

PROJET



Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics

COMMUNE DE SAINT-ESTEVE (66)

Ville de Saint-Estève PAVE

SOMMAIRE

• 1- Cadre réglementaire	5
– 1.1-règlementaires	6
– 1.2-La Ville et le handicap	7
– 1.3-Le plan de mise en accessibilité	8
– 1.4-Les transports collectifs	9
– 1.5-La voirie	10
– 1.6-Les prescriptions techniques	11
• 2- Disposition à mettre en œuvre pour assurer l'accessibilité	12
– 2.1-Cheminement personnes à mobilité réduite	13
– 2.2-Continuité du cheminement trottoir, chaussée: passages surbaissés	14
– 2.3-Traversées de chaussées	15
– 2.4-Avancées de trottoirs	16
– 2.5-Implantation des bandes d'éveil	17
– 2.6-Nature du sol	18
– 2.7-Zone de repos	19
– 2.8-Escaliers	20
– 2.9-Stationnement personne a mobilité réduite	21
– 2.10-Abaque pour la détection de mobilier urbain	22
– 2.11-L'arrêt de bus: caractéristiques techniques	23

• 3- Dérogations	31
• 4- Conditions de mise en œuvre	32
– 4.1-Présentation de l'étude	33
– 4.2-L'accessibilité dans la ville	34
– 4.3-Présentation générale de la commune	35
– 4.4-Pôles générateurs de déplacement	38
– 4.5-Circulation	39
– 4.6-Stationnements dans la ville	40
– 4.7-Recomposition globale des voiries et espaces publics	41
• 5-Aménagements	42
– 5.1-Création d'une zone de circulation apaisée	43
– 5.2-Arrêt de bus	48
• 5.2.1- Plan d'implantation des arrêts de bus	49
• 5.2.2- Constat et pistes d'amélioration	50
– 5.3-Stationnements	87
• 5.3.1- Plan d'implantation des stationnements PMR	88
• 5.3.2-Secteur village	89
• 5.3.3-Secteur cimetière du village	90
• 5.3.4-Secteur avenue de Baixas	91

– 5.4-Recomposition globale des voirie et espaces publics	92
• 5.4.1-Secteur Pinède	93
• 5.4.2-Secteur étang	94
• 5.4.3-Secteur Av Guynemer	95
• 5.4.4-Secteur Av de l'aérodrome	96
• 5.4.5- Secteur Molière	97
• 5.4.6-Placette Casado	98
• 5.4.7-Secteur rue de la Moselle	99
• 5.4.8-Secteur rue de la République /Av des jardins	100
• 5.4.9-Secteur Av Marechal Joffre et parking Capsier	101
• 5.4.10-Secteur Allée des Chasselas et rue des Carignans	102
• 5.4.11-Secteur rue des écoles	103
• 6- Programme de travaux à planifier	104
– Calendrier prévisionnel	105
• 7- Délais de réalisation des équipements	106

1-CADRE REGLEMENTAIRE

PROJET

1.1- Les références réglementaires

- **Le cadre législatif**

- Loi n°2005-102 du 11 février 2005 (notamment l'article 45)

- **La voirie et les espaces publics**

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

- **La commission départementale de sécurité et d'accessibilité**

- Décret n° 2006-1089 du 30 août 2006 modifiant le décret n° 95-260 du 8 mars 1995 relatif à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité

1.2-La ville et le handicap

- **Article 45 de la loi 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 intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite »

- **La ville doit être aménagée pour :**

- Permettre une égalité d'accès à chaque citoyen
- Être accessible à tous (concevoir une ville accessible à tous)
- Permettre de développer une vision globale de l'aménagement de la qualité de l'espace public

PROJET

1.3-Le plan de mise en accessibilité

Article 45 de la loi du 11 février 2005 et décret 2006-1657

- Élaboration d'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics
- Échéance : 20 décembre 2009
- Fait partie intégrante du PDU le cas échéant
- Un outil de programmation de l'aménagement de la ville

PROJET

1.4-Transports collectifs

- Loi 2005-102 du 11 février 2005 – Art 45 et 46
- Directive d'application de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite
- Décret n°2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs

1.5-Voirie

Les prescriptions techniques

Décrets n°2006-1657 et n°2006-1658 – arrêté d'application

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

- **Lors de la réalisation de voies nouvelles**
- **Lors de travaux ou aménagements**
- **Travaux de réaménagement, de réhabilitation ou de réfection**

1.6- Les prescriptions techniques

Décrets n°2006-1657 et n°2006-1658 – arrêté d'application

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

- **Lors de la réalisation de voies nouvelles**
- **Lors de travaux ou aménagements**
- **Travaux de réaménagement, de réhabilitation ou de réfection**

PROJET

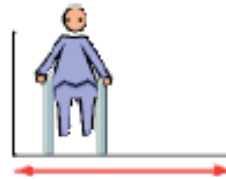
2-DISPOSITIONS A METTRE EN ŒUVRE POUR ASSURER L'ACCESSIBILITE

PROJET

2.1-Cheminement PMR

* Largeur

* **1,40 m minimum**
(1,20 m si aucun mur des 2 côtés)



* Pente

La plus faible possible.
Toute dénivellation importante doit être doublée
d'un plan incliné.

* **5 % maximum**
(tolérance maximale 12 % si impossibilité due à la
topographie et à la disposition de constructions
existantes)



* **palier de repos :**
- 1,40 m de long minimum
(hors obstacles)
- horizontal
- tous les 10 m au-delà de 4 %

2.2-Aménagement d'un bateau

Afin d'assurer la continuité du cheminement entre un trottoir et la chaussée, des abaissés de trottoir ou bateaux sont à réaliser pour chaque traversée.

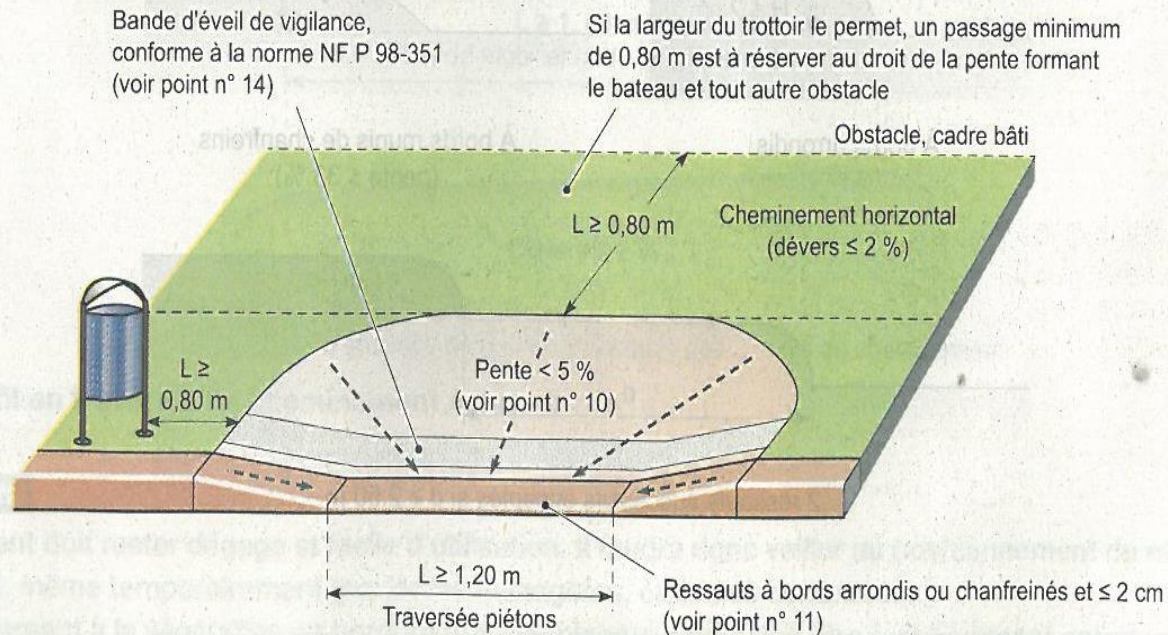


Figure 1. Aménagement d'un bateau.

Le relèvement de la chaussée peut être prévu à la place d'un bateau, les exigences concernant la bande d'éveil restent applicables.

2.3-Traversées

À toutes les traversées, une bande podotactile doit être positionnée :

- parallèlement à l'axe de la chaussée ;
- à une distance de 50 cm du nez du trottoir ;
- de façon continue sur toute la longueur de la partie du trottoir abaissée ou relevée, au moins tant que la vue de bordure est < 5 cm et sans dépasser le marquage réglementaire du passage piéton.

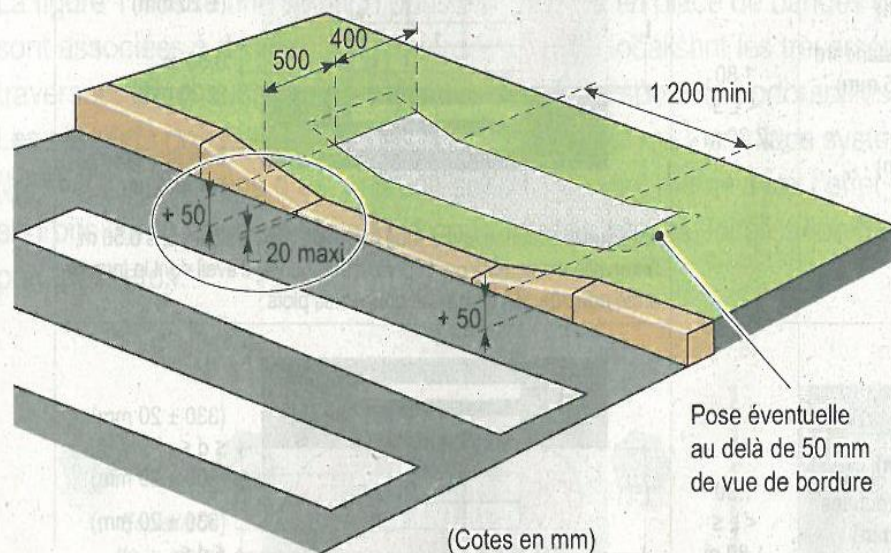


Figure 1. Implantation d'une bande podotactile.

LARGEUR DE LA BANDE PODOTACTILE

Largeur standard : 587,5 mm entre lignes extrêmes de plots.

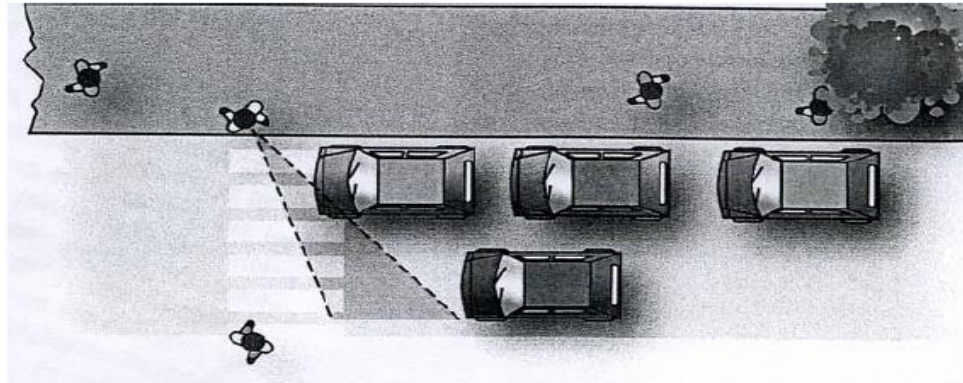
Largeur réduite : 400 mm entre lignes extrêmes de plots (utilisables uniquement pour les trottoirs d'une largeur $\leq 1,90$ m)

RAPPEL

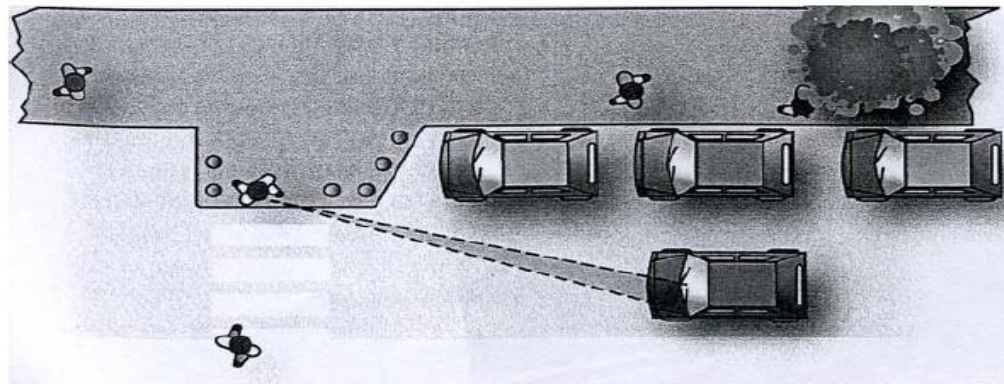
Il ne faut pas confondre ces bandes d'éveil et de vigilance avec des bandes de guidage dont la fonction est de guider, d'orienter, d'informer ou de localiser.

