre part la protection de l'environnement et de la santé.
- De viser un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie.
- De promouvoir les modes de transport les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.
- Et de renforcer la cohésion sociale et urbaine.

Depuis la loi du 11 février 2005, les Plans de Déplacements Urbains (PDU) se sont vus assigner un objectif supplémentaire : le PDU doit chercher à améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite (cf. article 28 de la loi d'orientation des transports intérieurs).

À cet effet, les PDU doivent comporter une annexe traitant de l'accessibilité. Cette annexe indique les « mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en oeuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant ».

Le cadre légal et réglementaire

L'accessibilité, une préoccupation ancienne

Loi no 75-534 dite d'orientation en faveur des personnes handicapées du 30 juin 1975 et textes d'applications : « favoriser l'accès de la ville et de ses équipements à tous, quel que soit leur degré de mobilité ».

- Loi d'orientation des transports intérieurs no 82-1152 du 30 décembre 1982 : « droit au transport pour tous ».
- Loi no 91-663 du 13 juillet 1991 et textes d'application : « favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public ».
- L'arrêté du 31 août 1999 relatif aux prescriptions techniques concernant l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique.
- La loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000.

Les principes édictés par la loi du 11 février 2005

La loi du 11 février 2005 a mis en avant quatre principes fondamentaux pour la mise en oeuvre de l'accessibilité.

> La programmation comme principe d'action :
  - Schéma Directeur d'Accessibilité du Réseau de Transport collectif (SDA TC).
  - Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Aménagements des Espaces Publics (PAVE).
  - Diagnostics d'accessibilité des Établissements Recevant du Public (ERP).

> Un champ d'application élargi par rapport au cadre réglementaire précédente qui prend en compte :
  - Tous les types de handicap : physique, visuel, auditif, cognitif et psychique.
  - Toutes les difficultés des personnes à mobilité réduite (PMR).

> Le traitement de l'intégralité de la chaîne des déplacements :
  - Cadre bâti.
  - Voirie.
  - Espaces publics.
  - Systèmes de transport et leur intermodalité.

> L'usager au coeur de la gouvernance de la politique locale et du contenu (les décisions sont prises dans un processus de concertation).

Les ajustements de l'ordonnance 26 septembre 2014 et du décret du 4 novembre 2014

Constatant les retards et les difficultés à appliquer la loi de 2005, mais souhaitant réaffirmer la nécessité de tendre vers un objectif d'accessibilité pour tous, le législateur a affiné les exigences de la loi de 2005 par l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 et le décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014.

Dans le domaine des transports publics et plus précisément des réseaux de transports urbains, les évolutions notables sont les suivantes :

> les AOT ont jusqu'à fin septembre 2015 pour définir un Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée dit « SDA-Ad'AP »,

> les AOT des réseaux de transports urbains, disposent d'une période de trois ans pour mettre en oeuvre leurs actions,

> il est désormais possible de distinguer des arrêts prioritaires sur le réseau commercial,

> pour le réseau scolaire, seuls les arrêts et les véhicules qui permettent à un élève en situation de handicap de suivre son projet personnalisé de scolarisation sont à rendre accessibles, si les représentants légaux de celui-ci en font la demande.

Concernant les établissements recevant du public, un délai supplémentaire, pouvant aller jusqu'à trois ans, est accordé aux gestionnaires rédigeant un Ad'AP, pour qu'ils se mettent en conformité avec les objectifs de la loi de 2005.

Quelques définitions en lien avec l'accessibilité

Le concept d'« accessibilité » défini dans la loi handicap a pour but de permettre à tous de pouvoir se déplacer pour se rendre à son travail, faire ses courses ou pour ses loisirs. Pour cela, il faut pouvoir se déplacer sans contraintes dans son environnement quotidien. Cependant, notre cadre de vie a longtemps été pensé pour des individus « valides » renforçant l'exclusion des personnes qui peinent à se déplacer.

Ainsi, les mesures prises sur la voirie, les transports, le cadre bâti, le commerce, doivent permettre de favoriser une accessibilité pour tous.

L'accessibilité « optimale » implique de garantir une continuité de l'accès des transports et à l'ensemble de ces lieux selon le principe de la chaîne de déplacement. Si un élément de la chaîne est inadapté le déplacement devient inaccessible.

