

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



TORREILLES (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 TORREILLES 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.

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

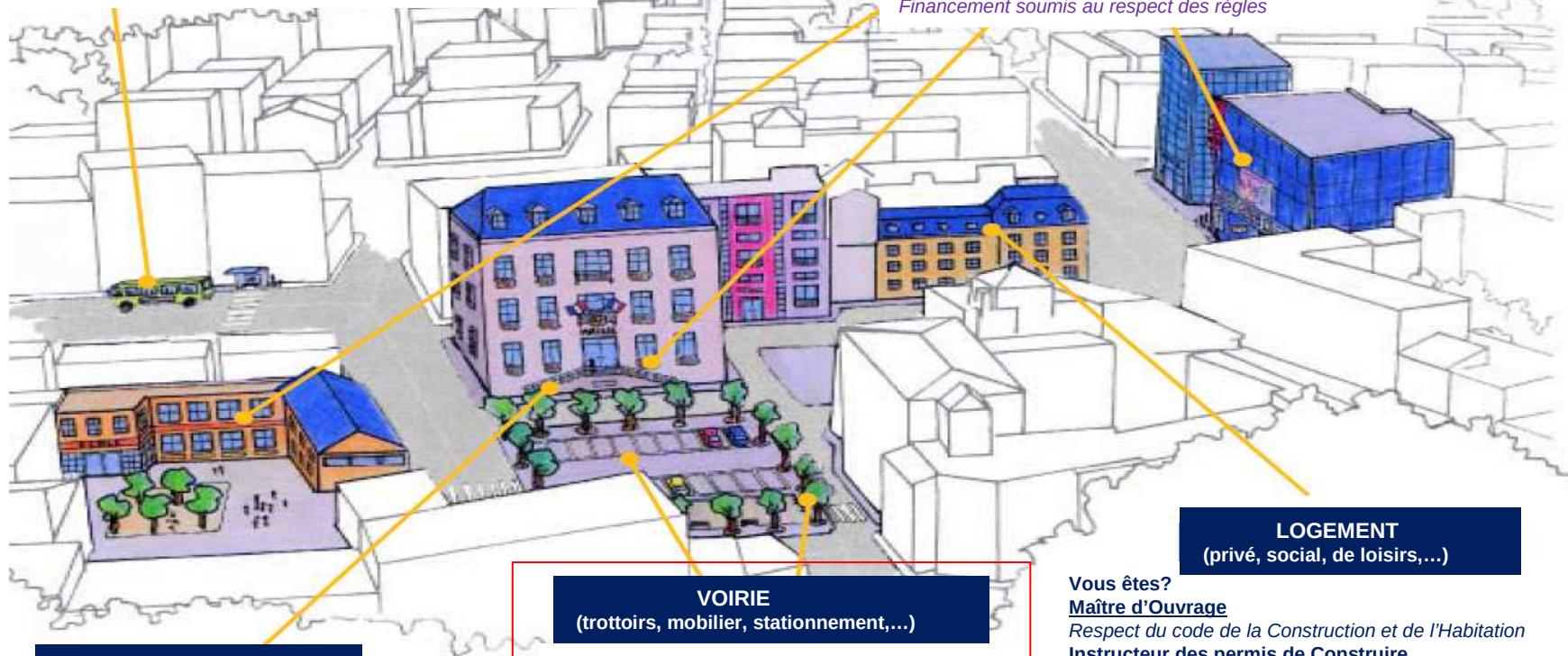
Emission d'un avis

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

SITUATION



■ PRESENTATION GENERALE DE LA COMMUNE

Niché au cœur de la Salanque, Torreilles présente une double particularité, celle d'un village typiquement catalan qui a su conserver ses traditions, son identité et celle d'une station balnéaire du littoral méditerranéen où la nature a été préservée en collaboration avec le Conservatoire du Littoral.