2.4- Les avancées de trottoir

AVANT

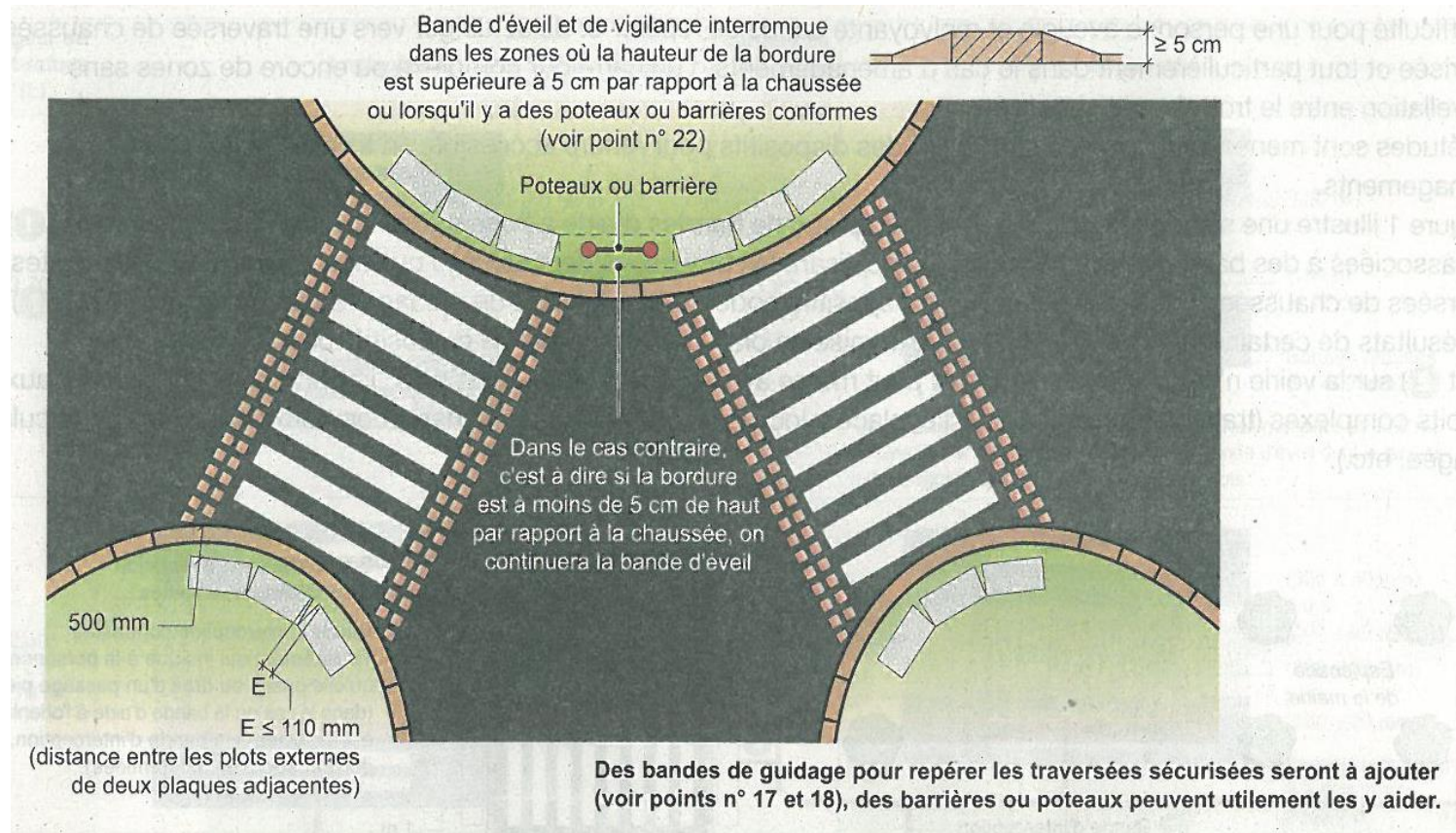


APRÈS



Source : extrait technicités 2004

2.5-Implantation de la bande d'éveil sur trottoir en arrondi



PROJET

2.6-Nature du sol

Le sol est non meuble, non glissant et sans obstacle à la roue, la canne ou au pied.

Les trous ou fentes (grilles, caillebotis, grilles autour des arbres, etc.) présentent une largeur ou un diamètre < 2 cm.

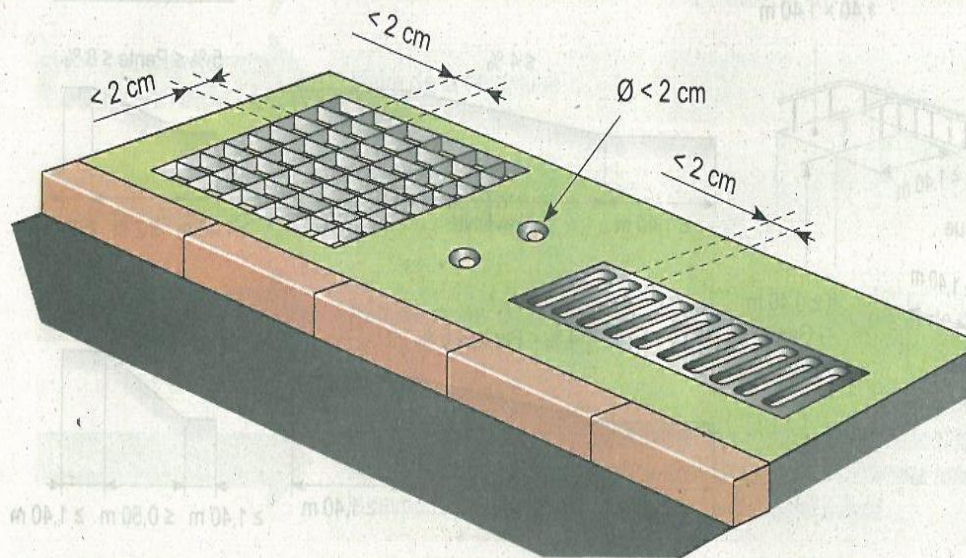


Figure 1. Taille des trous et fentes que peut présenter le sol.

RECOMMANDATIONS

Il est recommandé que les fentes soient dans le sens perpendiculaire à celui du cheminement.

Les revêtements de sol trop lisses (pierres polies, bois, etc.) sont à éviter du fait de leur caractère glissant.

Attention aux revêtements de sol en pavés qui ne permettent pas une qualité d'usage correcte pour des personnes circulant en fauteuil roulant.

PROJET 2.7-Zone de repos

Sur les longs trajets, il est recommandé de prévoir des appuis ischiatiques (appuis de repos assis debout) à une hauteur de 0,70 m environ (Fig. 1), disposés au moins tous les 300 m. Cette fonction d'appui peut aussi être apportée par un mobilier urbain judicieusement choisi (bac à fleurs, etc.).

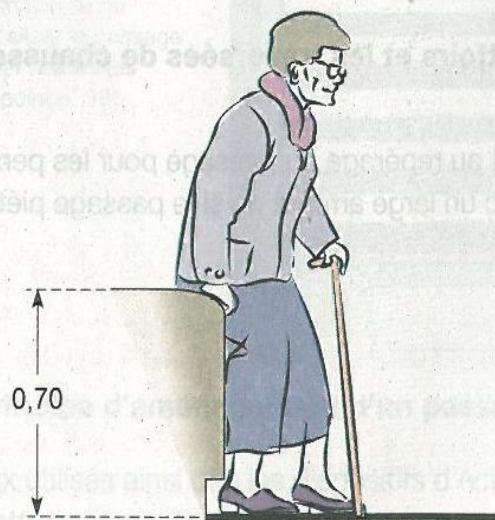


Figure 1. Appui ischiatique.

Dans le cas de la mise en place de banc public, il est recommandé de prévoir un espace d'usage pour accueillir un fauteuil roulant sur le côté (Fig. 2).

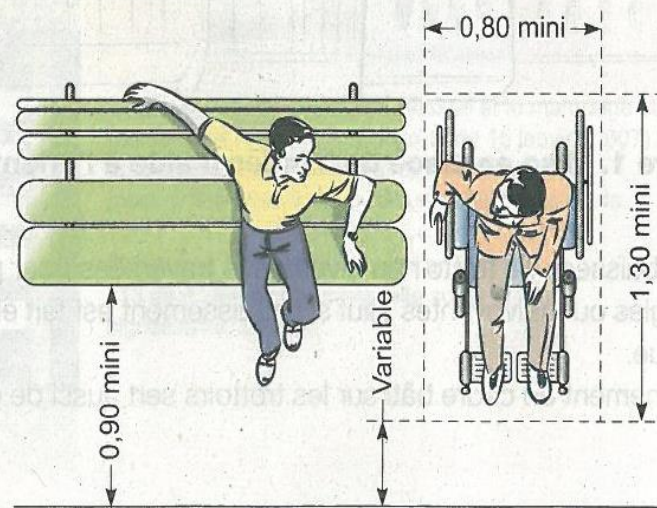


Figure 2. Emplacement de fauteuil roulant près d'un banc public.

Le long des cheminements, des abris accessibles permettant de se protéger des intempéries sont également utiles.

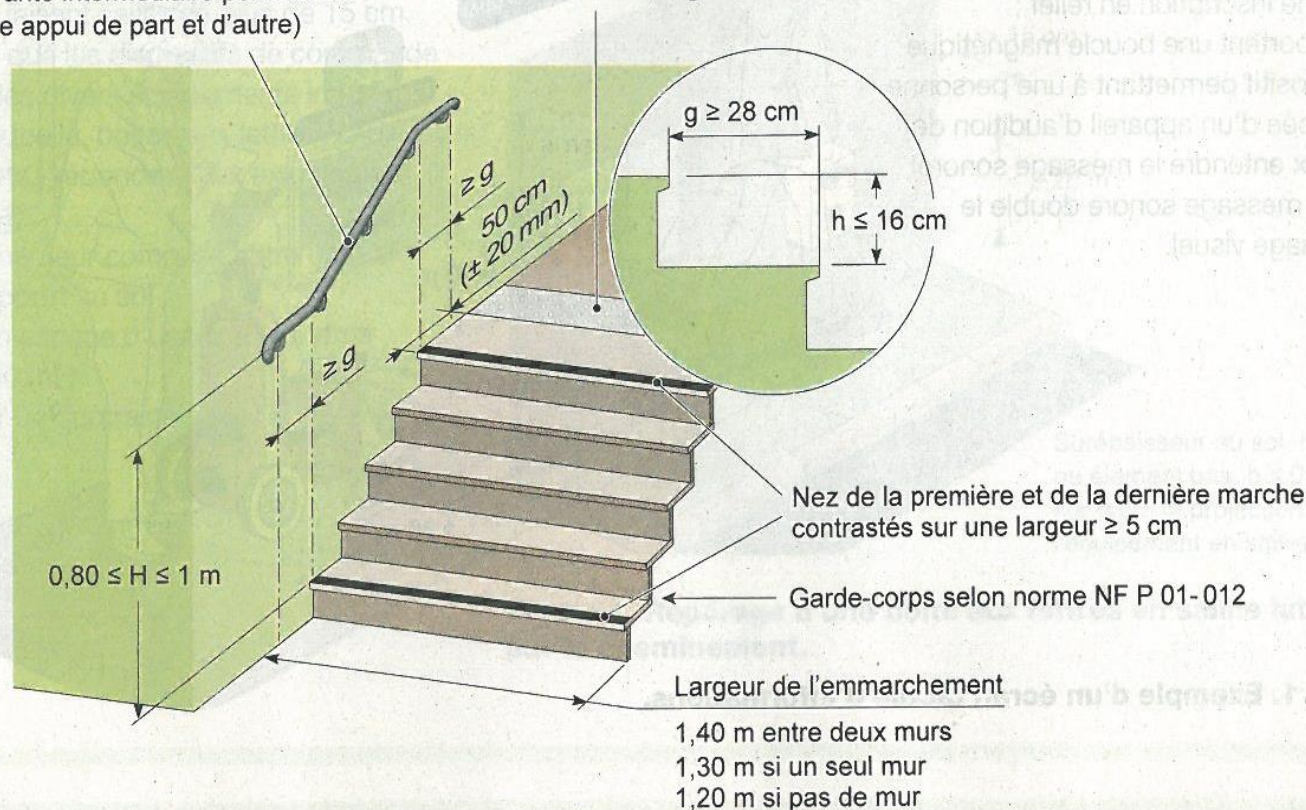
2.8-Escalier

Main-courante

(pour les escaliers de 3 marches et plus, une main-courante de chaque côté ou une main-courante intermédiaire permettant de prendre appui de part et d'autre)

Recommandation :

Bande standard ($l = 587,5 \text{ mm}$)
sur toute la largeur de l'embranchement



2.9-Stationnement PMR

PR

Marquages au sol :

Les marquages au sol de délimitation et les pictogrammes doivent être blanc.
La couleur bleue du fond, souvent utilisée en marquage n'est pas obligatoire.

1 ou 2
pictogrammes
obligatoires

Pictogramme
facultatif
(1m x 1.2m)



3,30m min.

