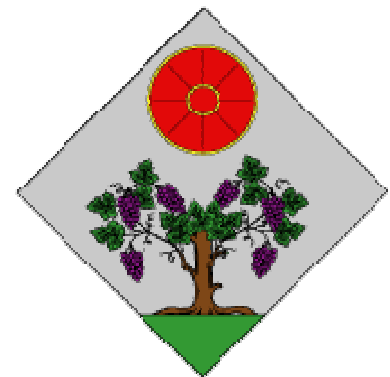
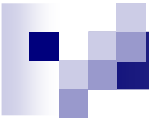


Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics



BAHO (66)





Sommaire

- 
- Présentation de l'étude
 - Montage de l'étude
 - Diagnostic
 - Élaboration du plan

PRESENTATION DE L'ETUDE

La SARL ICV INFO CONCEPT, Géomètres Experts , a réalisé le présent diagnostic à la demande de la commune de BAHO par le biais de la Communauté d'Agglomération de Perpignan Méditerranée. Celle-ci a voulu engager une réflexion globale sur l'accessibilité et à répondre aux exigences de la loi du 11 février 2005.

Il nous a donc été demandé de réaliser un diagnostic d'accessibilité dans le centre ville afin 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.





■ CONTEXTES

■ Contexte réglementaire

Le constat concernant l'accessibilité des bâtiments publics s'appuie sur l'ensemble du dispositif réglementaire actuel relatif à l'accessibilité, à savoir précisément :

- Décret 99-757 du 31 août 1999 relatif à l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie publique ou privée.
- Circulaire du 23 juin 2000 relative à l'accessibilité aux voies publiques par les personnes handicapées.
- Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.
- Décret n° 2005-555 du 17 mai 2006 relatif à l'accessibilité des établissements recevant du public, des installations ouvertes au public et des bâtiments d'habitation et modifiant le code de la construction et de l'habitation.
- Arrêté du 1^{er} août 2006 fixant les dispositions relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des ERP et IOP lors de leur construction ou de leur création.
- Décret du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- Décret du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- Arrêté du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- Arrêté du 21 mars 2007 relatif à l'accessibilité pour les personnes handicapées des ERP et IOP existants.

■ Contexte de l'étude

La loi 2005-102 du 11 février 2005 a créé l'obligation pour chaque commune, d'établir un plan de mise en accessibilité de sa voirie et de ses espaces publics.

La loi prévoit la détermination de chaînes de déplacement comprenant le cadre bâti, la voirie, les espaces publics et les systèmes de transport qui doivent être accessibles dans leur totalité.

Des cheminements usuels prioritaires, pratiqués ou souhaités, seront mis en évidence dans le cadre de l'élaboration du plan d'accessibilité.

Le processus mis en place doit permettre que les enjeux soient déterminés, compris et partagés par tous pour permettre la poursuite de la démarche et l'élaboration du plan de mise en accessibilité.