Des personnes handicapées aux personnes à mobilité réduite (PMR)

Constitue un handicap, au sens de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, « toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant ».

La mise en accessibilité de la chaine du déplacement nécessite de prendre en compte l'ensemble de ces situations mais pas seulement.

Les personnes à mobilité réduite sont définies par le décret du 9 février 2006 qui reprend la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001. Cette définition inclut l'ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente. Il s'agit de « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) »

La notion de personne à mobilité réduite est ainsi plus large que celle de personne handicapée.

L'enjeu de la mise en accessibilité

Aujourd'hui en France 12 millions de Français sont porteurs d'un handicap, 5,5 millions se déclarent en situation de handicap, et 850 000 disposent d'une mobilité réduite. La France compte plus de 20 % de personnes de plus de 60 ans, et d'ici 2050, une personne sur trois aura 60 ans ou plus. L'évolution démographique et l'allongement de la durée de vie, vont donc entraîner une forte augmentation du nombre de personnes âgées ou présentant des déficiences, ce qui justifie bien l'enjeu social de la problématique de l'accessibilité.

La mise en accessibilité concerne l'ensemble des lieux de vie et de déplacement et de multiples acteurs publics et privés.

Les normes techniques nationales à respecter

Les normes techniques en vigueur précisent ce qu'est l'accessibilité pour chaque type d'handicaps, mais avec un cadre de contraintes techniques très variable d'un handicap à l'autre. On peut dresser le bilan suivant :

> Pour le handicap **« moteur »,** des normes définissent des contraintes à respecter :
- **Sur l'espace public**, en termes de pente (critères définissant les impossibilités techniques), de dévers, de chanfrein pour passer du trottoir à la chaussée, d'emplacement CES (carte européenne de stationnement) et de largeur de cheminement y compris à l'arrêt pour descendre ou monter dans le bus.
- **Dans le véhicule,** en termes de configuration pour faire monter et descendre l'UFR (usager en fauteuil roulant), l'accueillir avec un ou des emplacement(s) réservé(s) et adapté(s), des dispositifs permettant l'appel d'arrêt, le déclenchement de sortie de rampe et d'ouverture de porte.
- **Dans les ERP,** en termes de pente, dévers, chanfrein mais aussi d'ascenseur, d'escalier et d'ergonomie des pièces pour faciliter la libre circulation des UFR.

> Pour le handicap **« visuel »,** des normes définissent des contraintes à respecter :
- **Sur l'espace public**, en termes de BEV (bande d'éveil et de vigilance notamment pour les quais d'une hauteur > 26 cm globalement limité au transport ferroviaire), et de dispositif de sonorisation des feux tricolores et de guidage dans la traversée de chaussée.
- **Dans le véhicule,** en termes d'emplacement(s) réservé(s) (PMR), des dispositifs permettant l'identification tactile et par contraste chromatique du bouton d'appel d'arrêt et d'ouverture de porte.
- **Dans les ERP,** en termes de rail de guidage, de signalétique adaptée (contraste chromatique, taille et type de caractères…).
- **Les sources d'information** au travers de normes d'accessibilité normées des sites Internet.

> Pour le handicap **« auditif »,** très peu de normes qui définissent quelques contraintes à respecter :
- Documents édités pour préparer le déplacement.
- Des contraintes plus évasives sur la signalétique visible et compréhensible, le recours valorisé des pictogrammes ou de visuels permettant d'éviter le recours à du texte à lire (70 % des sourds profonds sont illettrés ou ont une mauvaise maîtrise de la langue écrite).

> Pour le handicap **« cognitif »,** quasiment aucune norme obligatoire bien que certains critères apparaissent pertinents, choisis parmi ceux réglementés pour les autres formes d'handicap.

La notion de chaîne de déplacement

La chaîne de déplacement telle que définie par la loi, englobe le cadre bâti, la voirie, l'aménagement des espaces publics, les systèmes de transport et leur inter-modalité. Le principe de continuité de la chaîne de déplacement répond à un objectif d'accessibilité de tous partout.

De nombreux acteurs interviennent dans l'aménagement urbain (voirie, espaces publics, transport, habitat, ERP…). La mise en accessibilité de la chaîne de déplacements implique donc des responsabilités partagées et une importante coordination.

Le contexte « accessibilité » dans le ressort territorial de mobilité

Bilan en matière d'accessibilité aux réseaux de transport public

En matière d'accessibilité aux transports collectifs, l'ensemble des autorités organisatrices de mobilité s'est engagé dans une démarche de SDA ou SDa'ap.