Signalisation verticale :



Le panneau **B6a1**
« stationnement interdit »
est obligatoire



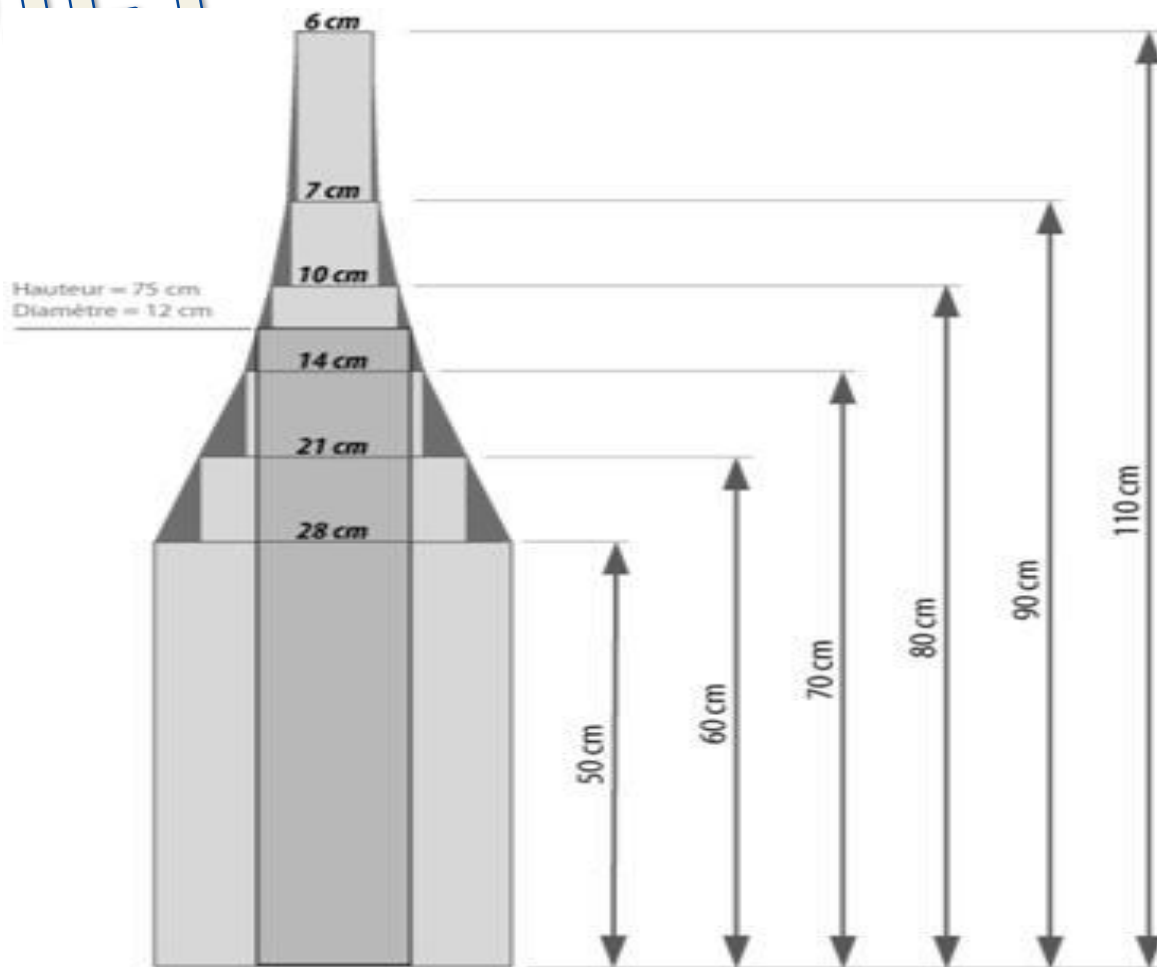
Le panneau **M6h**
indiquant la catégorie
d'usager est obligatoire



Ce panneau n'est pas
nécessaire, le caractère
« gênant » du
stationnement interdit
sur ces emplacements
est une mesure d'ordre
général.

2.10-Abaque pour la détection du mobilier urbain

PROIET



2.11-L'arrêt de bus

Les différents types d'arrêts :

- arrêts en ligne
- arrêts en avancée de trottoir
- arrêts en engravure

Rendre un arrêt de bus accessible

Généralisation des arrêts sur voie de circulation.

arrêt en ligne : en règle générale l'arrêt des autobus et autocars doit s'effectuer sur chaussée et si possible en dehors des zones de stationnement des véhicules légers sinon:

arrêt en avancée de trottoir : pour faciliter l'accostage des véhicules.

arrêt en engravure interdit sauf nécessité absolue de service comme par exemple, un terminus de ligne

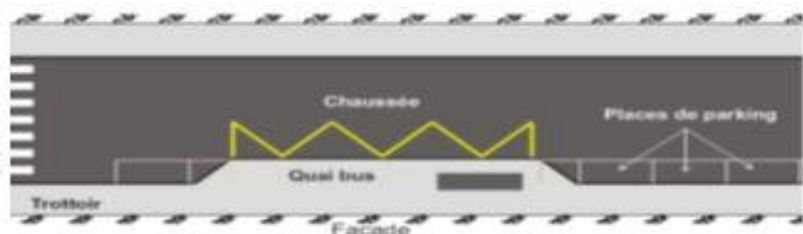
• ***Arrêt en ligne***

Cas d'une voie sans stationnement automobile. Pour des raisons de sécurité, l'arrêt doit être positionné en aval d'un passage piéton.



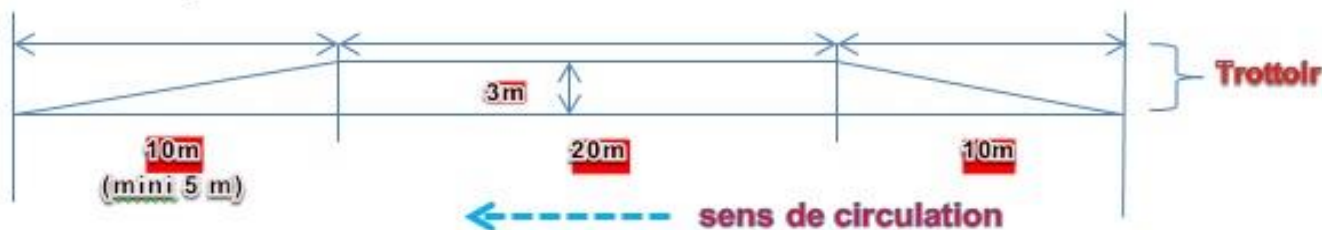
- **Arrêt en avancée de trottoir**

Cas d'une voie avec stationnement longitudinal. L'arrêt en avancée de trottoir, facilite l'accostage des véhicules et en particulier des autobus à plancher surbaissé, évite le balayage de la zone d'attente des usagers, et limite le nombre de places de stationnement à supprimer



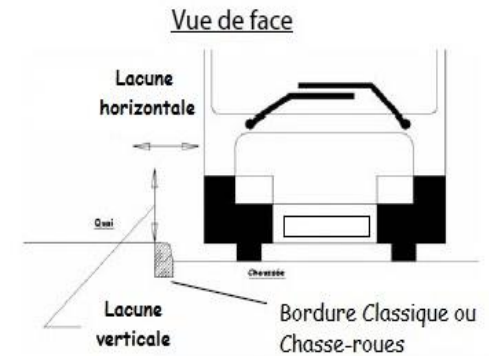
- **Arrêt en engravure**

Ce type d'arrêt est interdit sauf nécessité absolue de service comme par exemple : un terminus de ligne



L'enjeu du point d'arrêt consiste à faciliter la montée/descente du bus. Pour la résoudre, il faudra réduire au maximum **la lacune**, c'est-à-dire les distances verticales et horizontales entre le quai et le plancher du véhicule.

- La lacune verticale est déterminée par la hauteur du quai
- La lacune horizontale est déterminée par la distance entre le bord du quai et le véhicule



hauteur du quai : **18 cm** par rapport au fil d'eau, pour limiter la pente de la palette rétractable située au niveau de la porte médiane du bus. *Attention, en cas d'arrêt en engravure la hauteur de quai devra être de 14 cm*

bordure du quai : Lorsque cela sera pertinent des bordures spéciales appelées « bordure chasse-roues » seront posées pour permettre un meilleur accostage des bus.

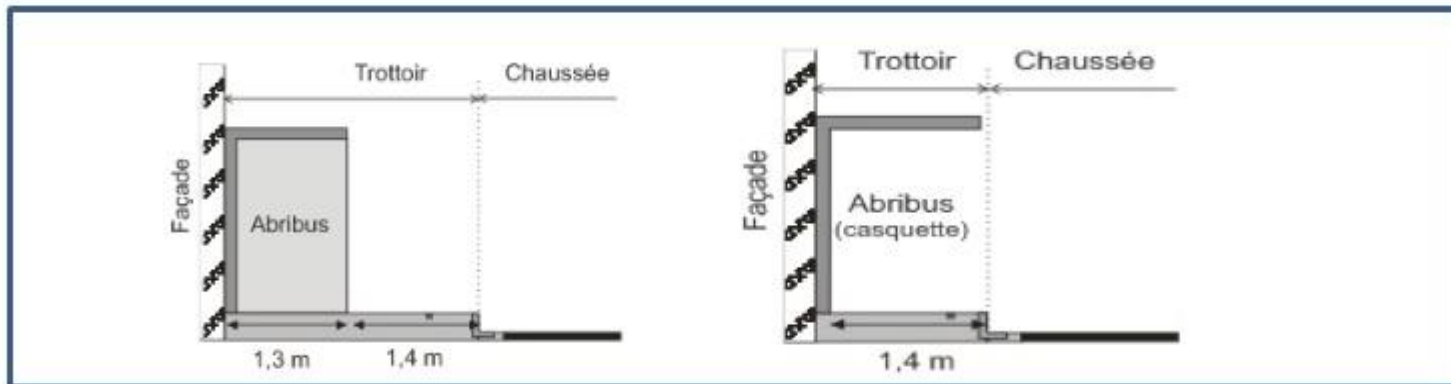
Les arrêts des lignes BHNS, des lignes structurantes et des lignes majeures, qui seront refait devront être équipés de bordures chasse-roues. Pour les autres arrêts du réseau (lignes de proximité, lignes spéciales etc.), compte tenu du surcoût de ce type d'aménagement, un avis sera rendu par le service transport au cas par cas afin de décider du type de bordure (classique ou chasse-roue) à implanter.

longueur du quai : **Minimum 15 m**, zone entre la porte avant et la porte médiane des bus (y compris bus articulés) pour faciliter l'accès des personnes en fauteuil roulant par la porte médiane et des personnes à mobilité réduite par les deux portes.

largeur du quai : **1,40 m (minimum 0,90 m)** libre de toute emprise, (grille d'arbre, bornes anti-voitures, candélabres, panneaux publicitaires, mobiliers liés au point d'arrêt) devra être maintenu pour préserver la circulation des piétons, ainsi que le retournement des fauteuils roulants.

Abris voyageurs avec panneaux latéraux

Abris voyageurs casquette (trottoir de faible largeur)



LES MARQUAGES

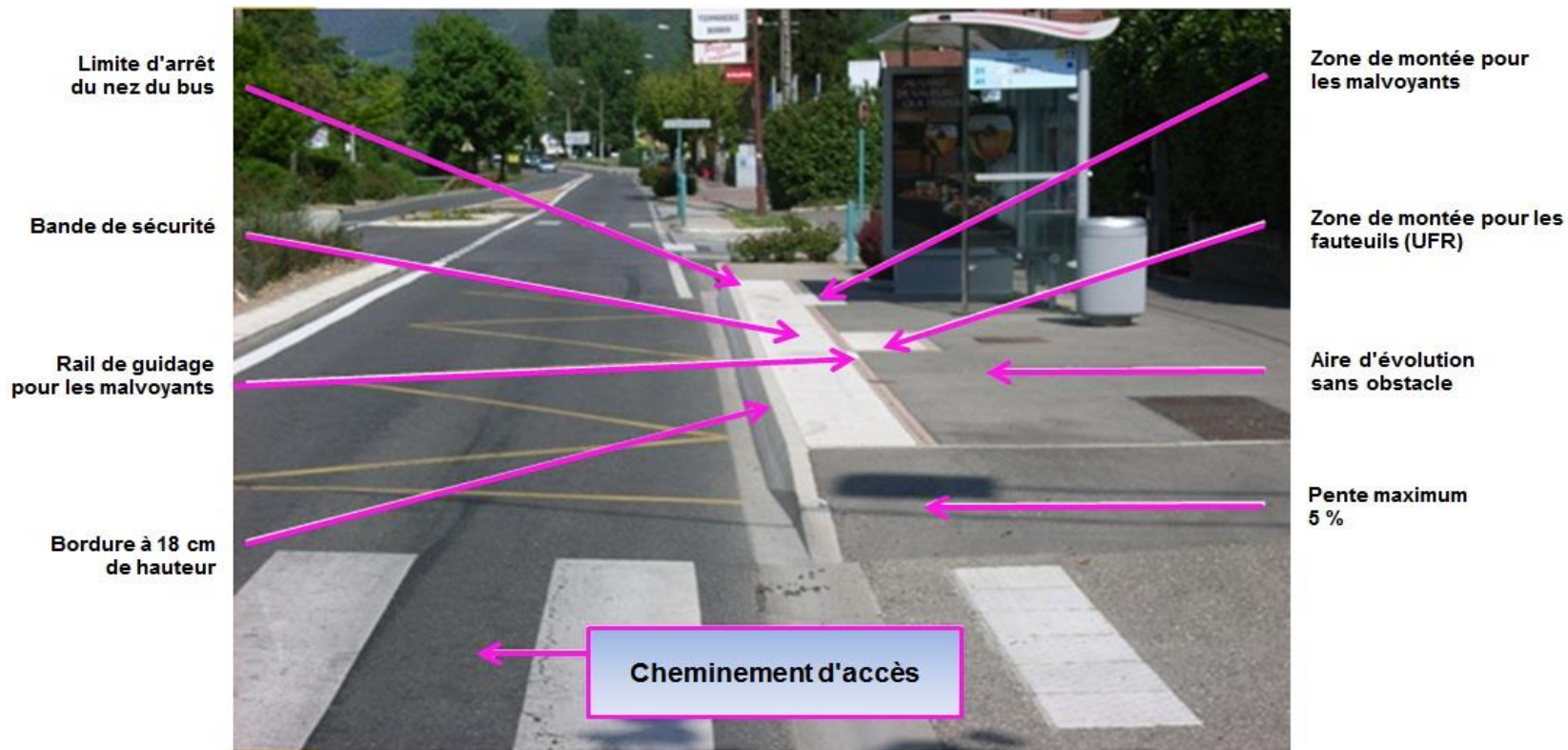
PROJET

marquage accès porte médiane : zone probable de position de la porte médiane des bus sur 1,80 m de longueur sur le quai d'embarquement pour faciliter le positionnement des bus par les conducteurs.