■ PRESENTATION GENERALE DE LA COMMUNE



INFO CONCEPT PAVE BAHO 2012

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

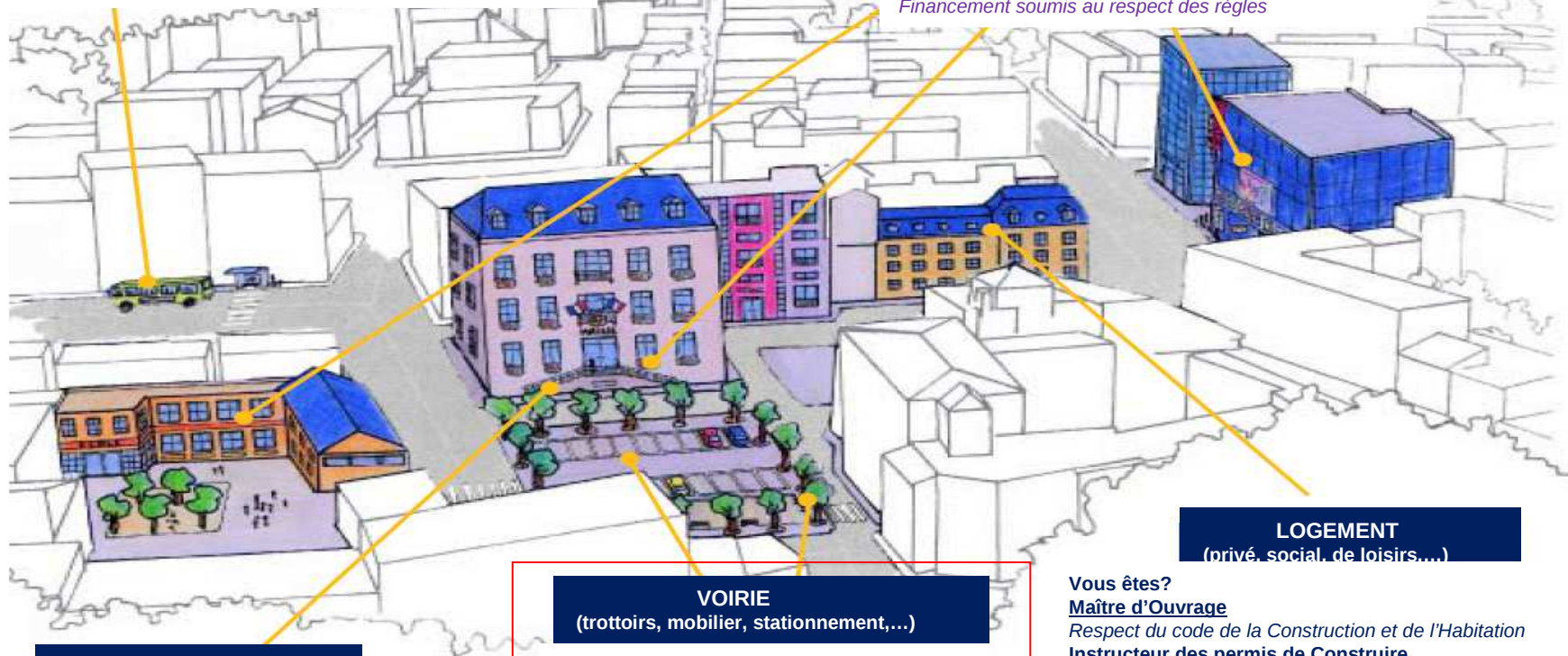
Emission d'un avis

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

■ PRESENTATION GENERALE DE LA COMMUNE

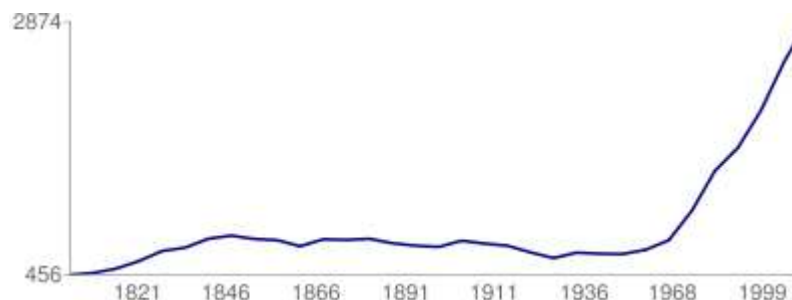
BAHO (Baó en Catalan) est une petite ville française, située dans le département des Pyrénées-Orientales et la région du Languedoc-Roussillon. Ses habitants sont appelés les Bahotencqs et les Bahotencques.

La commune s'étend sur 7,9 km² et compte 2 997 habitants depuis le dernier recensement de la population datant de 2006. Avec une densité de 379,4 habitants par km², Baho a connu une nette hausse de 20,5% de sa population par rapport à 1999. Entourée par les communes de Villeneuve-la-Rivière, Saint-Estève et Toulouges, Baho est située à 6 km au Nord-Ouest de Perpignan la plus grande ville à proximité.

Située à 55 mètres d'altitude, Le fleuve la têt, le Ruisseau de la Boule, le Ruisseau de Sainte-Eugénie sont les principaux cours d'eau qui traversent la commune de Baho

■ Evolution Démographique (source INSEE)

1793 456 -	1800 474 +3.9%	1806 515 +8.6%	1821 589 +14.4%	1831 684 +16.1%	1836 716 +4.7%	1841 801 +11.9%	1846 831 +3.7%
1851 799 -4.0%	1856 787 -1.5%	1861 730 -7.8%	1866 796 +9.0%	1872 790 -0.8%	1881 801 +1.4%	1886 758 -5.7%	1891 735 -3.1%
1896 723 -1.7%	1901 782 +8.2%	1906 755 -3.6%	1911 734 -2.9%	1921 671 -9.4%	1926 616 -8.9%	1931 669 +8.6%	1936 658 -1.7%
1946 655 -0.5%	1954 696 +6.3%	1962 787 +13.1%	1968 1 068 +35.7%	1975 1 449 +35.7%	1982 1 672 +15.4%	1990 2 027 +21.2%	1999 2 490 +22.8%
2006 2874 +15.4%							



■ Historique

Si Baho est cité en 843, c'est qu'à cette date son territoire fut l'objet d'un litige que l'on trancha dans les murs du monastère voisin de Saint Estève. Inutile de détailler ici les divers changements de propriétaires entre le IX^e et le X^e Siècle. Il suffit de savoir que Baho fut donné en 988 par le comte de Cerdagne à l'abbaye de Cuixà, et que celle-ci en conserva la Seigneurie jusqu'à la Révolution. C'est en partie grâce aux moines de Cuixa que fût mis en place le système d'irrigation médiéval. C'est également à leur demande que le village fut fortifié à partir de 1173.

Peu de choses à dire sur l'évolution ultérieure. La population est en constante augmentation jusqu'au milieu du XIX^e Siècle, puis elle décline peu à peu. Mais la tendance s'est nettement inversée à partir des années 50, sous l'effet conjugué de l'essor de l'arboriculture et de la proximité de Perpignan.

■ Patrimoine

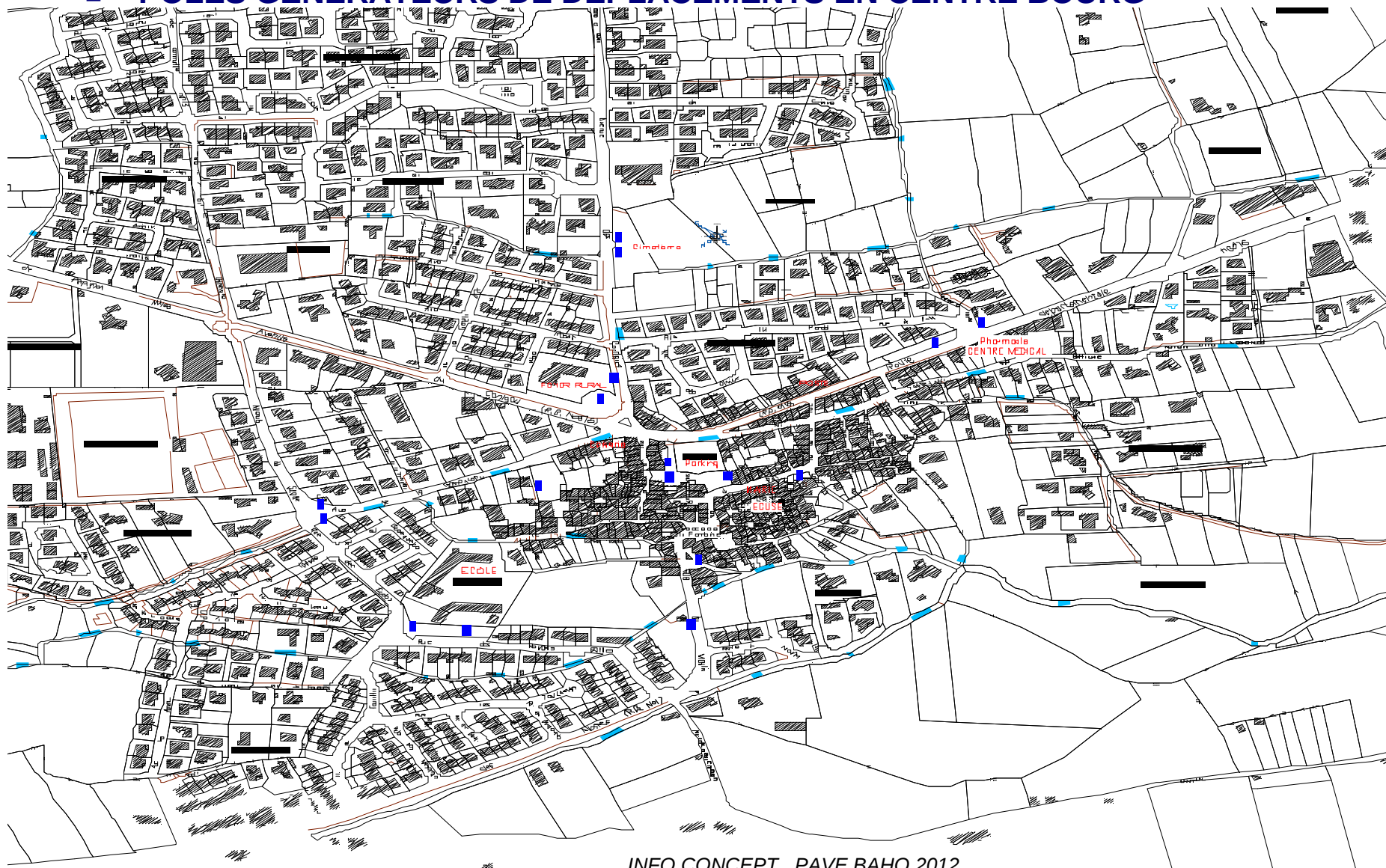
L'Eglise Paroissiale :