Le réseau de transport urbain de la CABB (Libéo)

La Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive a finalisé en 2015 le Schéma Directeur d'Accessibilité- agenda d'accessibilité Programmée du réseau de transport urbain Libéo, sur le territoire de l'ancien périmètre de la communauté d'agglomération.

Ces documents prévoient la mise en place progressive des différentes composantes contribuant à la mise en accessibilité du réseau :

- Le renouvellement du parc de véhicules,
- L'aménagement des points d'arrêt non encore accessibles, en priorisant les arrêts :
  - permettant la desserte des établissements spécialisés pour l'accueil des personnes en situation de handicap,
  - les plus fréquentés,
  - d'intermodalité (gares notamment).
- La formation du personnel,
- L'adaptation des supports de communication,
- La mise en place de services de substitution.

Accessibilité des véhicules de transport

En 2015, lors de la réalisation du SDA ad'AP, le niveau d'accessibilité des véhicules était le suivant :

- **92,5% du matériel roulant propriété de la CABB** était accessible aux PMR. Ce taux est désormais de 93,30% en 2018. La CABB prévoit toujours de remplacer les véhicules non accessibles par des véhicules accessibles afin d'atteindre le taux de 100%.
- **100% des véhicules** affectés aux services urbains et sous-traités par le délégataire sont accessibles aux PMR.
- En revanche, aucun véhicule destiné au service de transport à la demande n'était accessible. Cependant, la CABB prévoyait de demander dans le futur contrat à son délégataire ou exploitant de réseau de disposer **d'au moins 1 véhicule** adapté pour prendre en en charge toute personne en fauteuil roulant.

Accessibilité des points d'arrêts

En 2015, plus de 50% des arrêts utilisés sur les services structurants restent encore à aménager, soit 113 arrêts. Ces arrêts se situent principalement :

> Sur les secteurs éloignés du coeur de ville de Brive ;

> Sur les communes périurbaines de la CABB, desservis via les transports à la demande.

Sur ces 113 arrêts, à noter toutefois que pour 13 d'entre eux, vu leurs caractéristiques et la configuration des lieux, une demande d'impossibilité technique avérée a été formulée dans le cadre du SDA –Ad'AP.

La programmation des travaux relatifs à ces arrêts a été actée entre la CABB et l'ensemble de ses communes concernées. Elle a été notamment prévue en fonction des critères suivants :

- La fréquentation de l'arrêt et la proximité d'un pôle générateur de déplacements ;
- L'opportunité des travaux en coordination avec les gestionnaires de la voirie (projets d'aménagement de voirie, aménagement de bourg,...).

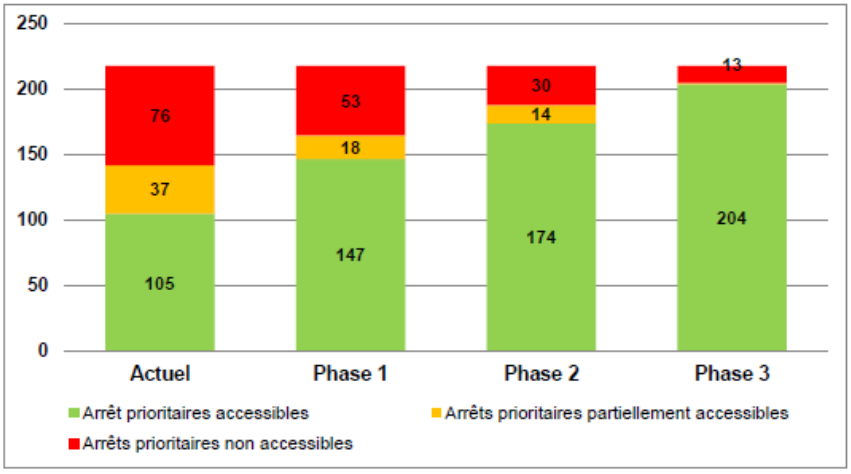
Le programme pluriannuel d'aménagement tient compte des éléments connus par la CABB au 1er juin 2015.

Le graphique ci-dessous présente la situation au 1er juin 2015 et le bilan attendu à la fin de chaque phase, en tenant compte de la programmation des travaux définie dans le SDA –ad'AP.