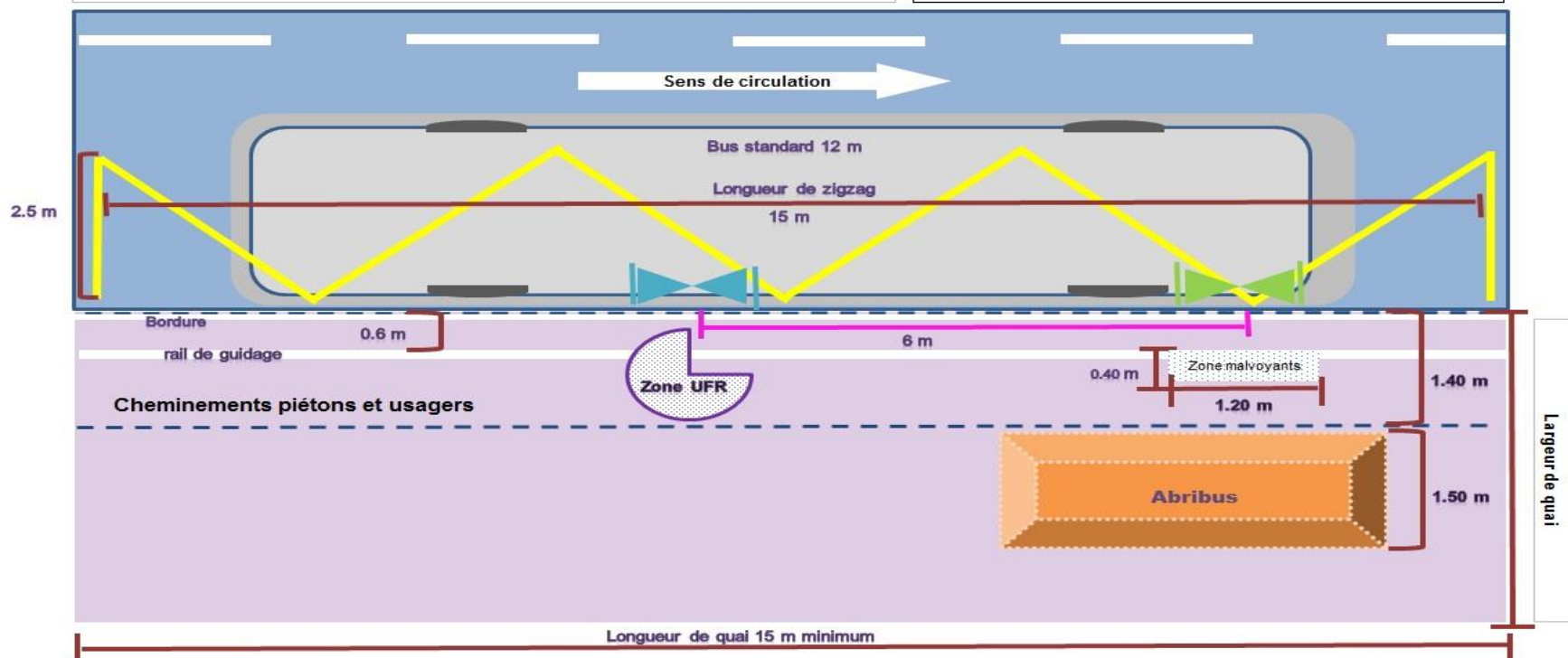
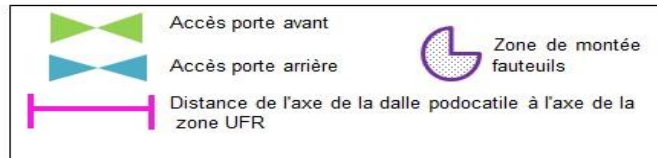
marquage accès porte avant : **40 cm sur 1,20 m de long** est la zone probable de position de la porte avant des bus pour le guidage des malvoyants.

Il peut s'agir d'une surépaisseur au droit de la porte de montée. Ce marquage doit servir d'indication et non d'avertissement. Pour cela les DNP (Dalles Podotactiles Normalisées décrites par la norme NF P98-351) ne sont pas conseillées, afin de ne pas confondre le quai avec une traversée piétonne. Selon les recommandations du CERTU (les cheminements des PAMS – juillet 2012 -fiche n°5- les points d'arrêts) Il pourra s'agir d'une simple bande de peinture texturée (pour la rendre non glissante), d'une bande de béton désactivé qui contraste avec la couleur du quai etc.....

Schéma de principe d'aménagement d'un arrêt accessible



vue aérienne d'un arrêt accessible



PROJET 3-Dérogation

En cas d'impossibilité technique de satisfaire aux prescriptions

Autorité gestionnaire de la voie ou de l'espace public doit solliciter l'avis de la CCDSA pour dérogation :

- Demande adressée au Préfet (président de la CCDSA) avant approbation du projet
 - Dossier établi en 3 exemplaires avec plan pour se prononcer sur la dérogation
 - Si contraintes protection d'espaces protégés, joindre avis ABF
- ⇒ Sans réponse de la CCDSA dans un délai de 2 mois, avis favorable

PROJET

4-CONDITIONS DE MISE EN OEUVRE

4.1-Présentation de l'étude

La commune de Saint-Estève a voulu engager une réflexion globale sur l'accessibilité et à répondre aux exigences de la loi du 11 février 2005.

Le présent diagnostic d'accessibilité dans le centre ville a pour objectif de relever les dysfonctionnements actuels et les non-conformités et de proposer des solutions d'amélioration. L'accessibilité aux personnes handicapées et plus largement aux personnes à mobilité réduite, n'ayant de sens que si « la chaîne de l'accessibilité » est effective, le diagnostic suivra les différentes étapes du déplacement d'une personne dans la commune. Nous insisterons sur l'accès au centre bourg et aux bâtiments et services publics.

Ce rapport tente d'atteindre deux des grands principes de la loi du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées »:

- La continuité du cheminement et
- La prise en compte de tous les handicaps et de l'ensemble des personnes à mobilité réduite.

D'autre part, la réglementation constitue bien souvent un minimum; c'est pourquoi, des remarques seront faites pour aller au-delà des obligations réglementaires, ces « plus » permettront de parler de confort d'usage. Au-delà de l'évocation des handicaps visuels, auditifs et psychiques, la volonté est de montrer que les réalisations demandées pour les handicapés serviront à bien d'autres personnes, qui ont des difficultés à se déplacer ou à se repérer : personnes âgées, femmes enceintes, enfants, personnes avec valise ou poussette...Le diagnostic mettra en avant l'accessibilité pour tous.

Enfin, toute remarque sera faite dans le sens de l'autonomie de la personne : une personne handicapée doit pouvoir se déplacer toute seule.

4.2-L'ACCESSIBILITE DANS LA VILLE

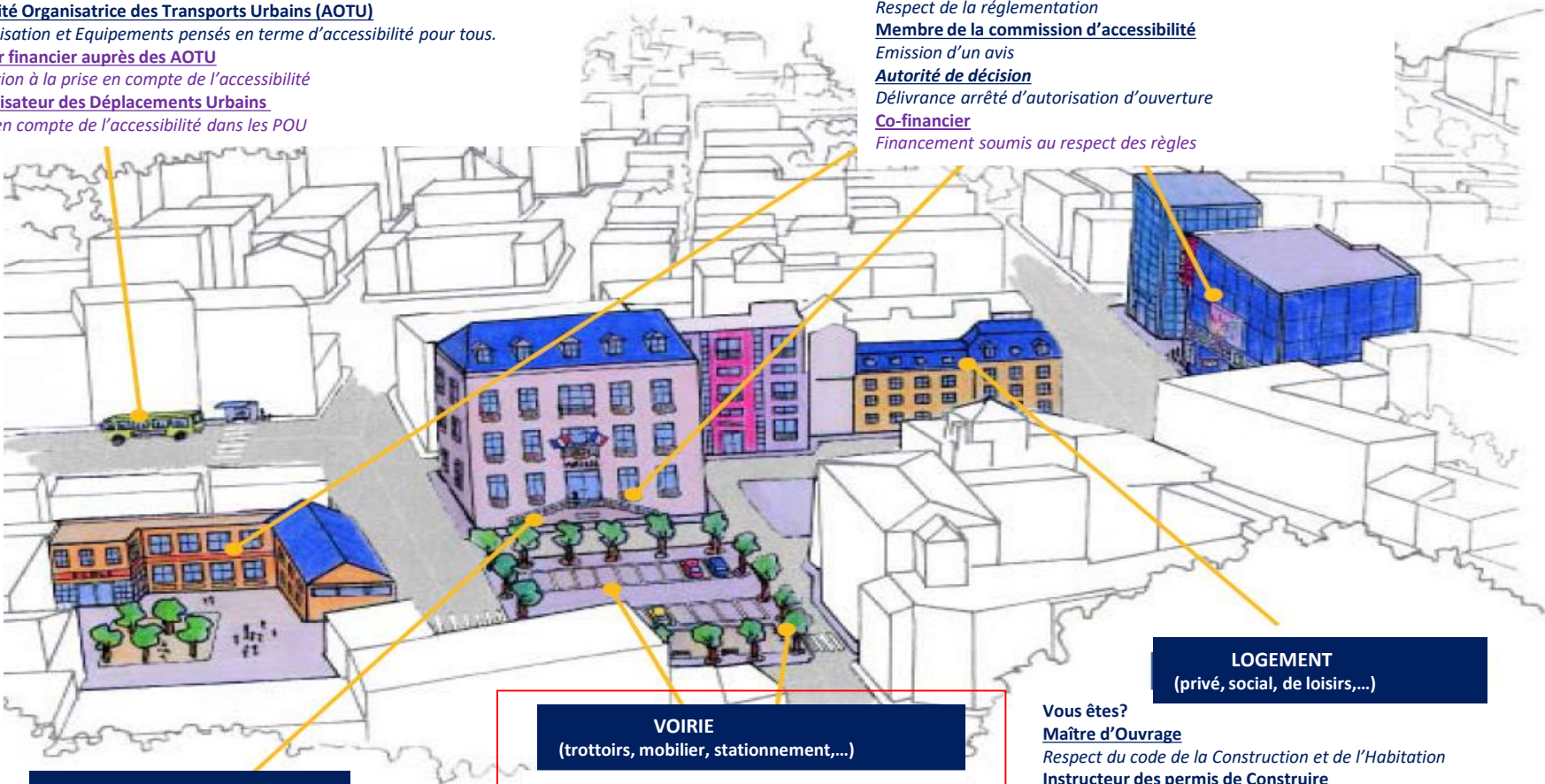
L'égalité des citoyens suppose que chacun soit libre de résider, travailler et s'adonner à ses activités dans un environnement adapté. Que l'on soit petit, gros, handicapé ou très âgé, la ville doit donner à toute personne la possibilité de s'y déplacer et d'utiliser l'ensemble de ses Services sans contrainte et barrière physique.

TRANSPORT EN COMMUN
(tramway, bus, car,...)

Vous êtes?
Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU)
Organisation et Equipements pensés en terme d'accessibilité pour tous.
Acteur financier auprès des AOTU
Incitation à la prise en compte de l'accessibilité
Organisateur des Déplacements Urbains
Prise en compte de l'accessibilité dans les POU

ETABLISSEMENT RECEVANT DU PUBLIC
(Ecole, cinéma, mairie, épicerie,...)

Vous êtes?
Maître d'Ouvrage
Respect de la réglementation
Membre de la commission d'accessibilité
Emission d'un avis
Autorité de décision
Délivrance arrêté d'autorisation d'ouverture
Co-financier
Financement soumis au respect des règles



LIEU DE TRAVAIL
(bureau, mairie, PME...)

Vous êtes?
Employeurs
Aménagement des locaux dans le respect du Code du Travail.
Acteur financier auprès des Entreprises
Incitation à prendre en compte la réglementation

VOIRIE
(trottoirs, mobilier, stationnement,...)

Vous êtes?
Maître d'Ouvrage
Respect de la réglementation
Autorité de police
Gestion du stationnement
Propriétaire
Maintien de l'accessibilité préexistante
Amélioration des aménagements.

LOGEMENT
(privé, social, de loisirs,...)

Vous êtes?
Maître d'Ouvrage
Respect du code de la Construction et de l'Habitation
Instructeur des permis de Construire
Vérification de la présence des pièces relatives à l'accessibilité
Acteur financier auprès des organismes HLM
Financement soumis au respect des règles
Autorité de police
Possibilité de contrôle des constructions
Relais auprès des administrés
Transmission de l'information

Ce schéma présente par domaine les devoirs et les possibilités d'action de la COLLECTIVITE LOCALE

4.3-Présentation générale de la commune



SAINT ESTEVE (Sant Esteve del Monestir en Catalan) est une ville française, située dans le département des Pyrénées-Orientales et la région du Languedoc-Roussillon. Ses habitants sont appelés les Stéphanois et les Stéphanoises.

La commune s'étend sur 11,67 km² et compte 11 066 habitants. Avec une densité de 948,2 habitants par km², Saint Estève se positionne parmi les 3 communes les plus importantes des Pyrénées Orientales.

Entourée par les communes de Baho, Baixas et Toulouges, Saint Estève est située à 4 km au Nord-Ouest de Perpignan la plus grande ville à proximité.

Située à 61 mètres d'altitude, Saint Estève s'appuie sur un patrimoine naturel conséquent avec, entre autres, un « poumon vert urbain » au Nord-Ouest de la commune sur 30 hectares de forêt, un étang, un jardin botanique de 60 ares, en plus du canal Vernet à Pia.