Dédiée à Saint Vincent, elle fut consacrée en 1149. C'est un édifice roman profondément remanié au XVIII^e Siècle. Les divers retables datent également du XVIII^e Siècle. On entre dans l'église par un narthex apparemment édifié à la même époque

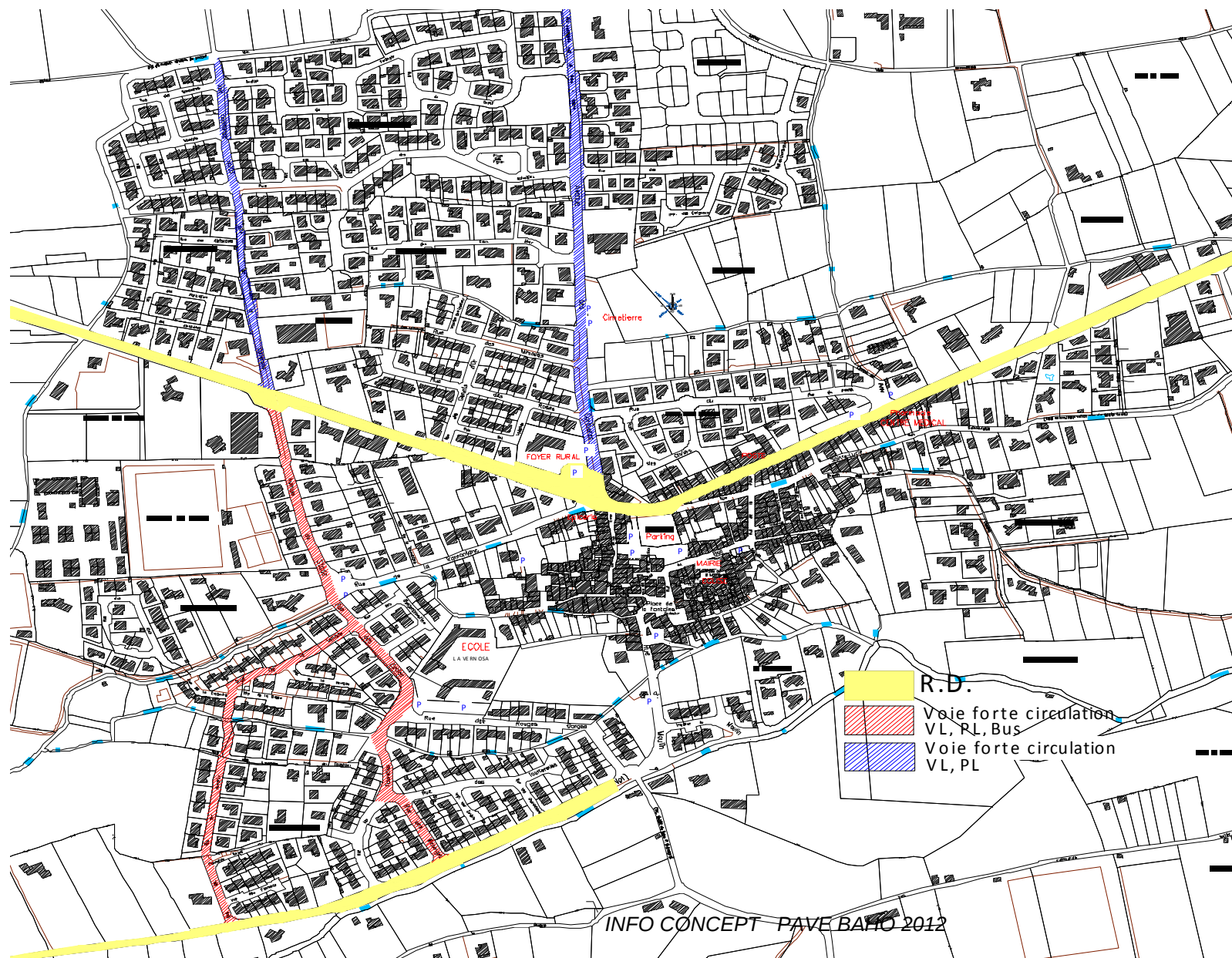


MONTAGE DE L'ETUDE

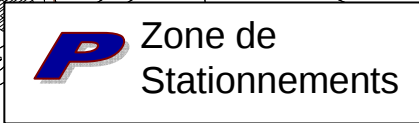
■ POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS EN CENTRE BOURG



■ CIRCULATIONS



A decorative graphic consisting of a grid of colored squares in shades of blue, purple, and white, arranged in a pattern that suggests a stylized letter or logo.





ELABORATION DU DIAGNOSTIC

Le présent document a pour objectif d'établir un constat sur l'accessibilité des périmètres retenus. Ce constat est fait en référence aux dispositions réglementaires actuelles. Il visera à relever les difficultés rencontrées dans le cheminement et lors de l'accès aux principaux bâtiments et à proposer des pistes d'amélioration permettant de remédier aux situations handicapantes afin d'améliorer le confort d'usage.