Depuis l'approbation du SDA – Ad'AP en 2015, l'avancement sur les 42 arrêts prioritaires est le suivant :

> 7 arrêts prioritaires ont été traités et sont désormais accessibles.

> 13 arrêts prioritaires ont été supprimés ou sont devenu non prioritaires.



Accessibilité des points d'arrêts

Par ailleurs, en complément de ces 105 arrêts a aménager, la CABB et ses partenaires ont prévu de réaliser de menus travaux (marquage au sol principalement) pour améliorer la sécurité de 40 autres arrêts prioritaires situés sur les communes de Brive et Malemort, arrêts qui sont toutefois accessibles aux PMR.

En complément, deux services de substitution ont été mis en place depuis l'approbation du schéma : Libéo Accessible et Handimobile.

Information et communication auprès des usagers

Depuis l'approbation du SDA-Ad'AP, la CABB a réalisé la plupart des actions prévus :

- Information aux arrêts :
  - Renouvellement des abribus et poteaux (41 / 50 prévus en phase 1)
  - Documents d'informations plus lisibles aux arrêts
- Information aux arrêts communs entre AOT
- Information à l'agence commerciale Infobus :
  - Carte avec niveau d'accessibilité des arrêts
  - Ecran d'information en temps réel Infobus
- Information à bord des matériels roulants CABB
- Editer des documents d'informations PMR
- Apporter un conseil personnalisé PMR
- Aider les personnes handicapées mentales qui seraient désorientées.

Le réseau de transport interurbain routier (ex-départemental)

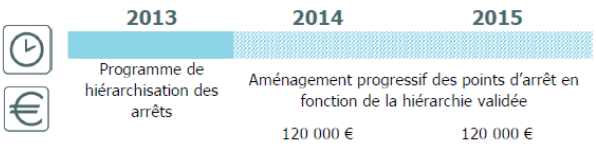
Depuis le 1er janvier 2017, la Région Nouvelle-Aquitaine est l'autorité organisatrice des transports routiers interurbains, et succède au Conseil Départemental de Corrèze. Le Conseil Départemental de Corrèze avait approuvé son schéma directeur d'accessibilité en 2013.

A l'époque de la réalisation du SDA, l'ensemble des véhicules était accessible aux PMR. En revanche, le niveau d'accessibilité des points d'arrêt enquêtés était quasi nul.

Le Conseil Départemental ne disposant pas des ressources financières suffisantes pour la mise en accessibilité totale du réseau (6,5 M€), un scénario déclinant 13 actions a été proposé et validé. Il prévoit une mise en œuvre entre 2013 et 2015 et propose notamment :

- D'aménager progressivement les points d'arrêts prioritaires sur les lignes régulières les plus importantes, puis à l'ensemble du réseau régulier en ciblant les points d'arrêt en centre-bourg
- de continuer le renouvellement du matériel roulant accessible.
- De maintenir le service Handimobile pour assurer un service de substitution.

Plus spécifiquement sur les points d'arrêts, un budget de 120 000€ par an est prévu, pour l'aménagement de 10 à 15 arrêts par an.



Le réseau de transport interurbain ferroviaire

Le réseau ferroviaire est désormais géré par la Région Nouvelle Aquitaine.

L'ex Région Limousin avait adopté son schéma directeur d'accessibilité en 2009 sur le réseau TER. L'ex Région Limousin était l'autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs avant la fusion des régions.

La gare de Brive a vu la planification de sa mise en accessibilité relevé de la SNCF dans le cadre du Schéma Directeur National d'Accessibilité. La Région Limousin a toutefois financé un montant important de l'aménagement de la gare en Pôle d'Echanges Multimodales (comprenant la mise en accessibilité).

L'ex Région Limousin a programmé sur la période 2010-2015 l'élargissement du service AccèsPlus aux gares avec personnel, soient Allassac, Objat sur le territoire de la CABB.

La phase 2 (2015-2020) prévoit d'améliorer l'accessibilité en Limousin en ajoutant les travaux suivants :

- Plus d'équipements dans les gares TER avec personnel
- Plus d'arrêts routiers mis en accessibilité
- les quais des gares les plus importantes

L'ex Région ne précise pas la liste des arrêts envisagés, conditionnant la faisabilité de cette phase 2 aux possibilités de trouver un cofinancement avec les différents partenaires.