Labellisée « station verte » en 2009, Torreilles se situe entre les stations balnéaires de Le Barcarès au nord et de Sainte-Marie-la-Mer au sud. On y trouve une plage naturiste.

Ses habitants sont appelés les Torreillans.

En catalan, le nom de la commune est Torrelles.



■ EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE

1962	1968	1975	1982	1990	1999	2007
1 519	1 591	1 215	1 492	1 775	2 072	3092



▪ HISTORIQUE

La présence de petites tours médiévales de défense a donné son nom à la commune de Turrilias au Xème siècle, devenue Torreles au XIIème. A proximité, les anciens villages de Villa Judaicas, et de Mudagons jouxtaient une voie romaine.

Torreilles a dépendu des vicomtes de Canet au moyen-âge. Sa population a régulièrement augmenté au cours des siècles avant de stagner dans les années 70. Depuis sa croissance a repris.

Torreilles est dotée d'un riche patrimoine historique (dont la chapelle romane de Juhègues) et artistique (nombreux artistes, galeries d'art, et festival musique et cinéma), et d'un tissu associatif dynamique. Art du luminaire, céramique, peinture, sculpture, photo ou encore décoration, nombreux sont les artistes installés sur la commune.

Jusque que dans les années 1970, Torreilles était considérée comme une "petite Venise". En effet, pratiquement chaque année, le village était inondé par les crues de l'Agly notamment.

La "carxofe", (l'artichaut) est omniprésent sur Torreilles. Au printemps, le territoire se couvre d'une magnifique "mer d'artichauts".

4 kilomètres de sable fin

Sa plage a d'ailleurs été primée au Pavillon Bleu. Autre curiosité, sur la Plage nord on trouve d'anciens blockhaus enterrés, vestiges de la seconde guerre mondiale.

Le village des Sables

Torreilles-plage possède un quartier résidentiel unique sur la planète de part son architecture. Il s'agit du « Village des Sables » : qui regroupe plus de 600 villas cylindriques semi-enterrées en front de mer.

■ Patrimoine



Ermitage Notre-Dame de Juhègues

Composé d'une chapelle dédiée à la vierge, d'un ermitage, d'une enceinte et de bâtiments annexes, ce site s'étend sur plusieurs hectares et a été restauré par la commune ces dernières années. Il accueille tout au long de l'année de nombreuses manifestations.

Eglise Saint Julien

Au début du XX^{ème} siècle, le curé de la paroisse invoqua l'exiguïté de l'édifice et le fit en grande partie détruire. Le nouvel édifice, l'actuel, fut achevé en 1921, et béni le 6 octobre de la même année. Il fut rebâti sur le lieu même, utilisant les murs de l'ancien édifice.