Ce diagnostic est l'une des étapes du plan que doit rédiger chaque commune, conformément à l'article 45 de la loi du 11 février:

Nous l'avons scindé en six étapes:

- **ZONAGE**
- **SIGNALETIQUES**
- **ZONES BUS**
- **PROJETS – EN COURS**
- **ACCES CENTRE MEDICAL - PHARMACIE**
- **LIAISON BUS - ECOLE**



ZONE DE CIRCULATION APAISEE - REGLEMENTATION

■ 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 limité 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.



ZONE DE CIRCULATION APAISEE - REGLEMENTATION

■ LA ZONE 30

Le Code de la route précise que:

- - les voies de cette zone sont affectées à la circulation de tous les usagers,
- -Les piétons NE sont PAS prioritaires sur la chaussée, comme dans la zone de rencontre.
- -Des trottoirs et des traversées piétonnes sont nécessaires.
- -Les cycles circulent avec les véhicules motorisés.
- -La vitesse des véhicules y est limité à 30km/h.
- -Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes.

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

L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.



ZONE DE CIRCULATION APAISEE - REGLEMENTATION

■ LA ZONE 50

Le Code de la route précise que:

- ☐ -Les piétons NE sont PAS prioritaires sur la chaussée.
- ☐ -Des trottoirs et des traversées piétonnes sont nécessaires.
- ☐ -Les cycles **ne circulent pas** avec les véhicules motorisés.
- ☐ -Séparation des cycles et des véhicules motorisés.
- ☐ -Équipement en pistes cyclables
- ☐ -La vitesse des véhicules y est limité à 50km/h.



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

L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

ZONE DE CIRCULATION APAISEE - REGLEMENTATION



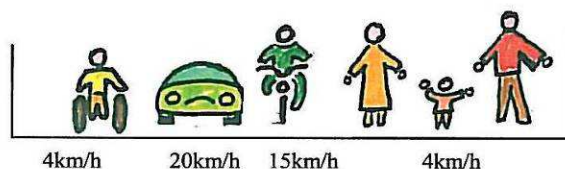
Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Pyrénées-Orientales

Service Ingénierie du Développement Durable

Code de la route

L'espace public en aggro

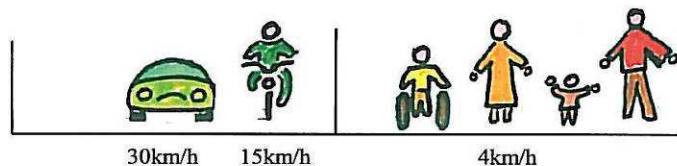
Zone de rencontre (20 km/h)



Partage de l'espace entre tous usagers.

Piétons prioritaires.

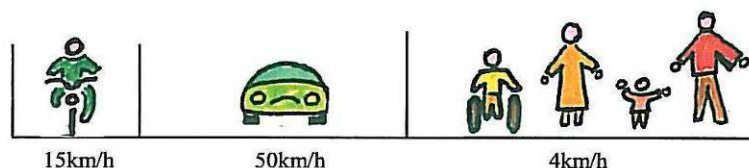
Zone 30 km/h



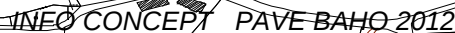
Partage de l'espace entre véhicules à moteur et cycles, mais pas des piétons.

Contre-sens cyclable autorisé

Zone 50



Séparation des cycles et des véhicules à moteur.





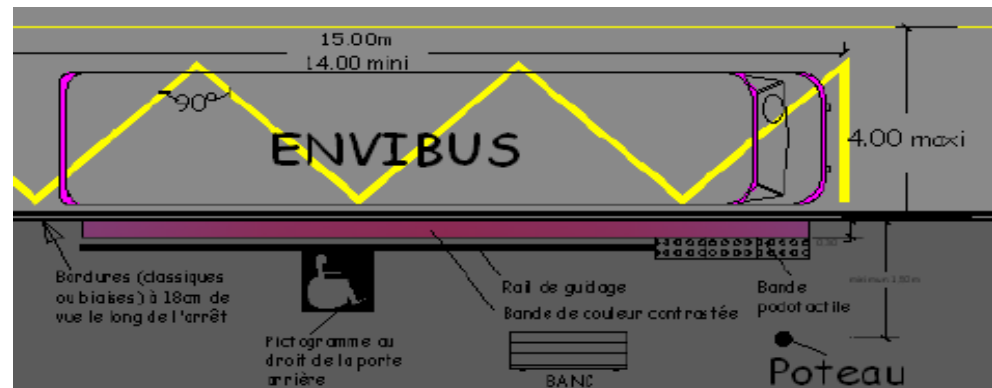
ZONE BUS – B1 direction Saint-Esteve



■ CONSTAT

Aucun aménagement n'est existant, la zone n'est repérable que grâce à un poteau de signalisation verticale.

■ REGLEMENTATION



■ PISTES D'AMELIORATION

il est conseillé de modifier cet emplacement.

En conséquence, l'arrêt de BUS est transféré après la traverse de manière à aménager un quai d'embarcation surélevé en agrandissant la largeur du trottoir.

Prévoir une signalétique horizontale (peintures) pour réserver un emplacement,

un trottoir surélevé amenant l'accès bus plus sagement,

une signalétique horizontale conforme

une bande podotactile coté entrée avant des bus

Le banc qui sera laissé à disposition,

Laisser un « passage trottoir » de 1.40m de large

L'arrêt sera pris sur la chaussée, de manière à entraver la circulation et par la même, protéger la traverse existante.

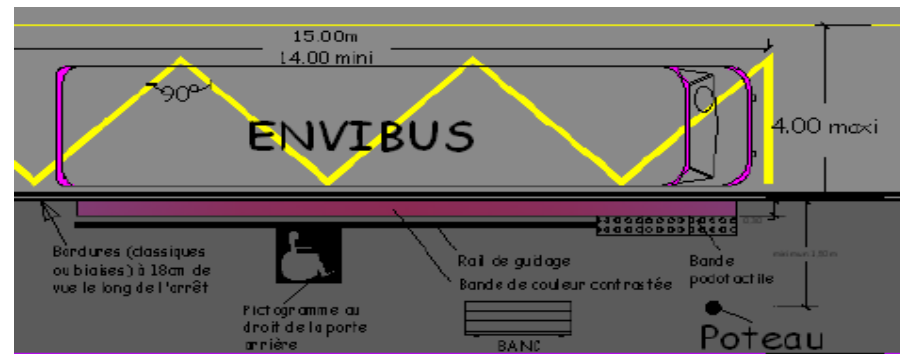
ZONE BUS – B1 direction Millas



■ CONSTAT

L'emplacement de l'arrêt est partagé avec un stationnement minute qui n'est pas respecté. Le quai est trop bas et pas assez large pour permettre l'accès au bus sans interrompre le cheminement Piétonnier.