Le stationnement et l'accessibilité des voiries et espaces publics

Le stationnement des personnes à mobilité réduite

Le stationnement constitue, au même titre que la voirie, un espace qui doit être partagé entre les différentes catégories d'usagers.

Le décret no 99-756 du 31 août 1999 prévoit que « lorsqu'un aménagement est prévu sur le domaine routier pour permettre le stationnement des véhicules, au moins un emplacement sur cinquante doit être réservé aux personnes handicapées, qui doivent pouvoir y accéder aisément. Lorsque cet aménagement s'inscrit dans le cadre d'un projet global de stationnement, le nombre d'emplacements réservés est calculé sur la base de l'ensemble du projet ».

Les points à prendre en considération sont :

- Le respect de la réglementation.
- Le niveau d'offre disponible.
- Le respect des contraintes d'aménagement.
- Le respect des quotas sur les nouvelles places aménagées (au moins 1 place sur 50).

La mise en accessibilité des voiries et des espaces publics

Les deux préoccupations fondamentales d'un PAVE concernent :

- Étude d'accessibilité aux ERP (nota : la sécurité des accès et abords des établissements scolaires peut être également intégrée dans cette démarche d'accessibilité).
- État des lieux de la voirie en matière d'accessibilité.

Un point fort du PDU de la CABB est de développer des itinéraires qualitatifs et confortables entre les principaux pôles générateurs (gare, mairie, hôpital de Brive, établissements scolaires…), et en accès aux principaux points d'arrêts ferroviaires.

L'objectif vise à accroître les conditions de sécurité pour tous les déplacements, et en particulier ceux effectués avec les modes doux, dans les environnements les plus denses en générateurs. Une telle perspective se place au coeur des actions relevant des PAVE. Les principes mis en avant par le PDU, à travers un ensemble d'actions normalisées, contribuent indirectement à la mise en cohérence des actions des différents PAVE communaux.

Cette approche générique, se déclinera de manière plus détaillée dans le cas de la sécurisation des accès et des abords des établissements scolaires, avec la mise en oeuvre de différents outils (ralentisseurs, trottoirs sécurisés, passages protégés, signalétique lumineuse, pistes cyclables…) ou dispositifs innovants (pédibus, vélobus,…).

Sur l'ensemble des communes de l'agglomération, on constate une attention à l'aménagement des linéaires piétons dans le respect de l'accessibilité des cheminements pour tous les publics.

10 communes sont engagées dans un PAVE ou assimilé : Brive-la-Gaillarde, Cublac, Jugeals-Nazareth, Juillac, Larche, Malemort, Nespouls, Noailles, Saint-Pantalélon-de-Larche.

Les principales orientations de ces PAVE sont présentés ci-dessous.

Brive

La Ville de Brive a approuvé l'élaboration de son PAVE en décembre 2009.

Ce document prévoit notamment la mise en accessibilité des itinéraires suivants pour un montant de 910 000€ :

- Hôpital / Centre-ville / gare
- 1ère ceinture de boulevard
- Avenue du président Roosevelt
- Avenue Léo Lagrange
- Avenue Alsace-Lorraine

Le PAVE prévoit également l'équipement sonore des carrefours à feux pour la somme de 150 000€.

Autres communes

- Chartrier-Ferrière : aménagement du centre-bourg
- Jugeals-Nazareth : Diagnostic réalisé et travaux effectués et à venir
- Juillac : procédure en cours, diagnostic en cours de validation
- Larche : aménagement du bourg dans le cadre de la mise en accessibilité des espaces publics
- Nespouls : Aménagement accessible du centre bourg réalisé
- Noailles : Diagnostic, accessibilité des bâtiments publics, Aménagement du bourg
- Saint-Pantaléon-de-Larche : Diagnostic réalisé, travaux en cours de réalisation.