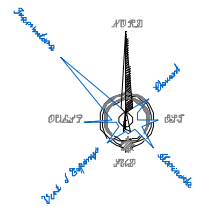
Site Naturel de la Ribère



Le village des sables

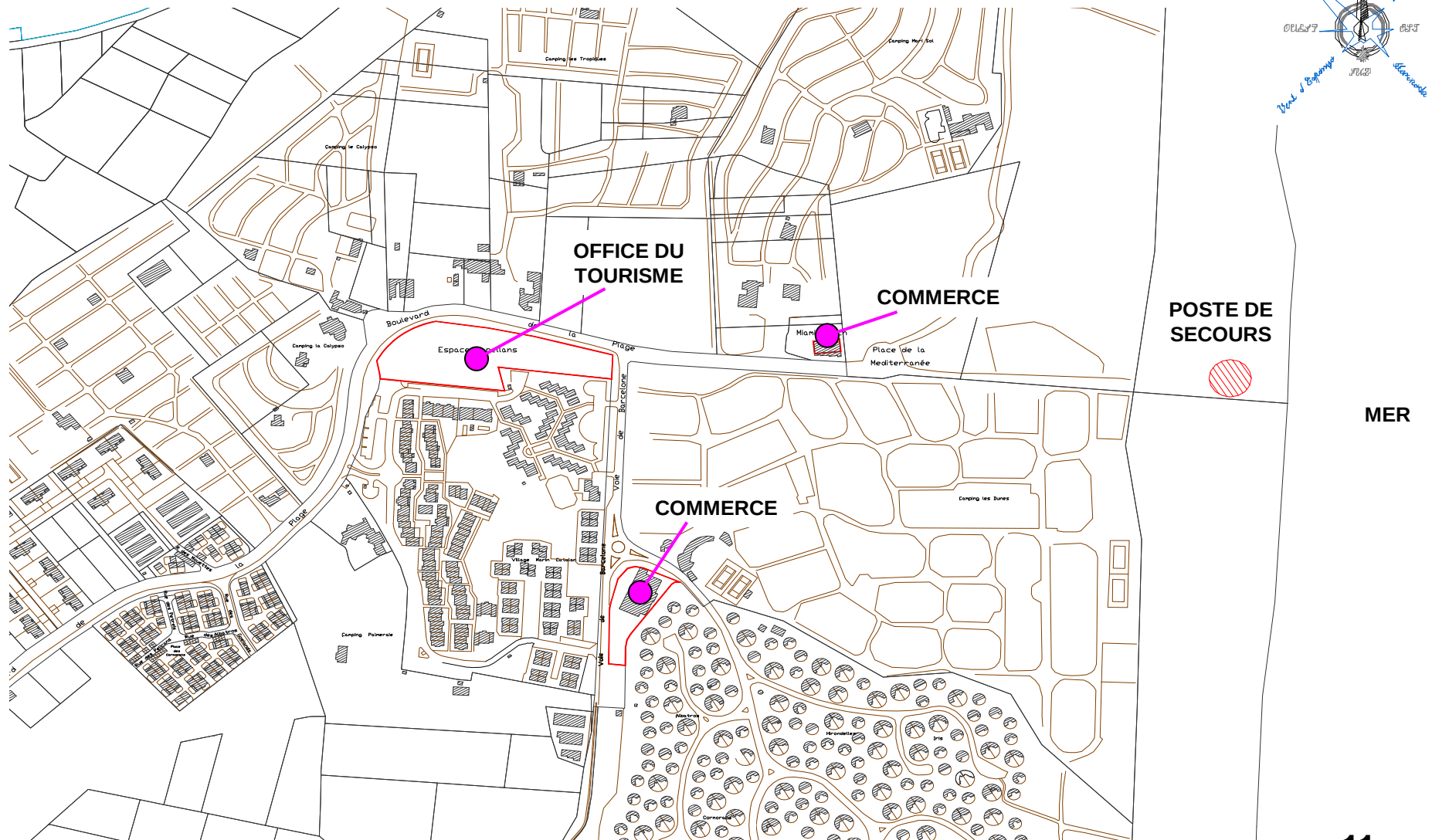


La partie nord de la plage de Torreilles recèle le plus important ensemble de blockhaus de la région. Bâti par l'occupant allemand entre 1942 et 1943, il faisait partie d'un dispositif qui devait empêcher le débarquement "Allié". L'ensemble des plages fût même miné, à cette époque, de manière très importante.