■ REGLEMENTATION



■ PISTES D'AMELIORATION

Il est conseillé :

De préférer l'arrêt de Bus sans le mélanger à un arrêt minute non respecté.

De prévoir une signalétique horizontale (peintures) pour réserver un emplacement,

un trottoir surélevé amenant l'accès bus plus facilement,

une signalétique horizontale conforme

une bande podotactile coté entrée avant des bus

Un banc qui permettra d'attendre,

Laisser un « passage trottoir » de 1.40m de large

Enlever la bordure existante qui entrave l'espace du cheminement.

L'arrêt sera pris sur la chaussée, de manière à entraver la circulation

Les poteaux de chaque coté de la traverse sont à enlever (y mettre une bande podotactile conforme)

ZONE BUS – B2 FOYER

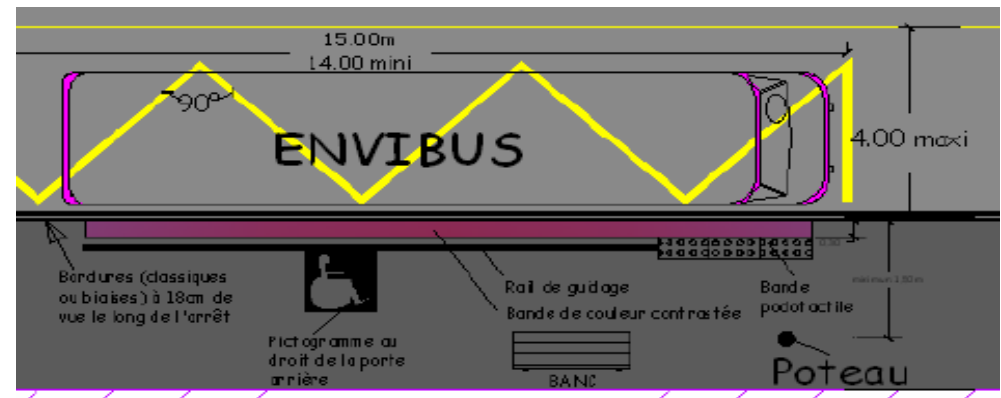


■ CONSTAT

La zone est en travaux.

Les deux arrêts de bus seront rendus accessibles et en conformité courant 2012.

■ REGLEMENTATION



■ PISTES D'AMELIORATION

L'aménagement est en cours par PMCA



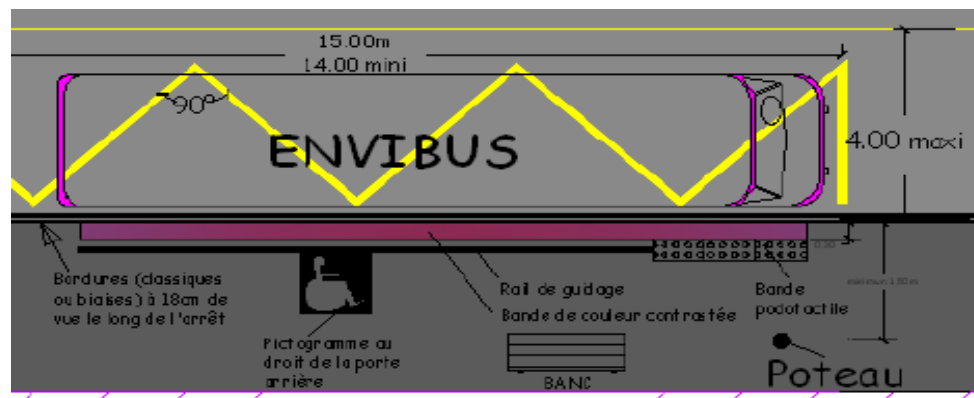
ZONE BUS – B3



■ CONSTAT

Pas d'aménagement horizontal conforme, hauteurs des quais inaccessibles,

■ REGLEMENTATION



■ PISTES D'AMELIORATION

Prévoir une signalétique horizontale (peintures) pour réserver un emplacement,

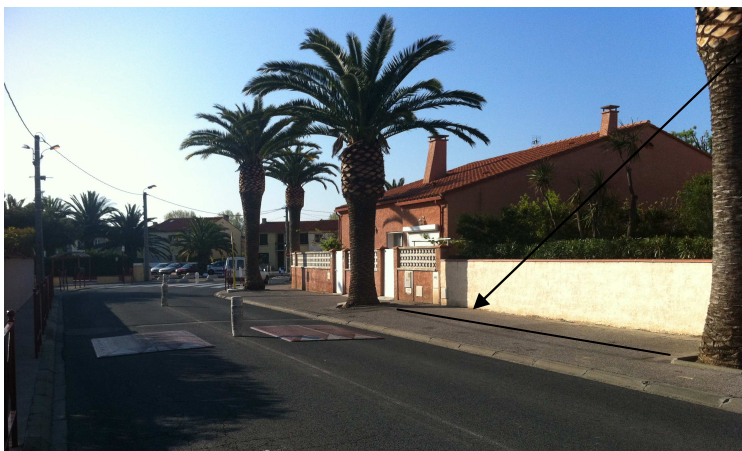
un trottoir surélevé amenant l'accès bus plus facilement,

une signalétique horizontale conforme avec une bande podotactile coté entrée avant des bus.

un banc ou espace d'attente

L'arrêt sera pris sur la chaussée, de manière à entraver la circulation

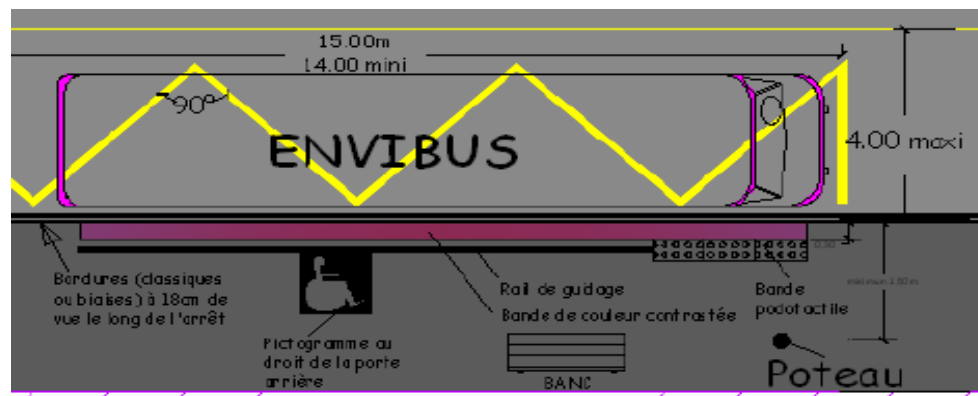
ZONE BUS – B5



■ CONSTAT

Un poteau indicateur, absence de marquage au sol,
Entrave du cheminement piétonnier, délestage devant la porte
d'entrée d'une maison.