La stratégie de la Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive en faveur de l'accessibilité

Les objectifs du PDU, et les actions en relation avec la question de l'accessibilité

Aménager des itinéraires accessibles et continus entre pôles générateurs

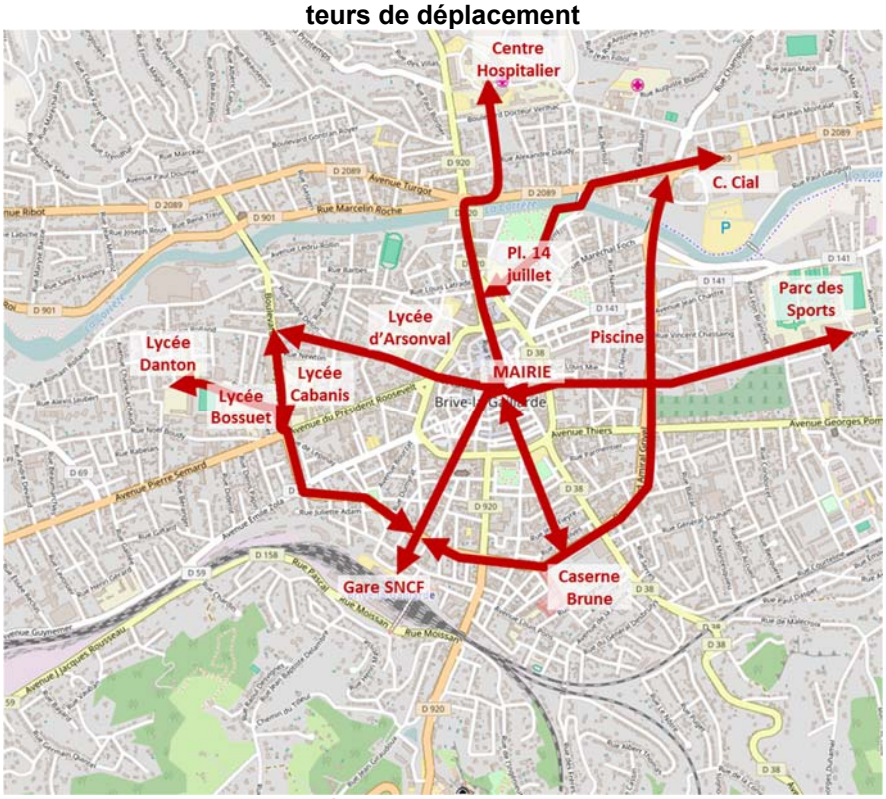
Les deux actions :

> Action 6.2 : «Traitement des points durs avec une logique de continuité des itinéraires (itinéraires piétons / PMR)»

> Action 6.3 : «Extension de la piétonisation du centre-ville de Brive»

recouvrent la coordination de la mise en oeuvre des PAVE et la mise en oeuvre du SDA du réseau urbain, avec pour objectif d'organiser et hiérarchiser la programmation pour répondre au plus vite aux principaux besoins, en fonction des principaux pôles générateurs. Il s'agit également de garantir la continuité des itinéraires, et de ne pas se limiter à une approche par rue ou par arrêt.

Proposition d'itinéraires à prioriser dans le centre-ville de Brive en fonction des pôles générateurs de déplacement