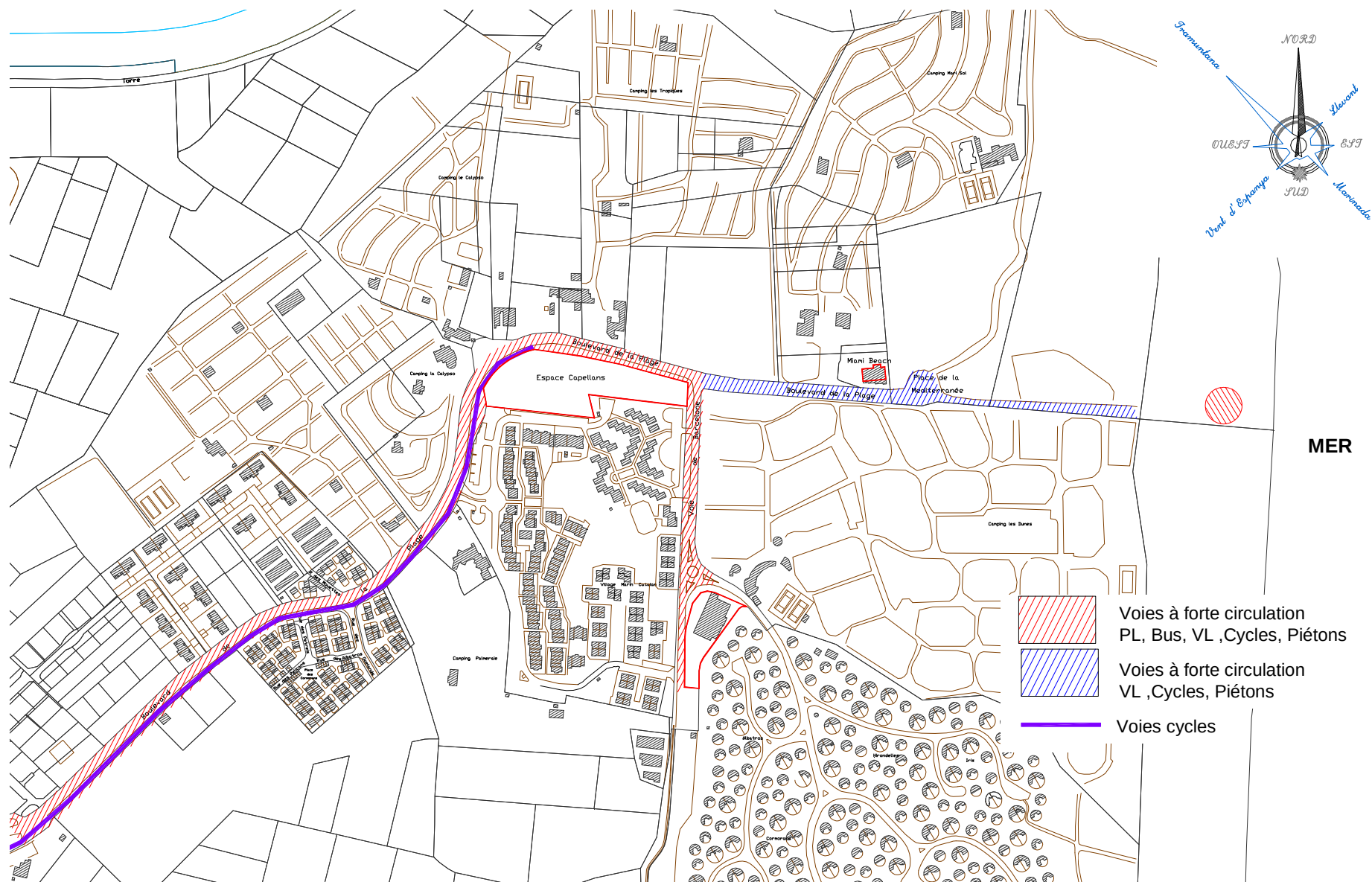
MONTAGE DE L'ETUDE

■ POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS (PLAGE)

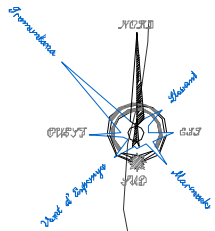




■ CIRCULATIONS (Zone Plage)









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 :

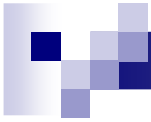
Nous l'avons scindé :