■ REGLEMENTATION



■ PISTES D'AMELIORATION

Dans la zone un peu avant, une zone de quai peut être envisagée (10.75m de long entre bordurette)

Un passage entre arbre et façade de 1.20m restant libre .

Le trottoir sera à rehausser ($h = 18\text{cm}$),

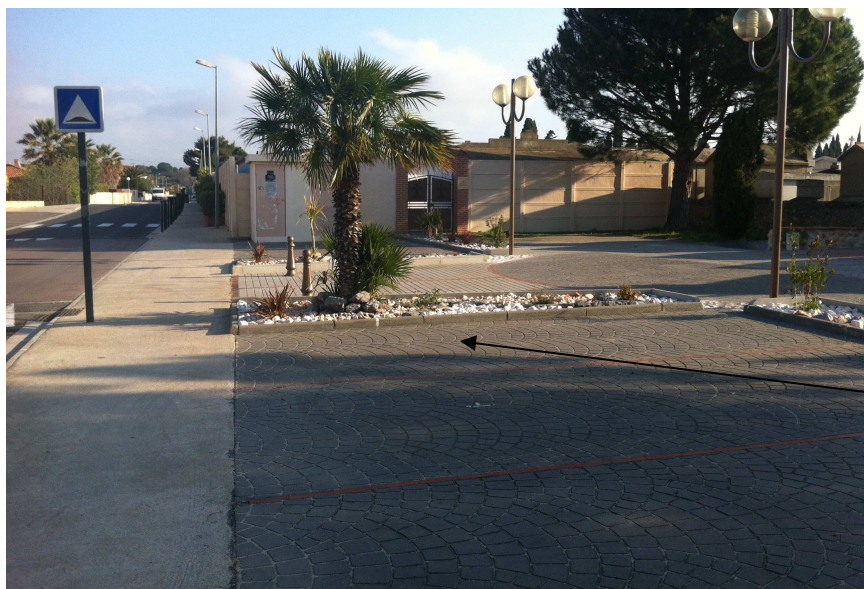
un marquage au sol à faire de réglementaire,

Les ralentisseurs à déplacer,

Une bande podotactile à prévoir sur le quai à l'emplacement de l'entrée avant du bus,



PLACE DE STATIONNEMENT DEVANT LE CIMETIERE



■ CONSTAT

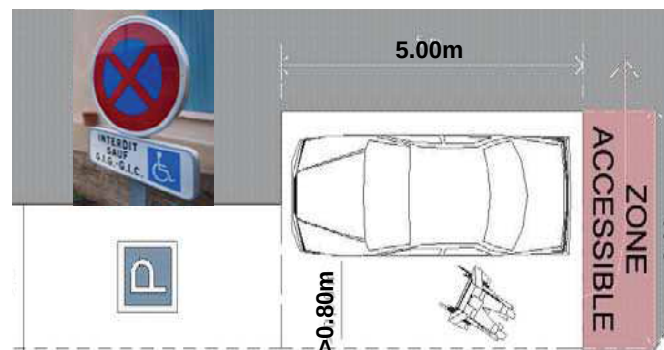
Aucun stationnement adapté conforme sur cette zone

■ REGLEMENTATION

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

Accès au cheminement piéton libre de tout obstacle

Parcmètres accessible et proches des emplacements.