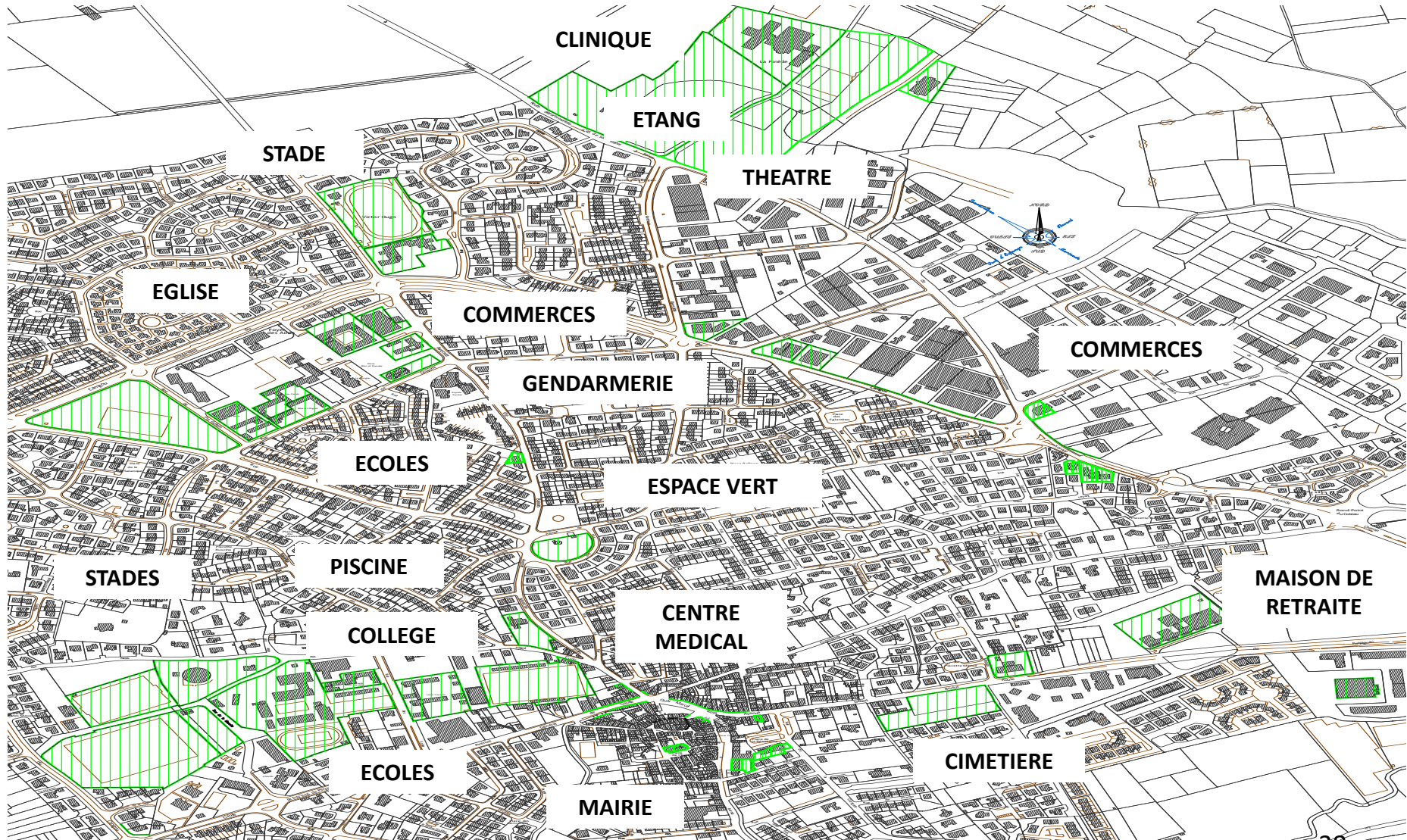
Evolution Démographique (source INSEE)

1793	1800	1806	1821	1831	1836	1841	1846	1851
274	409	458	486	649	704	846	848	913
1856	1861	1866	1872	1876	1881	1886	1891	1896
1 000	980	1 045	1 115	1 216	1 357	1 350	1 401	1 409
1901	1906	1911	1921	1926	1931	1936	1946	1954
1 390	1 338	1 332	1 300	1 352	1 428	1 365	1 370	1 390
1962	1968	1975	1982	1990	1999	2006	2007	2009
1 545	2 589	5 370	8 492	8 856	9 810	10 956	11 120	10 901

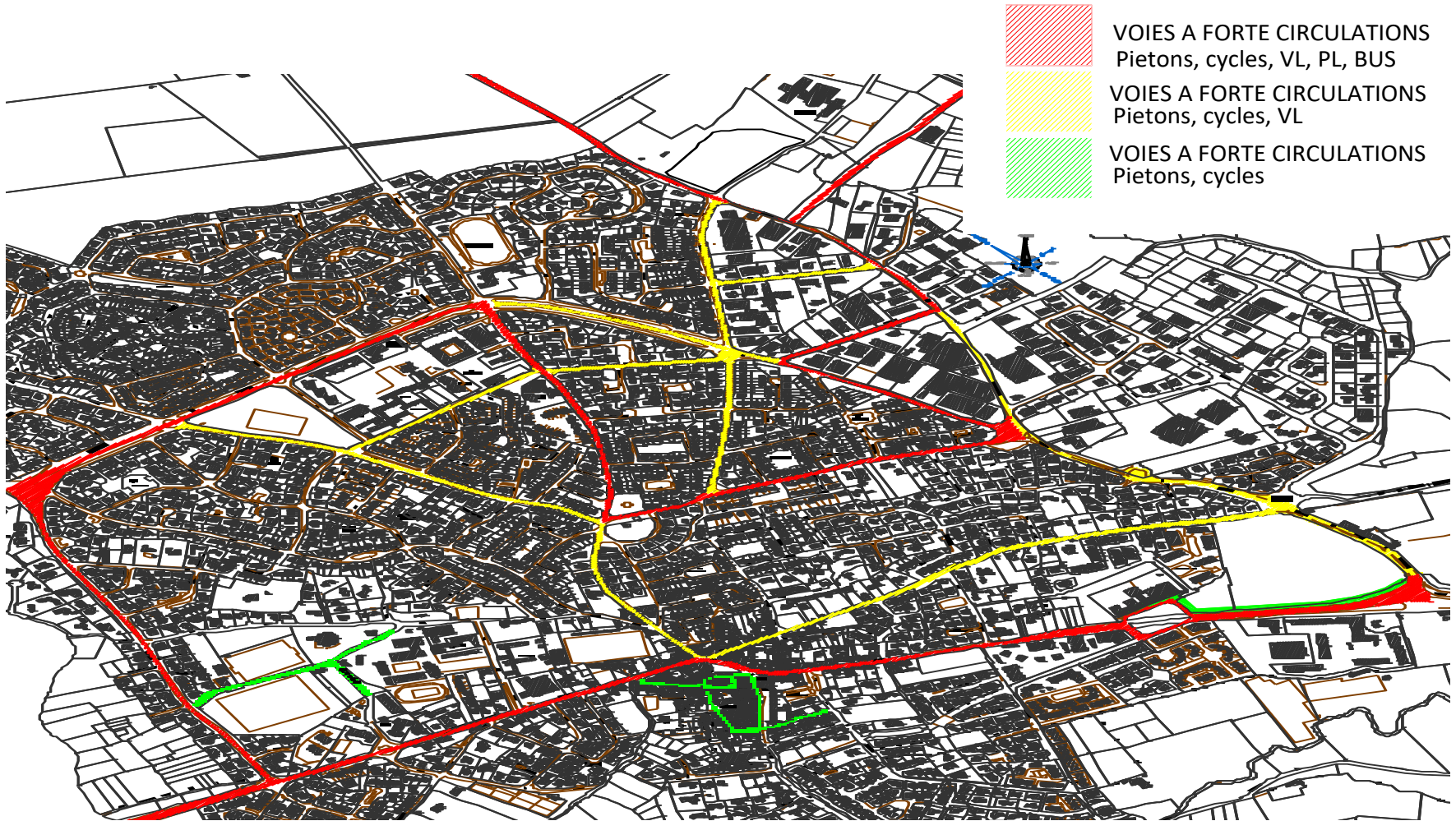
Historique

- En catalan, le nom de la commune est *Sant Estève del Monestir*, car auparavant dans le Moyen-âge Saint-Estève était un lieu de culte et de recueillement dans son monastère.
- En 1642, durant le siège de Perpignan, Louis XIII établit son quartier général à Saint-Estève, plus exactement à la métairie « En Joan Pauques » (actuellement « Mas del Rey, rue Poquelin », une statue sur le toit rappelle ce séjour). Molière séjourna également sur la commune.
- Saint Estève s'appuie aujourd'hui sur son pôle économique de La Mirande, lié aux activités industrielles, commerciales et artisanales, qui est situé au Nord-est de la commune.
- Actuellement, il s'étend sur environ 50 hectares et 200 entreprises y sont implantées avec notamment le siège régional de la Banque Populaire, les Etablissements Cottés (pain industriel), Intermarché, LIDL, Netto, la clinique de la Pinède, Supervaltech, diverses structures spécialisées pour les personnes handicapées (ADAPEI, CAMSP...).

4.4-Pole générateur de déplacement



4.5-CIRCULATION



4.6-Stationnement dans la ville



4.7-Recomposition globale des voiries et espaces publics

PROJET

La recomposition globale s'inscrit dans la mise en œuvre d'une solution de conception universelle qui procède d'une réflexion globale des espaces concernés.

Il s'agit de dépasser la problématique d'accessibilité et d'ouvrir à des solutions qui consistent dans l'amélioration de la lisibilité des espaces publics, de la facilité de circulation ou encore de l'amélioration des qualités d'accueil.

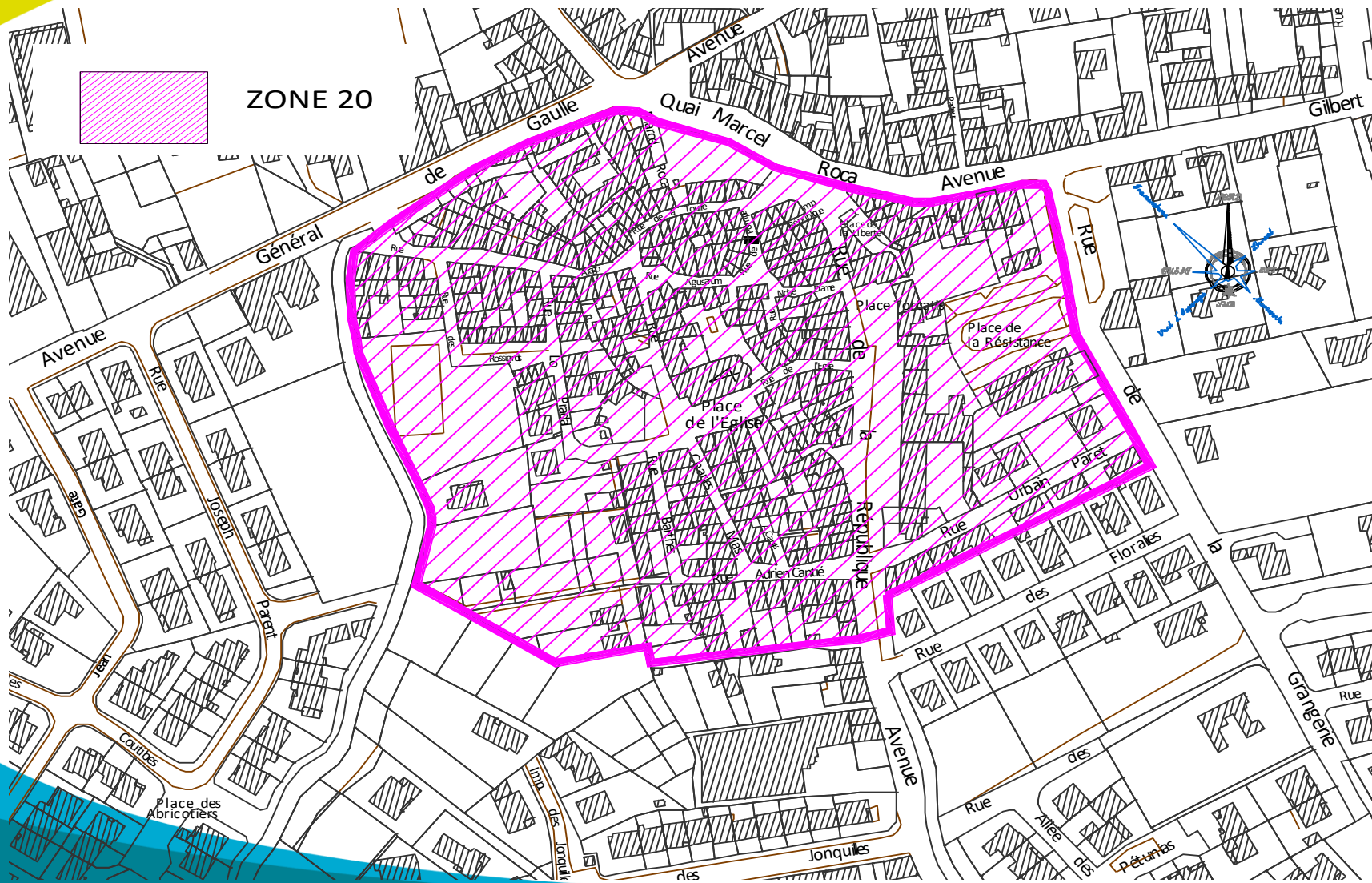
La logique de dépense pour une conformité à la loi se transforme en investissement et en réflexion à propos du projet global sur chaque secteurs traités.

Le présent PAVE définit les secteurs qui peuvent être, vraisemblablement planifiés, toutefois les secteurs ne faisant pas partie de cette planification seront traités dans la même logique

PROJET

5-AMENAGEMENTS

5.1-Création d'une zone de circulation apaisée



La zone 20 La zone de rencontre

Le Code de la route précise que

- ❑ - les voies de cette zone sont affectées à la circulation de tous les usagers,
- ❑ -les piétons circulent sur la chaussée en étant prioritaires sur les véhicules.
- ❑ -La vitesse des véhicules y est limitée à 20km/h.
- ❑ -Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes.



Ainsi le législateur considère que les vitesses des différents usagers y sont compatibles (piétons 3-5km/h, VL 20km/h maxi) .