☐ **VILLAGE**

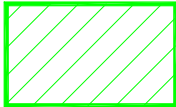
- **ZONAGE – SIGNALETIQUES**
- **BUS & TRAVERSE**
- **PROJETS – EN COURS**
- **ZONE ECOLE J.VERNE – STATIONNEMENT**
- **ZONE MAIRIE – STATIONNEMENT & LIAISON**
- **ZONE CABINET MEDICAL – STATIONNEMENTS & LIAISON**
- **ZONE CIMETIERE – STATIONNEMENT**
- **ZONE MEDIATHEQUE – STATIONNEMENT**
- **ZONE ERMITAGE – STATIONNEMENT & LIAISON**

☐ **PLAGE**

- **BUS**
- **ZONE BOULEVARD DE LA PLAGE – STATIONNEMENTS & LIAISON**



VILLAGE



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



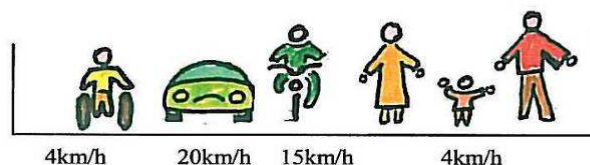
Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Pyrénées-Orientales

Service Ingénierie du Développement Durable

Code de la route

L'espace public en agglo

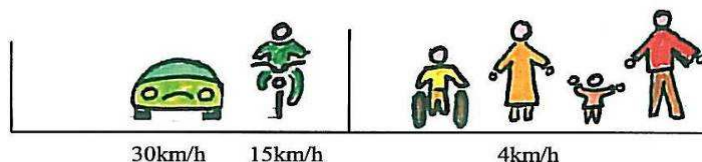
Zone de rencontre (20 km/h)



Partage de l'espace entre tous usagers.

Piétons prioritaires.

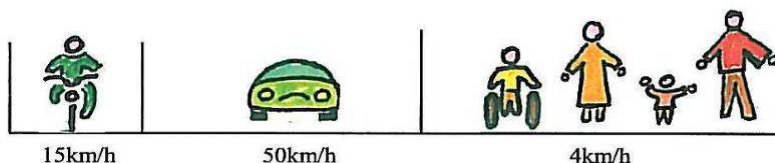
Zone 30 km/h



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

Contre-sens cyclable autorisé

Zone 50

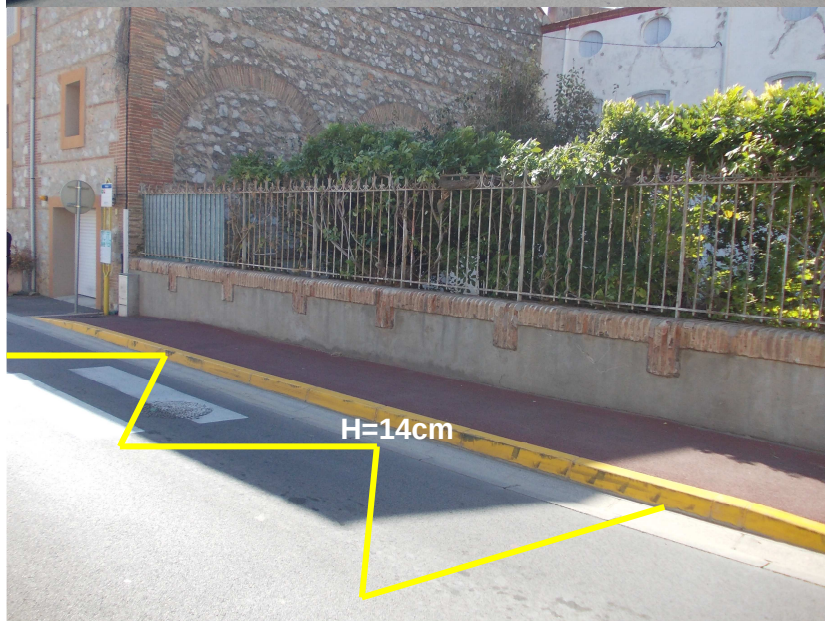


Séparation des cycles et des véhicules à moteur.