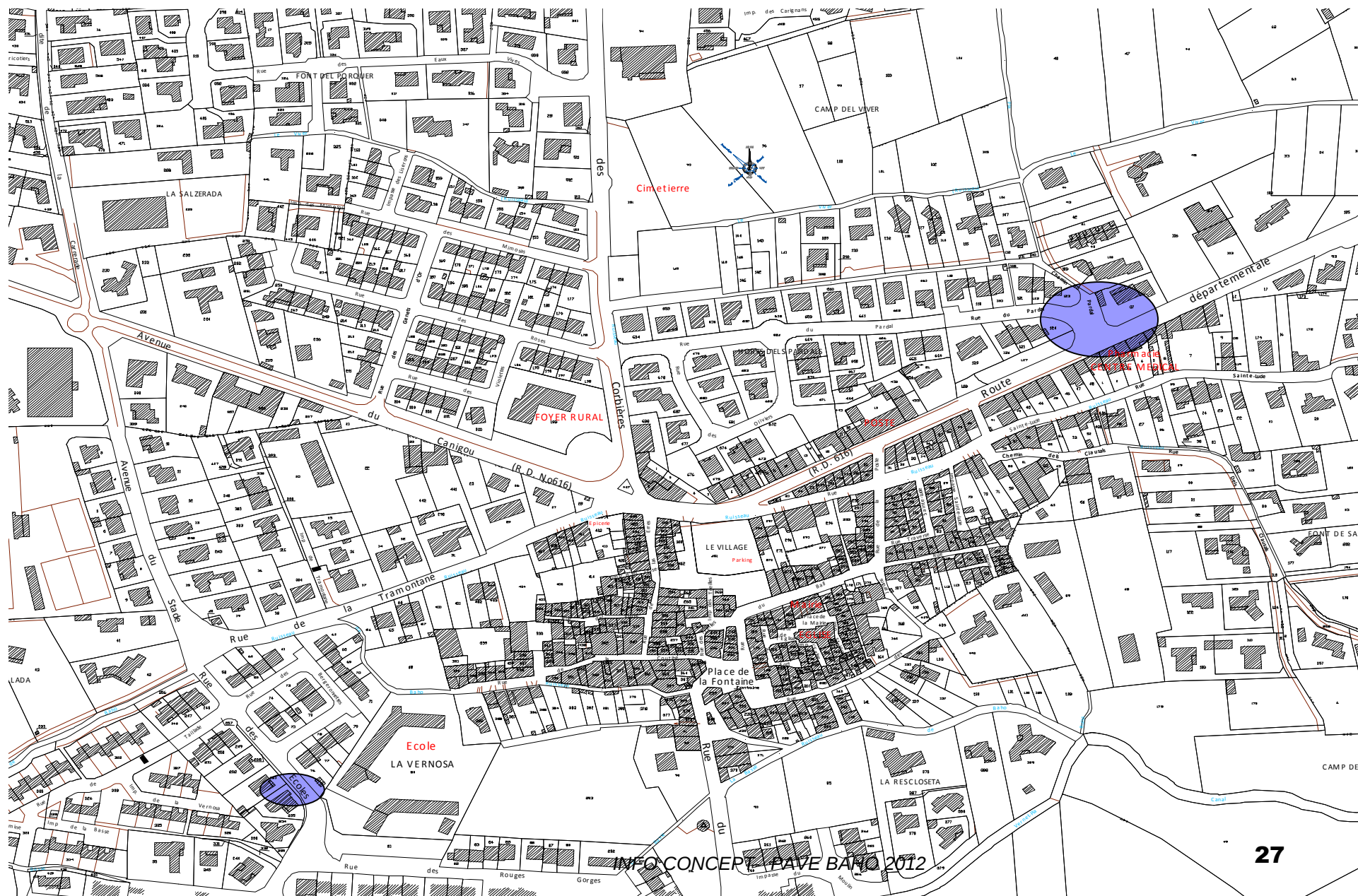
■ PISTES D'AMELIORATION

Ne pas oublier d'installer des visuels verticaux à chaque stationnement adapté.

Matérialisation horizontale et verticale de la place réservée.



■ CHEMINEMENTS ET POINTS RETENUS



■ ACCES PARKINGS et TRAVERSE CENTRE MEDICAL

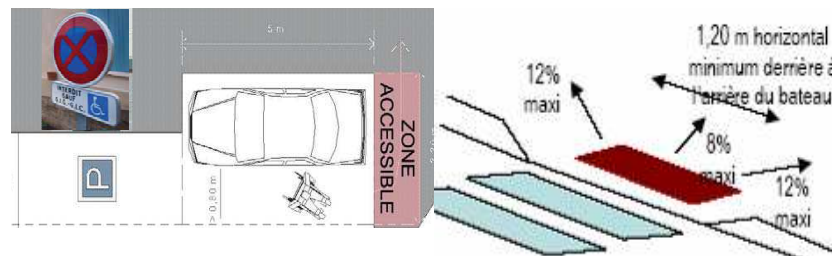


■ CONSTAT

Zone de stationnement non réglementaire, de véhicule en face du centre médical.

Traverse non conforme à revoir

■ REGLEMENTATION



■ PISTES D'AMELIORATION

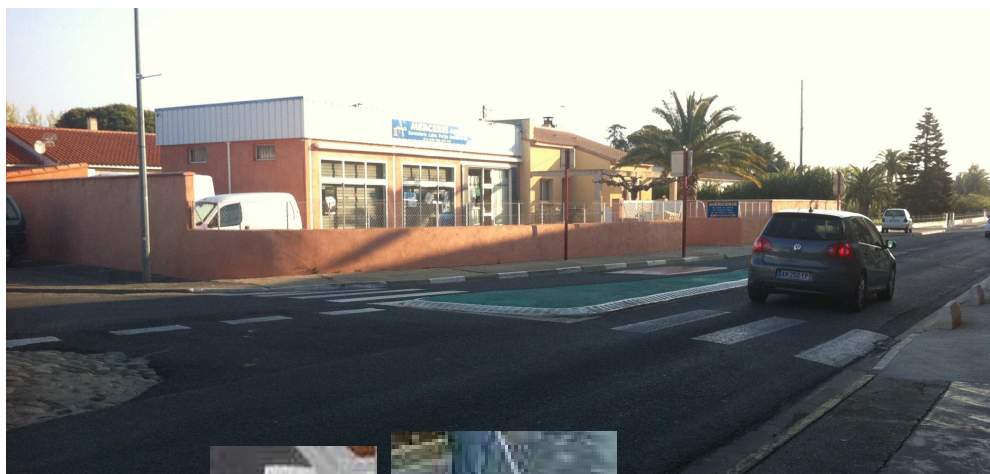
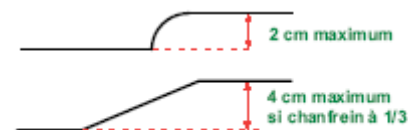
Une place de stationnement adaptée est à aménager, de préférence à l'entrée de la place .

Prévoir une largeur mini de 2.50m pour le stationnement plus une bande de 0.80m pour la sortie du véhicule et la signalétique horizontale et verticale adaptée.

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

Les bordures doivent être rabaissées.

Une bande podotactile doit être placée à chaque extrémité de traverse.



■ ACCES PHARMACIE



■ CONSTAT

Un passage de 1.40m libre, une rampe d'accès, un revêtement qui s'use, un parking à l'arrière de la pharmacie
Attention aux hauteurs de mobiliers urbains et à leur emplacement

■ REGLEMENTATION

Un cheminement de 1.40m libre de tout obstacle
Un revêtement non glissant, non meuble et sans obstacle.
Ressaut inférieur à 0.02m ou 0.04m avec chanfrein de 33%.
Bande d'éveil de vigilance au droit des traversées.
Les mobiliers urbains doivent être h+2.20m du sol et comporter un Élément de contraste visuel s'ils sont de largeur >0.15m.

■ PISTES D'AMELIORATION

Revêtement à rénover
Attention aux hauteurs de mobiliers urbains et à leur emplacement
Mobilier non conforme à relever



■ LIAISON ARRET DE BUS - ECOLE



■ CONSTAT

Traverse non conforme

Ressaut dans le cheminement de l'accès à l'école trop important.

■ REGLEMENTATION

Un cheminement de 1.40m libre de tout obstacle

Un revêtement non glissant, non meuble et sans obstacle.

Ressaut inférieur à 0.02m ou 0.04m avec chanfrein de 33%.

Bande d'éveil de vigilance au droit des traversées.

Des abaissés de bordures au droit des traversées.