Aucune limitation minimale d'emprise n'est utile à cette zone,

La moindre ruelle est compatible, sauf s'il y est impossible d'y circuler (largeur inf. à 2m), auquel cas elle peut être classée en aire piétonne

Les entrées et les sorties de cette zone doivent être annoncées par une signalisation horizontale et verticale.

Il n'y est donc pas réalisé de trottoirs.



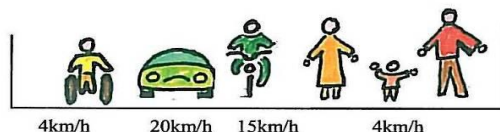
Règlementation-Zone apaisée



Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Pyrénées-Orientales
Service Ingénierie du Développement Durable

Code de la route

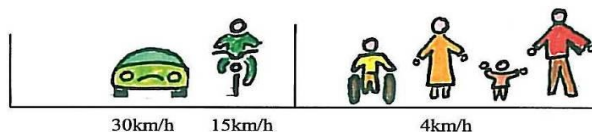
Zone de rencontre (20 km/h)



Partage de l'espace entre tous usagers.

Piétons prioritaires.

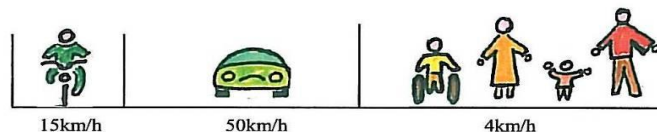
Zone 30 km/h



Partage de l'espace entre véhicules à moteur et cycles, mais pas des piétons.

Contre-sens cyclable autorisé

Zone 50



Séparation des cycles et des véhicules à moteur.

L'espace public en aggro

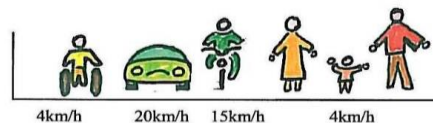
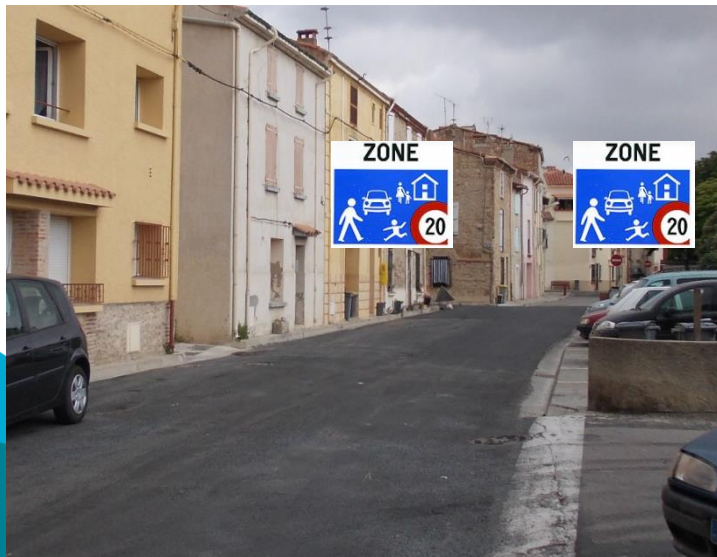
Rue de la République

■ CONSTAT

Aucun aménagement existant

■ REGLEMENTATION

Section de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.



■ PISTES D'AMELIORATION

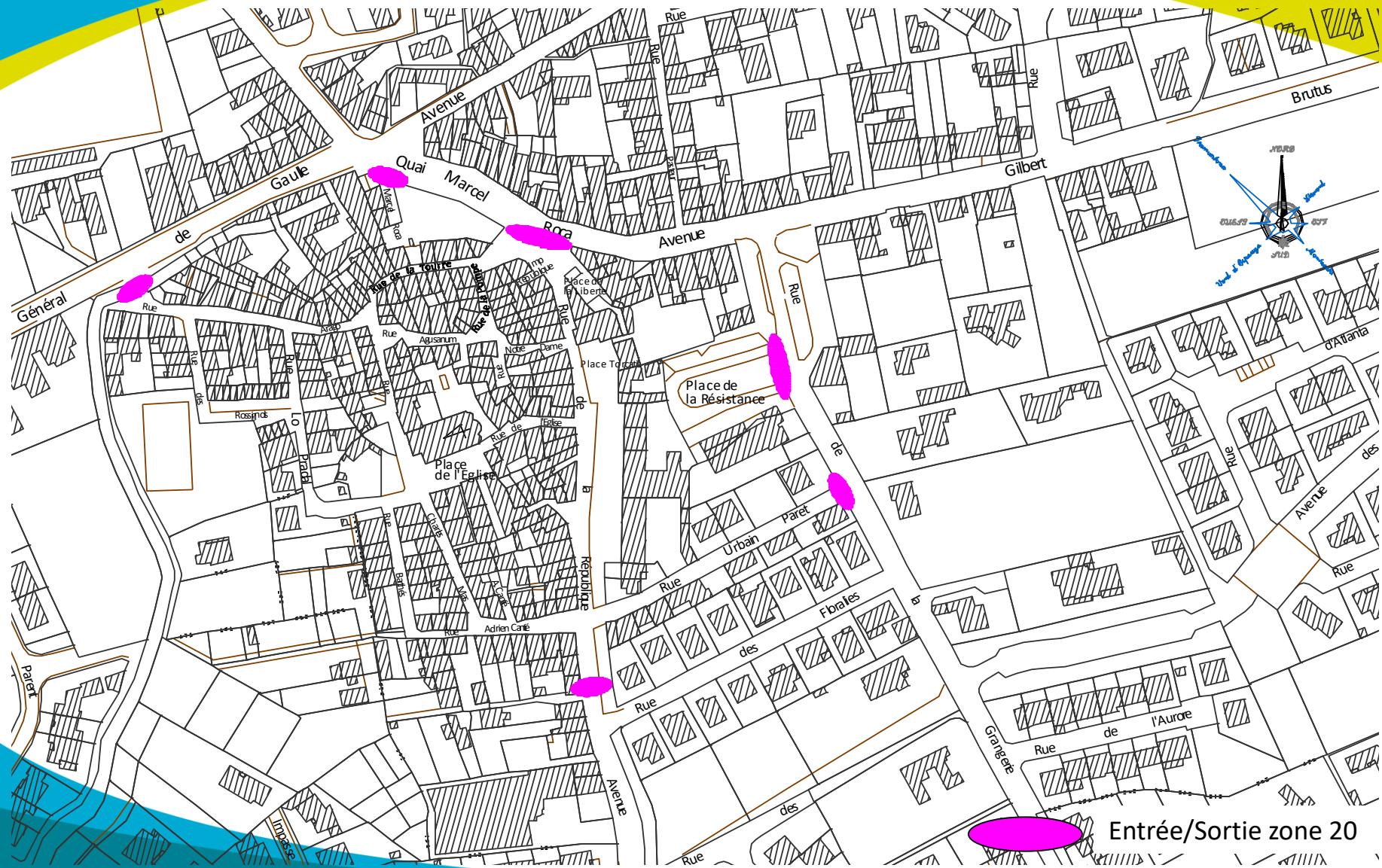
La zone de rencontre sera créée Rue de la République entre les intersections des Rues

Urbain Paret & des Floralies.

Aménagement complet de l'entrée/sortie de la zone de rencontre.

Matérialisation horizontale et verticale (panneaux).

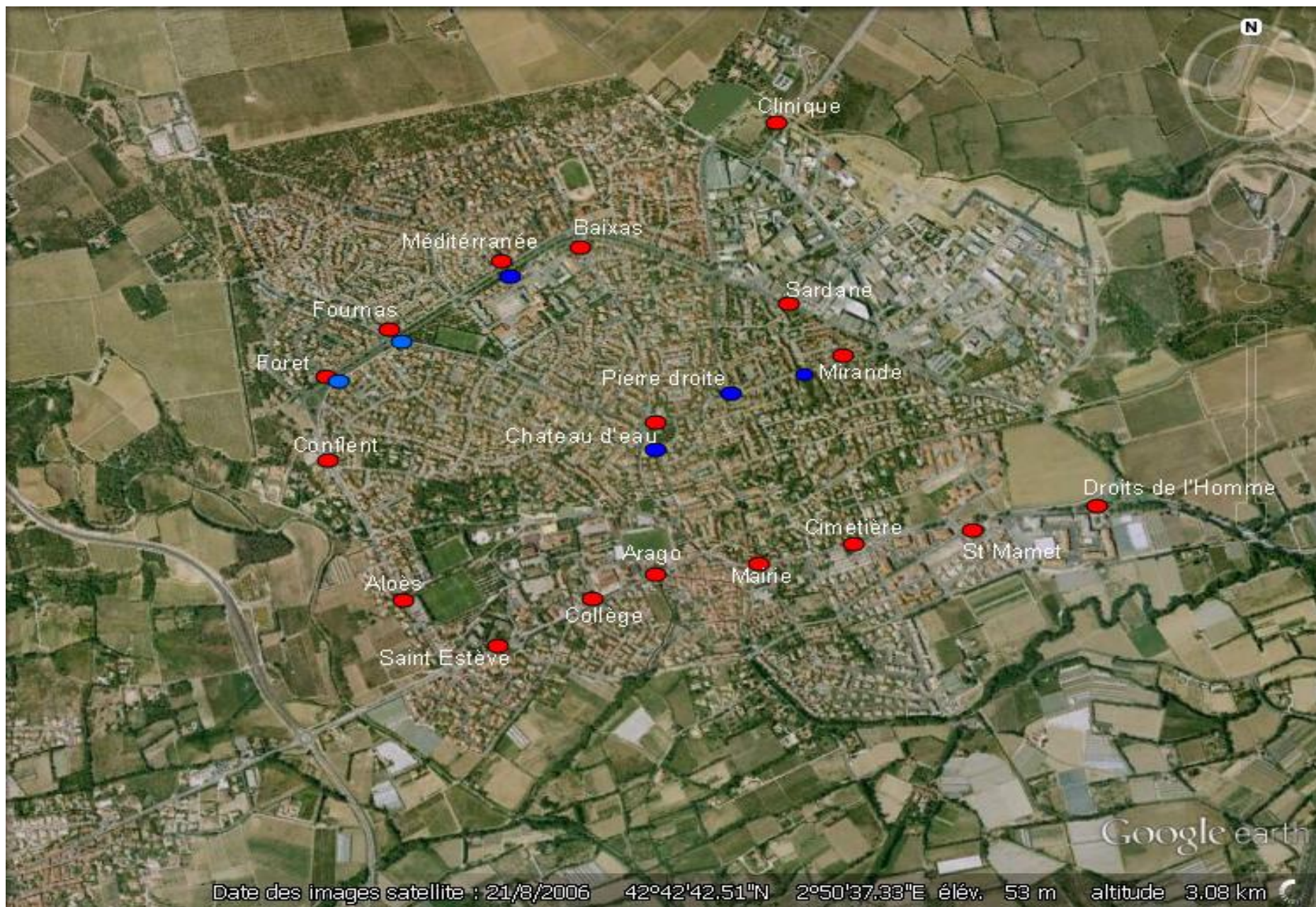
Signalétiques



Entrée/Sortie zone 20

5.2-LES ARRETS DE BUS

Implantation des Arrêts de bus



ARRET DE BUS FORET- Direction Perpignan

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale et horizontale
- Trottoir étroit et hauteur faible

PISTES D'AMELIORATION :

- Rehausser et élargir le trottoir
- Installer un banc
- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité

ARRET DE BUS FORET- Direction Baixas

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale
- Trottoir large mais hauteur faible
- Aire d'évolution sans obstacles
- Le banc est positionné

PISTES D'AMELIORATION :

- Rehausser le trottoir
- Ajouter une signalisation horizontale
- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité

ARRET DE BUS FOURNAS- Direction Perpignan

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale
- Sol en terre
- Hauteur du trottoir insuffisante

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une signalisation horizontale
- Installer un banc
- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité
- Traitement du sol
- Rehausser le trottoir

ARRET DE BUS FOURNAS- Direction Baixas

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale et horizontale
- Sol en terre
- Le banc est positionné
- Hauteur du trottoir faible

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité
- Traitement du sol
- Rehausser le trottoir

ARRET DE BUS MEDITERRANEE- Direction Perpignan

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale et horizontale
- Sol conforme
- Hauteur du trottoir conforme

PISTES D'AMELIORATION :

- Installer un banc
- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité

ARRET DE BUS MEDITERRANEE-Direction Baixas

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale
- Sol conforme
- Hauteur du trottoir conforme

PISTES D'AMELIORATION :

- Installer un banc
- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité

ARRET DE BUS BAIXAS- Direction Perpignan

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale et horizontale
- Trottoir de faible hauteur et étroit

PISTES D'AMELIORATION :

- Rehausser et élargir le trottoir
- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité
- Installer un banc

ARRET DE BUS BAIXAS- Direction Baixas

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale et horizontale
- Le banc est placé
- Trottoir de faible hauteur et étroit

PISTES D'AMELIORATION :

- Rehausser et élargir le trottoir
- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité

ARRET DE BUS PYRENE - Direction Baixas

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale
- Trottoir de faible hauteur
- Pas de banc

PISTES D'AMELIORATION :

- Rehausser le trottoir
- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Installer un banc
- Ajouter une bande de sécurité
- Prévoir une signalisation horizontale

ARRET DE BUS PYRENE- Direction Perpignan

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale
- Trottoir étroit et de faible hauteur
- Pas de banc

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Installer un banc
- Ajouter une bande de sécurité
- Prévoir une signalisation horizontale
- Relever et élargir le trottoir

ARRET DE BUS CHÂTEAU D'EAU- Direction Perpignan

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale et horizontale
- Trottoir faible hauteur
- Pas de banc

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Installer un banc
- Ajouter une bande de sécurité
- Rehausser le trottoir