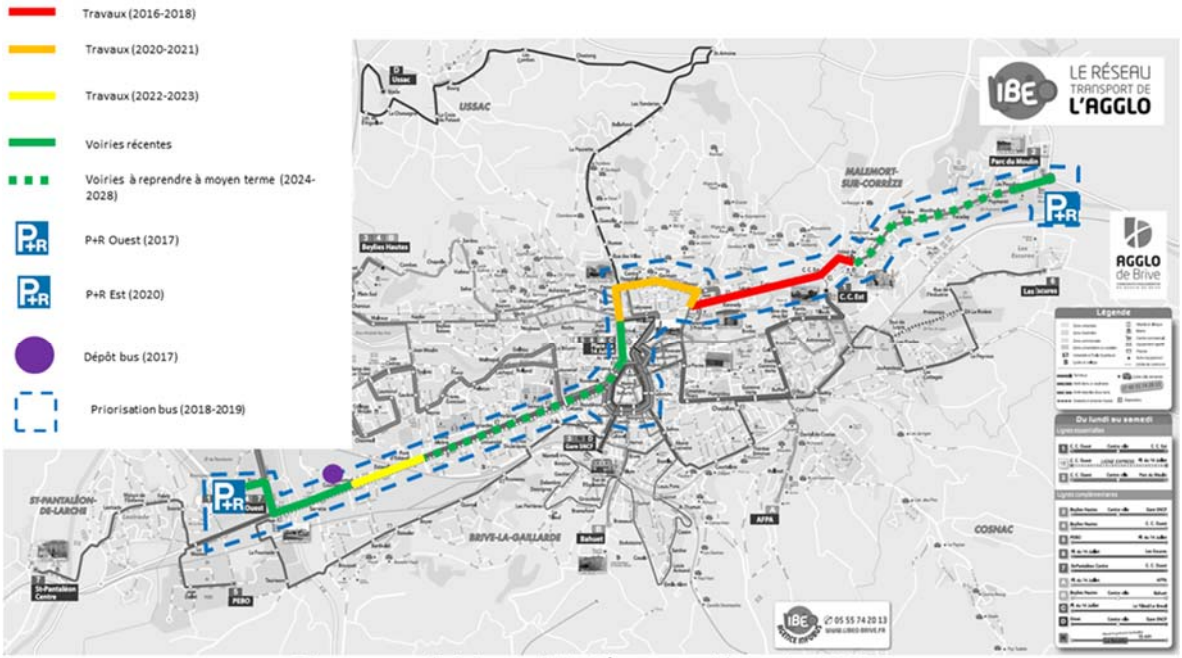
Réalisation : Egis, 2017

Donner une place centrale aux transports en commun

Les actions 4.1 : « BHNS Est-Ouest », et 4.2 « Optimisation du réseau Libéo sur le pôle urbain » desservant les principales zones d'habitat et d'emploi, permet en s'adossant au SDA Ad'Ap d'améliorer encore davantage les facilités de déplacements des personnes à mobilité réduite sur le réseau de transport LIbéo.

Les actions 4.3 « Mise en place d'une offre étendue de transport à la demande pour répondre aux besoins de mobilité en milieu rural », 4.6 « Régénération et amélioration de ligne ferroviaire (CPER) », 4.7 « Tulle – Terrasson : Développement d'une ligne ferroviaire urbaine par extension des services Tulle – Brive » doivent permettre de diffuser l'amélioration de l'offre de transport en commun sur l'ensemble du territoire, et pourront s'appuyer sur le SDA ad-Ap régional pour relayer les efforts en matières d'accessibilité sur l'ensemble des réseaux de transport.

Itinéraire préférentiel pour l'axe BHNS Est-Ouest



Phasage prévisionnel du 3ème appel à projet BHNS

Bâtir une intermodalité accessible au sein du territoire

L'action 4.14 : «Création d'un pôle d'échanges majeur Ouest (autobus, autocars locaux et nationaux, covoiturage et électromobilité) » permettra d'offrir à l'horizon du PDU un nouveau pôle d'échanges structurant accessible pour les personnes à mobilité réduite, entre autocars grandes lignes, covoiturage, bus Libéo. Ce pôle d'échanges sera complémentaire de celui de la gare ferroviaire de Brive, rendu accessible par les travaux de constitution du pôle d'échanges multimodal.

L'action 6.5 « Itinéraires vers les gares et haltes TER (Larche, Rivière-de-Mansac, Brive-Ouest, Objat, St-Aulaire, Varetz, Allassac) » vise également à aménager en amont du déplacement multimodal l'accès aux réseaux de transport de l'agglomération pour les Personnes à Mobilité Réduite, en aménageant des itinéraires accessibles autour des principales haltes ferroviaires.

Fixer des exigences de qualité dans l'aménagement des espaces public

L'action 6.7 « Améliorer et rendre lisible le partage de la voirie par l'élaboration d'un guide d'aménagement communautaire » aboutira à l'élaboration d'un guide d'aménagement des voies apaisées sur l'ensemble de la CABB avec pour objectifs :

- Mutualiser les moyens techniques, notamment pour permettre aux petites communes de disposer d'un outil d'aide à l'élaboration de leurs projets et permettre à ces petites communes de proposer des projets de meilleure qualité pour les modes actifs et les PMR ;
- Tendre vers une harmoniser des aménagements à l'échelle de la CABB pour permettre une meilleure lisibilité, évitant ainsi d'avoir des aménagements PMR différents selon les communes.

Entrées et sorties de zones 30 font l'objet d'un aménagement spécifique
L'entrée et la sortie de zone 30 sont clairement identifiées par un aménagement spécifique. Le choix d'un traitement fort et commun à l'ensemble des entrées en zone 30 du quartier participe ici à la lisibilité de la zone de circulation apaisée.
Source photos : Certu / Cédric Ansart, Cete

Source : CEREMA, Aménager la voirie : 10 principes essentiels pour la sécurité, 2012