Les mobiliers urbains doivent être h+2.20m du sol et comporter un

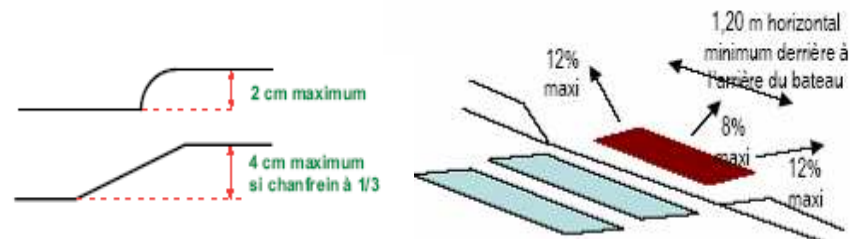
Élément de contraste visuel s'ils sont de largeur >0.15m.

■ PISTES D'AMELIORATION

Abaissés de bordure de chaque côté de la traversée.

Bandes d'éveil de vigilance au droit de la traverse.

Pente à radoucir ou chanfrein du côté du ressaut non-conforme.





PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE

- **SIGNALETIQUES DE ZONAGE**
- **ZONES D'ARRETS DE BUS**
- **PROJETS EN COURS**
- **LIAISON BUS – PHARMACIE**
- **LIAISON BUS - ECOLE**



PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE

PROGRAMME DES TRAVAUX

Il s'agit de solutions techniques définies en tenant compte du diagnostic précédant et des aspect liés à la sécurité routière.

Nous reprenons zone par zone les différentes pistes d'améliorations étudiées précédemment et nous les quantifions.

Reprise de trottoir pour mise en conformité	60€ /ml
Reprise d'un devers de trottoir	25€/m²
Création de trottoir réglementaire et conforme	61€ /ml
Elargissement d'un trottoir	300€/ml
Création piste cyclable (bitume+signalalétiques)	23€/ml
Bande d'éveil de vigilance	600€/traversee
Reprise de bordure de voirie	50€ /ml
Création d'une place de stationnement adaptée et conforme	600€ /U
Peinture pour 1 place stationnement adaptée et conforme	200€ /U
Création d'une traverse réglementaire et conforme	1800€ /U
Marquage horizontal d'une entrée/sortie de zone (clous..)	580€ /U
Marquage horizontal d'une entrée/sortie de zone (peinture)	200€/U
Signalétiques verticales (dos à dos) entrées/sorties zone	800€/U
Mise en place d'un panneau (Stationnement,traverse, dos d'ane ou bus)	400€ /U
Quai de bus à créer	9500€/U
Quai de bus à surélever	5000€/U
Fourniture et pose Abribus	2000€/U
Fourniture et pose banc pour Abribus	700€/U
Déplacement d'un candélabre	2100€/U
Coussin berlinois (2) et balises plastiques (2)	1 500 €

Les prix indiqués sont purement indicatif et dépendent du fournisseur ou du prestataire choisi par le maître d'ouvrage.



PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE

ECHEANCIER ET MISE A JOUR

La réglementation ne donne pas de délais de mise aux normes de la voirie et des espaces publics. La réalisation des travaux peut s'effectuer de manière transversale:

FIN 2013 pour la mise en place des aménagements prévus pour les signalétiques de zonage.

FIN 2013 pour l'aménagement d'une place adaptée et conforme aux abords du Cimetierre,

Fin 2013 pour l'aménagement de l'avenue du Stade conforme, avec un trottoir adapté et une zone d'arrêt de bus conforme,

FIN 2012 pour l'aménagement des 2 porches traversant menant à l'Eglise,

Pour le reste, les aménagements prévus s'effectueront lors de la mise en place des travaux prévus sur les voies étudiées.

Conformément à la réglementation, une **mise à jour tous les ans** de ce document sera effectuée avec une nouvelle synthèse des travaux effectués, un nouveau recensement des propositions et un nouveau plan d'action affiné des modalités de mises en œuvre. Cette mise à jour sera effective chaque 31 décembre de chaque année au vu des travaux effectivement réalisés.

PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE

Situation	Aménagements	Tarifs	Délais	MAJ 2013 % effectué	MAJ 2014 % effectué
SIGNALETIQUES DE ZONAGE	signalétiques horizontales d'entrée de zone 20	1 100	15/12/2013		
	Signalétiques verticales entrée zone 20	5 600	15/12/2013		
	signalétiques horizontales d'entrée de zone 30	500	15/12/2013		
	signalétiques verticales d'entrée de zone 30	4 000	15/12/2013		
Zone BUS B1(vers st esteve)	Agrandissement du trottoir rehaussé en quai	5 700	15/12/2013		
	Bande d'éveil de vigilance		15/12/2013		
	Signalétiques horizontale		15/12/2013		
Zone BUS B1(vers Millas)	Agrandissement du trottoir rehaussé en quai	5 600	15/12/2013		
	Bande d'éveil de vigilance		15/12/2013		
	Signalétiques horizontale		15/12/2013		
	Banc	700	15/12/2013		
	Suppression bordurette existante		15/12/2013		
	Suppression des poteaux au droit de la traverse	600	15/12/2013		
	Création de 2 bandes podotactiles.	600	15/12/2013		
Zone BUS B3	Agrandissement du trottoir rehaussé en quai	6 000	15/12/2013		
	Bande d'éveil de vigilance		15/12/2013		
	Signalétiques horizontale		15/12/2013		
Zone BUS B5	Agrandissement du trottoir rehaussé en quai	5 000	15/12/2013		
	Bande d'éveil de vigilance		15/12/2013		
	Signalétiques horizontale		15/12/2013		
	Déplacements des coussins berlinois	600	15/12/2013		
Stationnement cimetierre	Matérialisations horizontale et verticale	600	15/12/2013		
ACCES CENTRE MEDICAL	Matérialisations horizontale et verticale d'un stationnement	600	15/12/2013		
	Abaissés des bordures pour stationnements	2 400			
	Abaissés des bordures pour traverse	2 400			
	4 bandes podotactiles	600	15/12/2013		



PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE

Situation	Aménagements	Tarifs	Délais	MAJ 2013 % effectué	MAJ 2014 % effectué
ACCES PHARMACIE	Rénovation de l'enrobé existant		15/12/2013		
	Rehausse du panneau	300	15/12/2013		
LIAISON BUS-ECOLE	Abaissés des bordures	2 400	15/12/2013		
	2 bandes d'éveil de vigilance	600	15/12/2013		
	Création d'un chanfrein.	100	15/12/2013		