ARRET DE BUS CHÂTEAU D'EAU DEVANT BANQUE- Direction Baixas

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale
- Trottoir faible hauteur
- Pas de banc

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Installer un banc
- Ajouter une bande de sécurité
- Ajouter une signalisation horizontale
- Rehausser le trottoir

ARRET DE BUS PIERRE DROITE -Direction Perpignan

CONSTAT:

- Arrêt à créer par le déplacement de l'existant situé en amont
- Trottoir faible hauteur

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité
- Rehausser le trottoir
- Installer un banc
- Signalisation à mettre en place

ARRET DE BUS PIERRE DROITE- Direction Baixas

CONSTAT:

- Arrêt à créer par le déplacement de l'existant situé en amont
- Trottoir faible hauteur

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité
- Rehausser le trottoir
- Installer un banc
- Signalisation a mettre en place

ARRET DE BUS MIRANDE- Direction Perpignan

CONSTAT:

- Arrêt à créer par le déplacement de l'existant situé en amont
- Trottoir faible hauteur et largeur

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité
- Rehausser et élargir le trottoir
- Installer un banc
- Signalisation à mettre en place

ARRET DE BUS MIRANDE- Direction Baixas

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale et horizontale
- Trottoir faible hauteur et largeur
- Le banc est positionné

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité
- Rehausser le trottoir

ARRET DE BUS SARDANE- Direction Perpignan

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale et horizontale
- Hauteur et largeur conformes
- Le banc est positionné

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité

ARRET DE BUS SARDANE- Direction Baixas

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale et horizontale
- Pas de banc
- Présence d'un candélabre
- Hauteur et largeur conformes

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité
- Installer un banc

ARRET DE BUS ZONE INDUSTRIELLE-Direction Baixas

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale
- Un banc est positionné (a voir)
- Sol inadapté
- Trottoir de faible hauteur

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité
- Installer un banc
- Ajouter une signalisation horizontale
- Prévoir un revêtement au sol
- Rehausser le trottoir

ARRET DE BUS ZONE INDUSTRIELLE-Direction Perpignan

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale et horizontale
- Pas de banc
- Sol: mauvais état
- Trottoir de faible hauteur et très étroit

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité
- Installer un banc
- Prévoir un revêtement au sol
- Rehausser et élargir le trottoir

ARRET DE BUS CLINIQUES- Direction Perpignan et Baixas

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale
- Pas de banc
- Revêtement et hauteur conforme

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité
- Installer un banc
- Prévoir un revêtement et rehaussement du sol
- Ajouter une signalisation horizontale
- Ajouter une signalisation verticale pour la direction Perpignan

ARRET DE BUS DROITS DE L'HOMME- Direction Baixas et Pezilla

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale et horizontale
- Pas de banc
- Trottoir large et hauteur conforme –aire d'évolution sans obstacle

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité
- Installer un banc

ARRET DE BUS DROITS DE L'HOMME- Direction Perpignan

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale et horizontale
- Des bancs sont positionnés
- Sol: bitume et terre

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité

ARRET DE BUS SAINT MAMET- Direction Perpignan

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale et horizontale
- Des bancs sont positionnés
- Trottoir large et hauteur conforme-aire d'évolution sans obstacles

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité

ARRET DE BUS CIMETIERE - Direction Perpignan

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale et horizontale
- Des bancs sont positionnés
- Trottoir large-aire d'évolution sans obstacles et hauteur conforme

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité

ARRET DE BUS CIMETIERE FACE CIMETIERE-

Direction Baixas et Pezilla

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale et horizontale
- Pas de banc
- Présence d'un candélabre
- Trottoir: largeur et hauteur conformes

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité
- Installer un banc

ARRET DE BUS MAIRIE- Direction Perpignan

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale
- Abri voyageur existant (pluie uniquement)
- Des bancs sont positionnés (pas abrités)
- Présence d'un candélabre

PISTES D'AMELIORATION :

- Déplacer en aval après l'intersection de la rue de la Grangerie

ARRET DE BUS MAIRIE- Direction Baixas et Pezilla

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale
- Trottoir étroit et au même niveau que la route
- Pas de banc
- Places de stationnement devant l'arrêt

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité
- Ajouter une signalisation horizontale
- Installer un banc
- Supprimer les places de stationnement ou déplacer l'arrêt
- Rehausser le trottoir

ARRET DE BUS ARAGO - Direction Perpignan

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale et horizontale
- Trottoir étroit
- Pas de banc
- Problème de stationnement sur la zone réservée au bus

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité
- Installer un banc
- Elargir et rehausser le trottoir

ARRET DE BUS ARAGO- Direction Baixas et Pezilla

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale et horizontale
- Trottoir: hauteur faible
- Pas de banc
- L'arrêt est situé devant une entrée de véhicule privative

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité
- Installer un banc
- Déplacer l'arrêt afin de ne pas entraver l'accès aux habitations
- Rehausser le trottoir

ARRET DE BUS COLLEGE- Direction Baixas et Pezilla

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale et horizontale
- Trottoir: hauteur faible
- Pas de banc

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité
- Installer un banc
- Rehausser le trottoir

ARRET DE BUS COLLEGE- Direction Perpignan

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale et horizontale
- Un banc est positionné
- Faible hauteur du trottoir

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité
- Rehausser le trottoir

ARRET DE BUS SAINT ESTEVE- Direction Baixas et Pezilla

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale
- Pas de banc
- Trottoir étroit et hauteur faible
- Présence d'un hydrant

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité
- Rehausser le trottoir
- Installer un banc

ARRET DE BUS SAINT ESTEVE- Direction Perpignan

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique horizontale
- Un banc est positionné
- Trottoir large et hauteur conforme
- Abri existant (sans indication sur l'arrêt)

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité
- Ajouter une signalisation verticale
- Indiquer le nom de l'arrêt

ARRET DE BUS ALOES- Direction Baixas

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale et horizontale
- Un banc est positionné
- Trottoir conforme (hauteur et sol)
- Abri existant (pluie uniquement)

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité

ARRET DE BUS ALOES- Direction Perpignan

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale et horizontale
- Pas de banc
- Trottoir conforme (hauteur et sol)

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité
- Installer un banc

ARRET DE BUS CONFLENT- Direction Baixas

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale (mal placée) et horizontale
- Pas de banc
- Trottoir bas

PISTES D'AMELIORATION :

- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité
- Rehausser le trottoir
- Installer un banc
- Déplacer la « tête » de l'arrêt

ARRET DE BUS CONFLENT- Direction Perpignan

CONSTAT:

- Zone repérable à sa signalétique verticale et horizontale
- Un banc est positionné
- Trottoir bas
- Présence d'un candélabre

PISTES D'AMELIORATION :

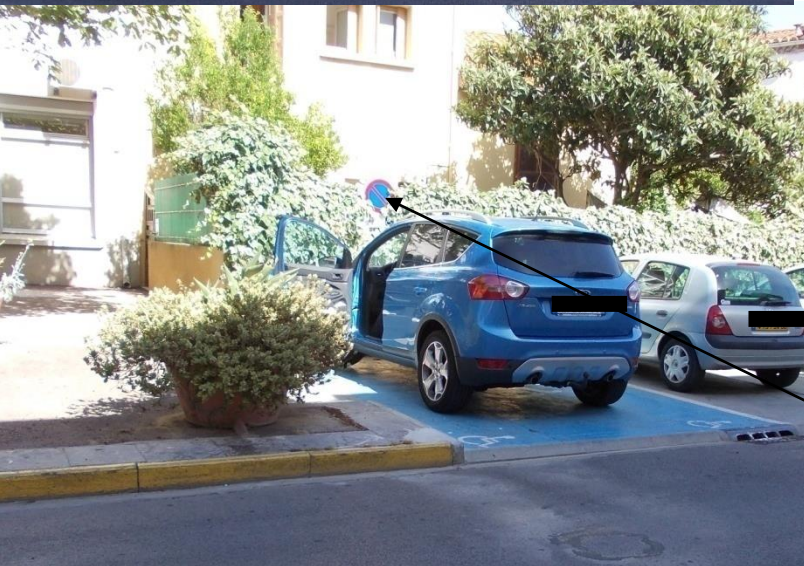
- Ajouter une bande podotactile pour matérialiser l'entrée avant droite du bus
- Ajouter un pictogramme au droit de la porte arrière
- Ajouter une bande de sécurité
- Rehausser le trottoir

5.3-STATIONNEMENT

IMPLANTATION DES PLACES DE STATIONNEMENTS POUR PERSONNES A MOBILITE REDUITE



■ 5.3.1-Secteur MAIRIE – STATIONNEMENT

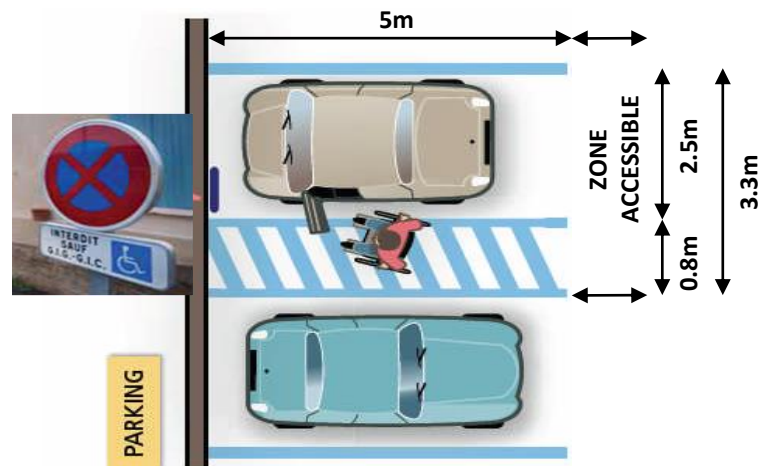


■ CONSTAT

Un stationnement réservé est repérable grâce à la signalétique verticale et horizontale.
La dimension du stationnement est de 5m x 3.30m.
Un abaissé de trottoir est existant.

■ REGLEMENTATION

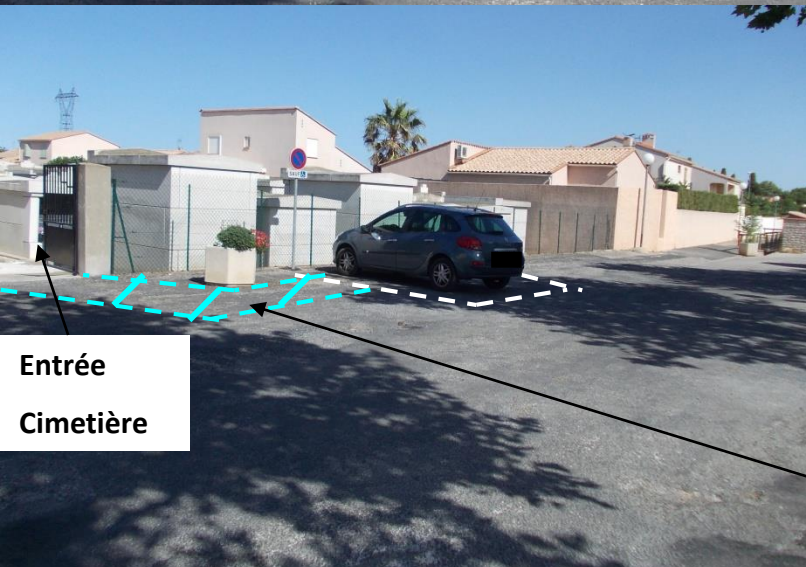
2% de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement.
Prévoir une largeur mini de 3.30m pour le stationnement dont une bande de 0.80m pour la sortie du véhicule.
La zone d'accès à l'arrière du véhicule doit rester accessible.



■ PISTES D'AMELIORATION

Rendre la signalétique verticale conforme et améliorer sa visibilité.

5.3.2-Secteur CIMETIERE – STATIONNEMENT & LIAISON



■ CONSTAT

Un stationnement est repérable grâce à la signalétique verticale.

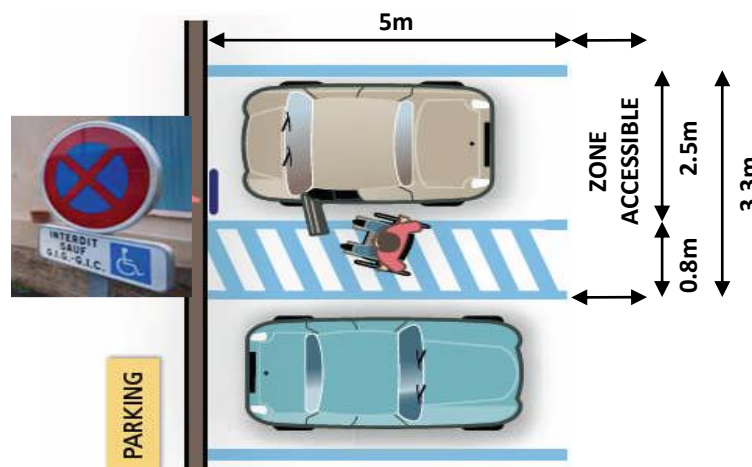
Pas de ressauts, le revêtement est stable et non meuble.

■ REGLEMENTATION

2% de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement.

Prévoir une largeur mini de 3.30m pour le stationnement dont une bande de 0.80m pour la sortie du véhicule.

La zone d'accès à l'arrière du véhicule doit rester accessible.