■ ARRET DE BUS – B1 MAIRIE – AVE DE LA MEDITERRANEE



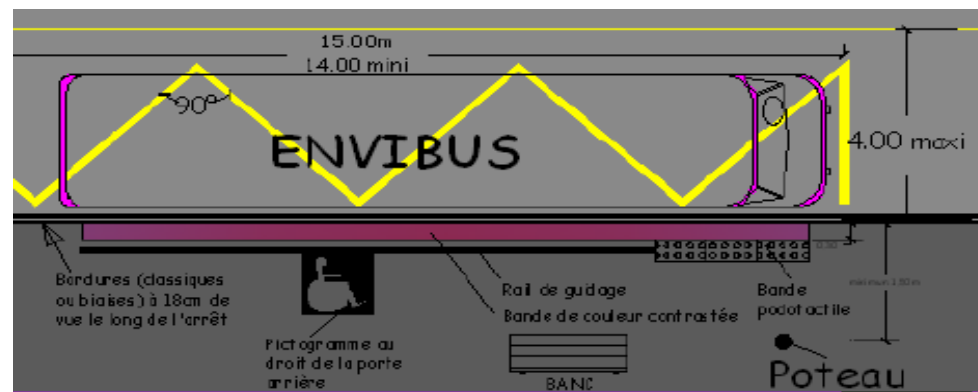
■ CONSTAT

La zone est repérable grâce à la signalétique verticale.

La largeur du trottoir varie de 0,80 à 1,40m, la hauteur est de 14cm.

Une traverse est existante, pas d'abaissé côté arrêt.

■ REGLEMENTATION



■ PISTES D'AMELIORATION

Le nom de la ligne, sa destination et le nom de l'arrêt doivent être indiqués en conformité avec l'arrêté de 2007 (voir Charte).

Rehausse d'une hauteur de 4cm minimum pour un quai.

Aménagement de la signalétique horizontale conforme.

■ ARRET DE BUS – TRAVERSE – AVE DE LA MEDITERRANEE

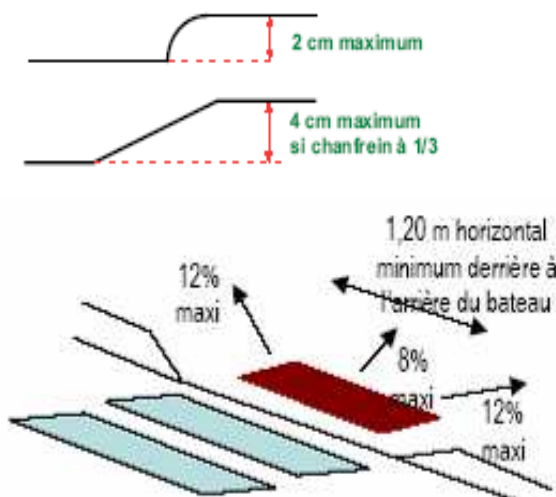
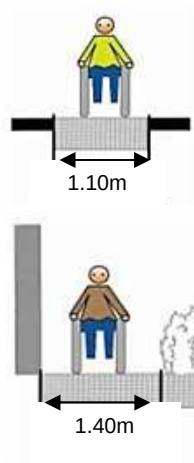


■ CONSTAT

Une traverse est matérialisée.

Côté arrêt de bus la bordure est de 14cm, de l'autre côté le trottoir est au niveau de la voirie.

■ REGLEMENTATION



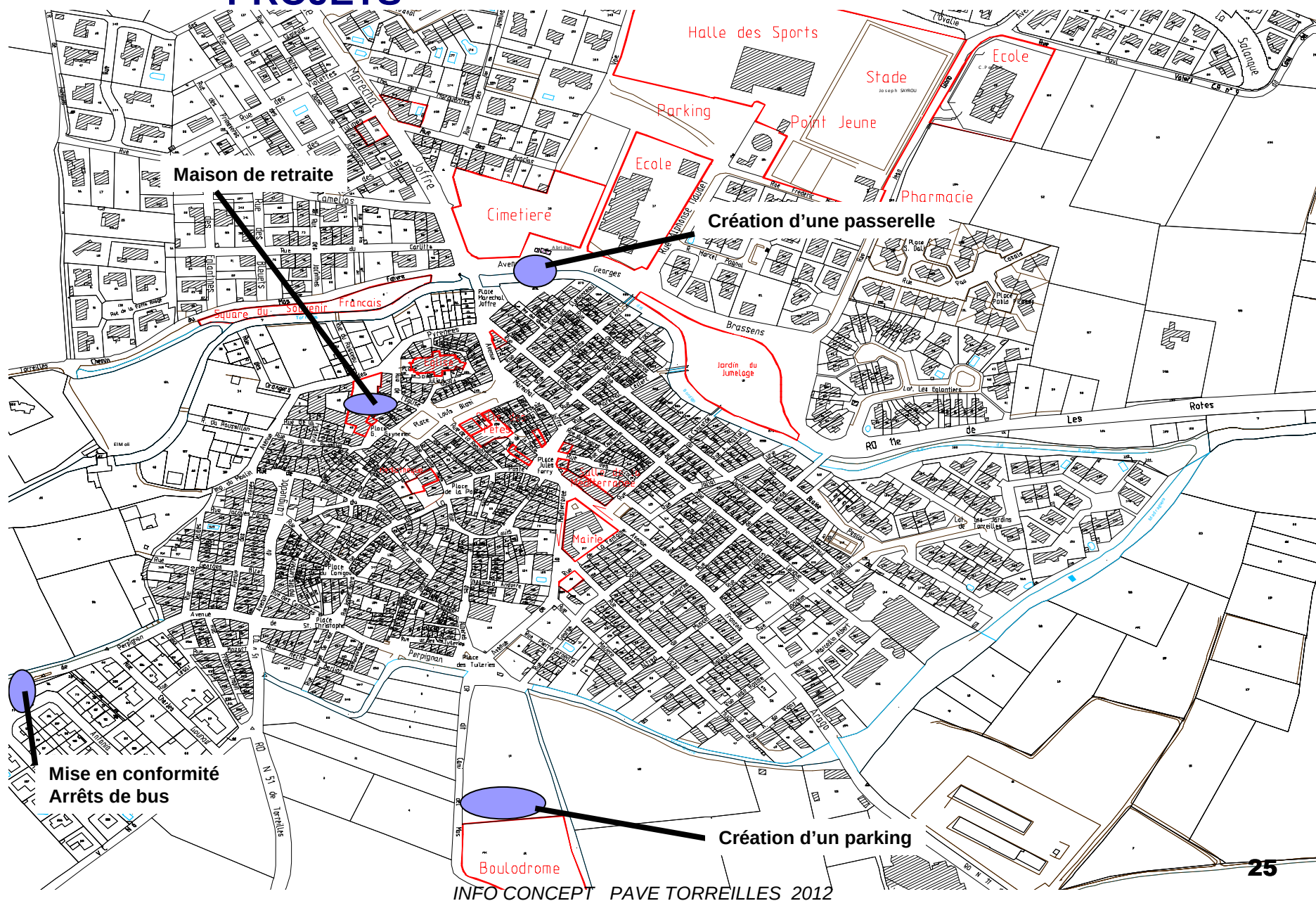
■ PISTES D'AMELIORATION

La traverse se trouve au milieu du quai, il est donc impossible d'y aménager un abaissé. Elle sera déplacée plus au Sud.