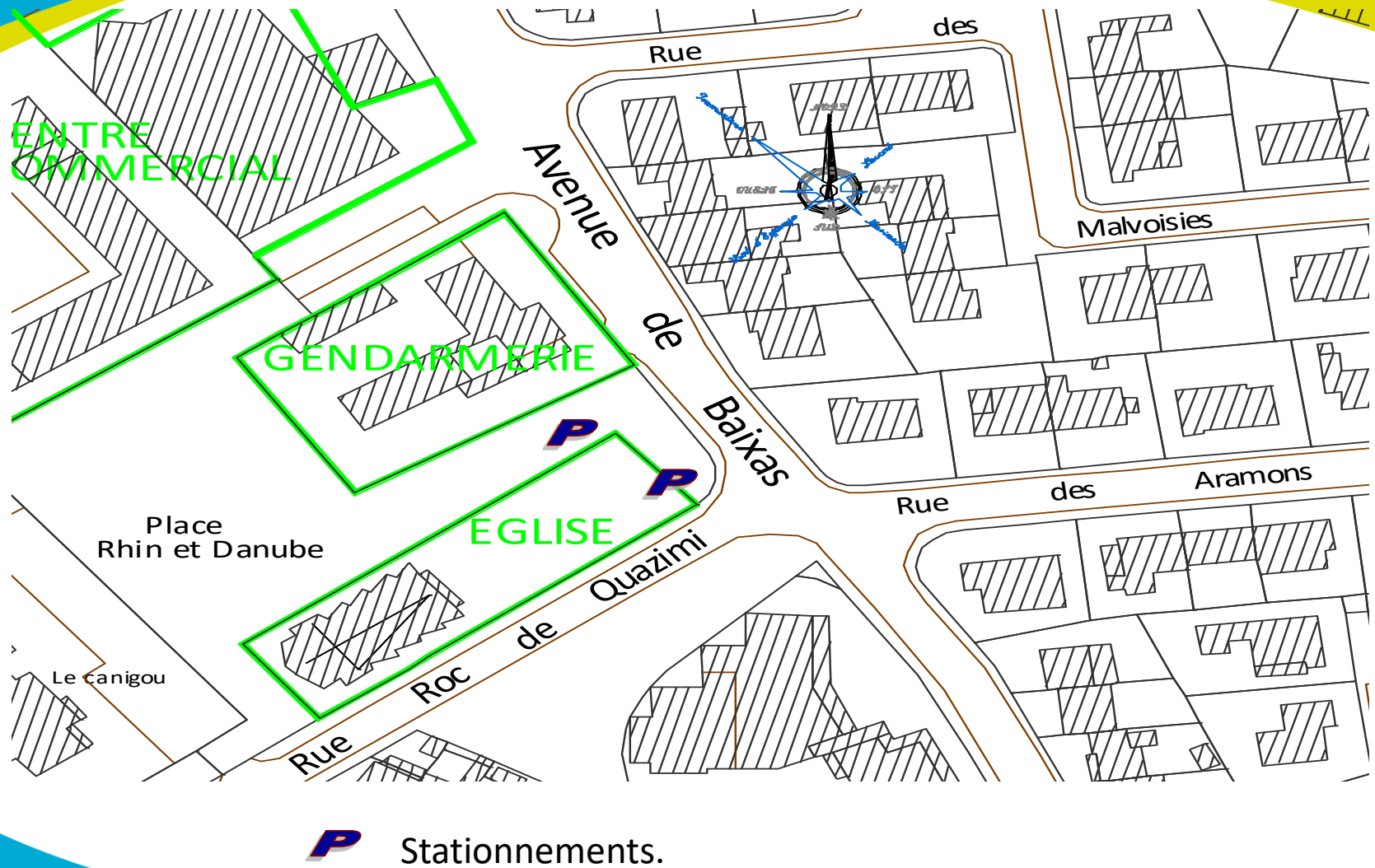
■ PISTES D'AMELIORATION

Aménagement d'une zone de stationnement conforme et adaptée.

Appuyer la signalisation horizontale par la matérialisation d'une figurine peinte « fauteuil roulant ».

Matérialiser un cheminement sécurisé de 1.40m.

5.3.3-Secteur av de BAIXAS– STATIONNEMENT & LIAISON



5.4- Recomposition globale des voiries et espaces publics

5-4.1 Secteur Pinède



Actions principales:

- Reprise des trottoirs
- Création de traversées de chaussées conformes
- Amélioration de l'éclairage public

5-4.2 Secteur Etang



Actions principales

- Reprise des trottoirs
- Créations de trottoirs
- Création de traversées de chaussées conformes
- Amélioration de l'éclairage public

5.4.3 Secteur GUYNEMER



Actions principales:

Reprise et création de trottoirs

Création de traversées de chaussées conformes

Amélioration de l'éclairage public

Mise en place de mobilier urbain

5.4.4 Avenue de l'Aérodrome-RD 45



Création de trottoirs et de traversées conformes
Amélioration de l'éclairage public
Amélioration de la voirie pour réduire la vitesse
Création de la continuité de la piste cyclable

5.4.5 Secteur MOLIERE



Création de trottoirs et de traversées de chaussée conformes
Amélioration de l'éclairage public
Suppression des réseaux aériens et des poteaux sur trottoir
Amélioration du stationnement

5.4.6 Parking CASADO



Création de trottoirs, traversées de chaussées
Création de places de stationnement conformes
Amélioration de l'éclairage public

5.4.7 Secteur MOSELLE



Actions principales

Création de stationnement et de traversées de chaussées conformes

Création d'un arrêt de bus conforme pour la desserte scolaire

5.4.8 Rue de la République/Avenue des Jardins



Actions principales:
Création de trottoirs et traversées de chaussées conformes
Amélioration de l'éclairage public

5.4.9 Avenue Maréchal JOFFRE



Actions principales:
Création de cheminements piétons conformes
Amélioration de l'éclairage public

5.4.10 Allée des Chasselas/Rue des Carignans

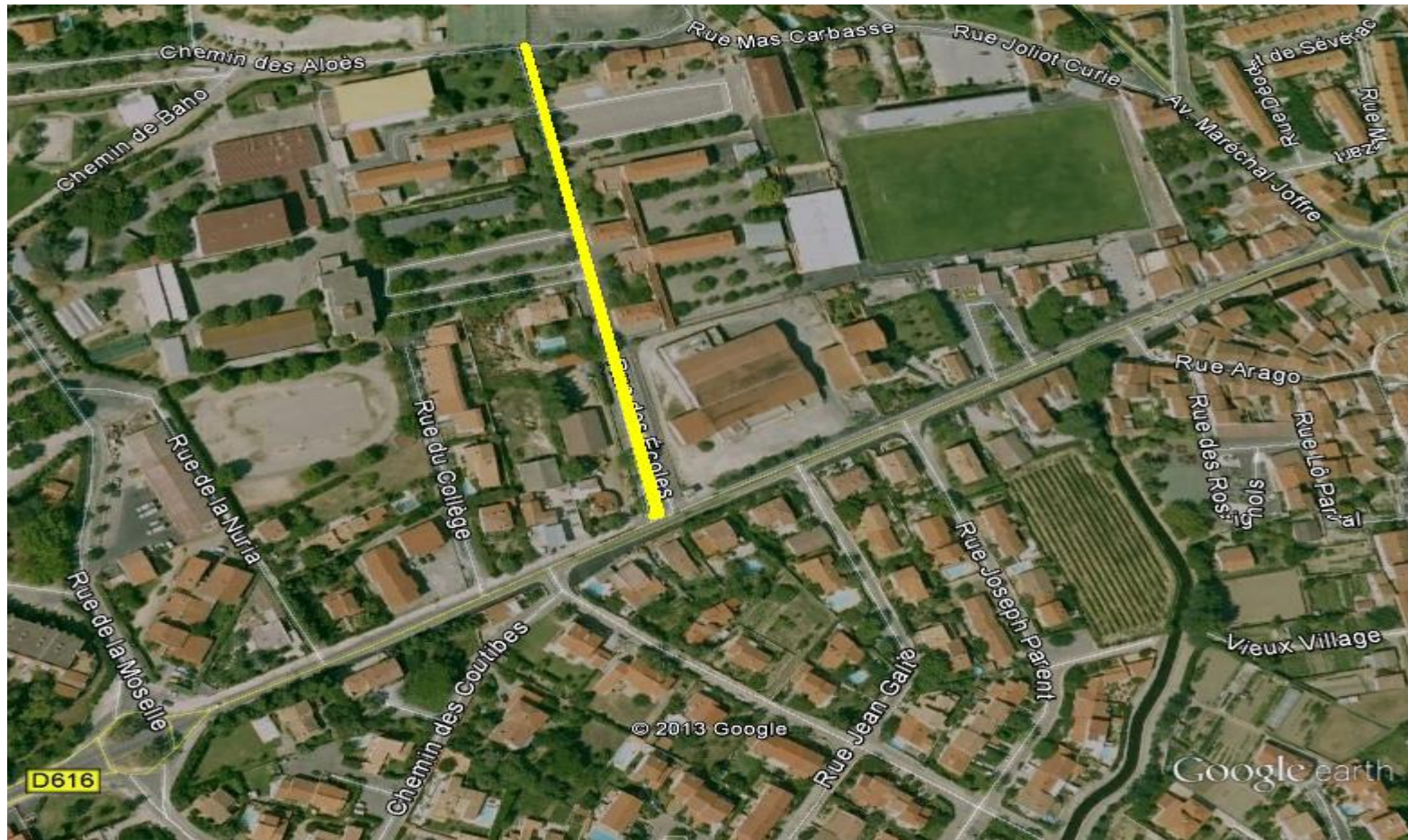


Actions principales:

Reprise des trottoirs

Reprise des chaussées pour un meilleur écoulement des eaux
pluviales

5.4.11 Secteur Rue des écoles



Actions principales:

Reprises des trottoirs

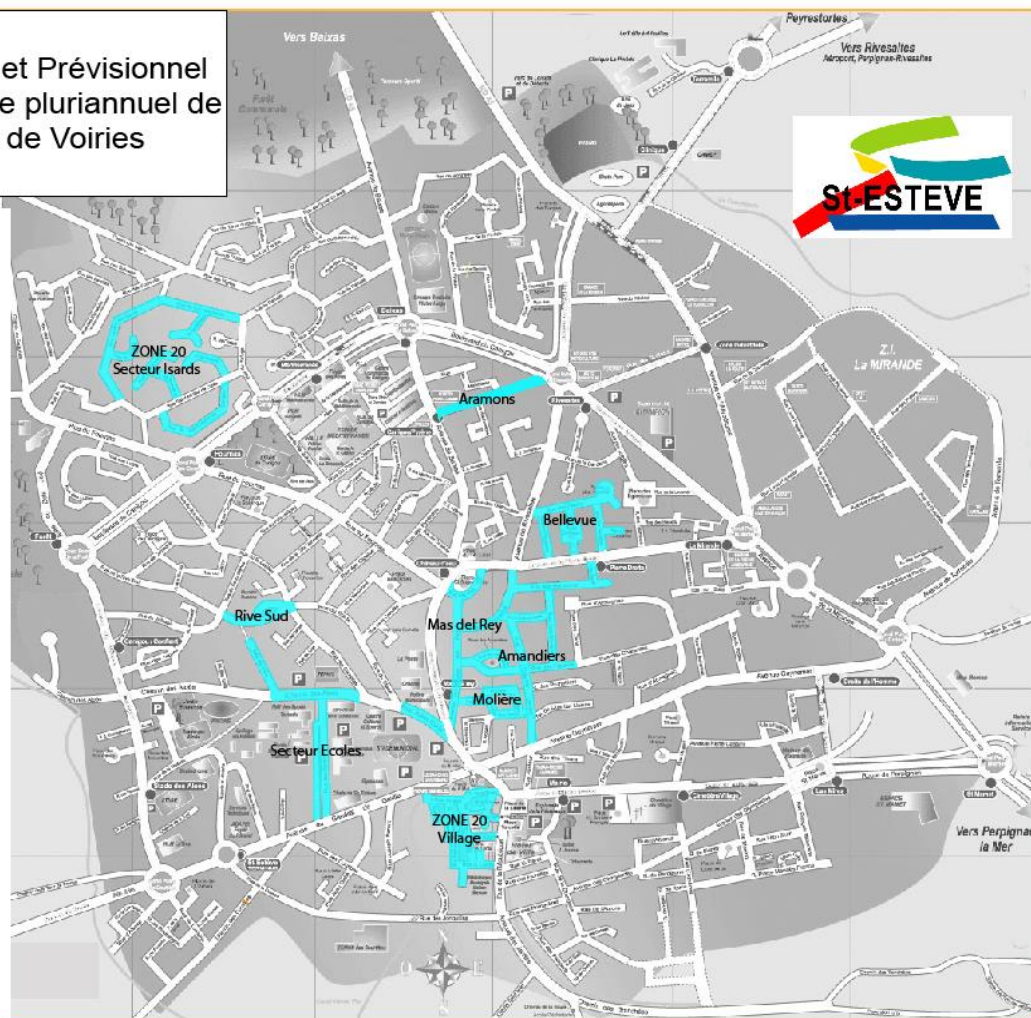
Reprise des chaussées pour meilleur écoulement des eaux pluviales

PROJET

6- Programme de travaux à planifier

PF

Réalisations et Prévisionnel du Programme pluriannuel de Travaux de Voiries



7-Délais de réalisation des équipements

Calendrier prévisionnel

Désignations	Périodes
Création d'un secteur de circulation apaisée	2014
Arrêt de bus	2013 à 2015
Stationnement mise en conformité	2013 à 2015
Recomposition globale	
Secteur Pinède	2013
Secteur Molière	2010-2013
Secteur Av de l'aérodrome	2010-2013
Secteur Guynemer	2013-2014
Secteur Etang	2013-2014
Placette Casado	2013
Secteur rue de Moselle	2013-2014
Secteur rue des écoles	2014-2015
Secteur rue de la République/Av des jardins	2015-2016
Secteur Maréchal Joffre et Parking Capsier	2013-2016
Secteur allée des Chasselas et rue des Carignans	2013-2014
Autres secteurs	Après 2016