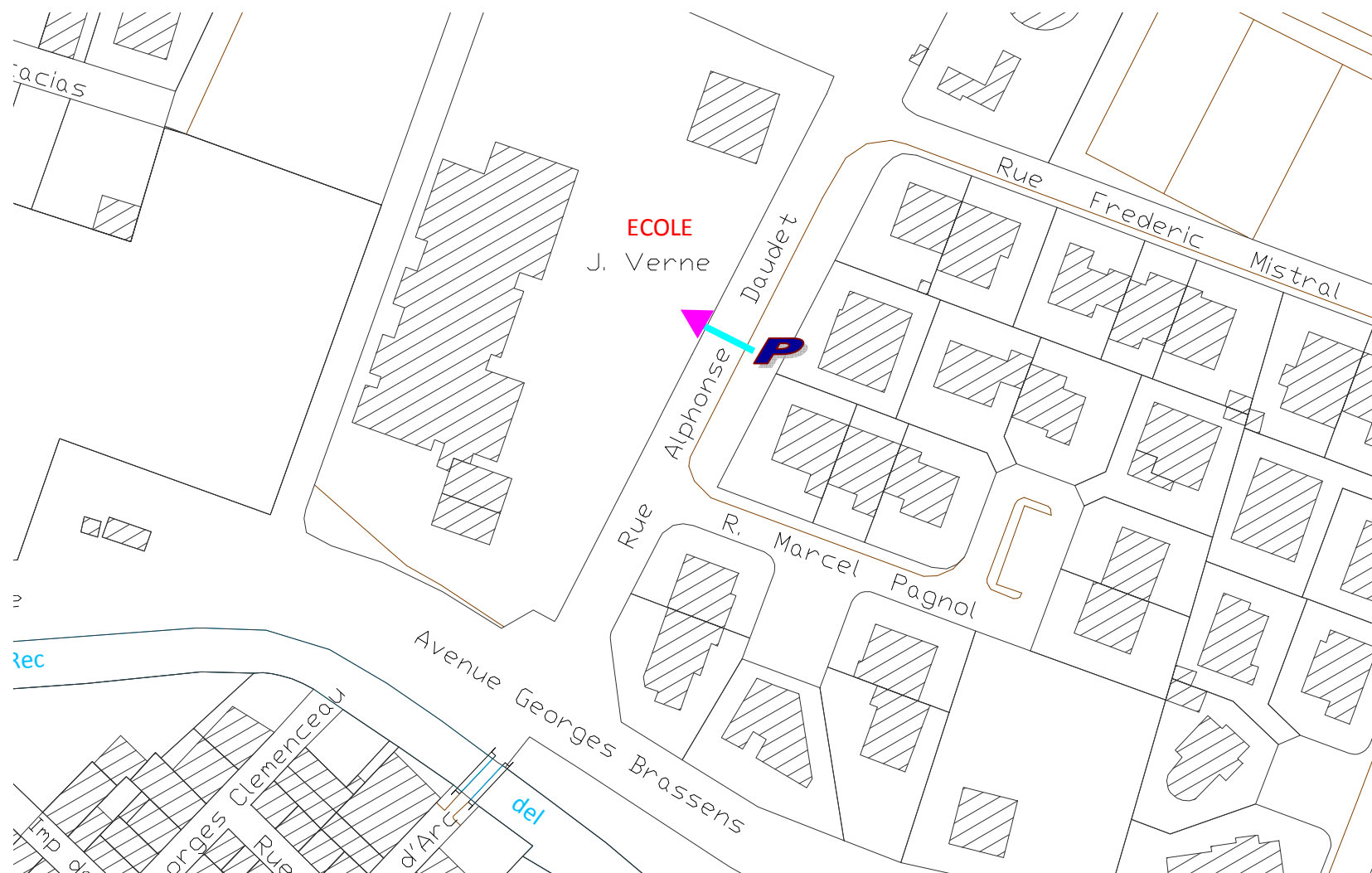
Création complète d'une traverse conforme.

Les jardinières qui entravent l'accès à l'arrêt devront être supprimées.

PROJETS



■ ZONE ECOLE J.VERNE



Cheminement d'une place de stationnement réservée, Rue Alphonse Daudet, à l'entrée de l'école Jules Verne.

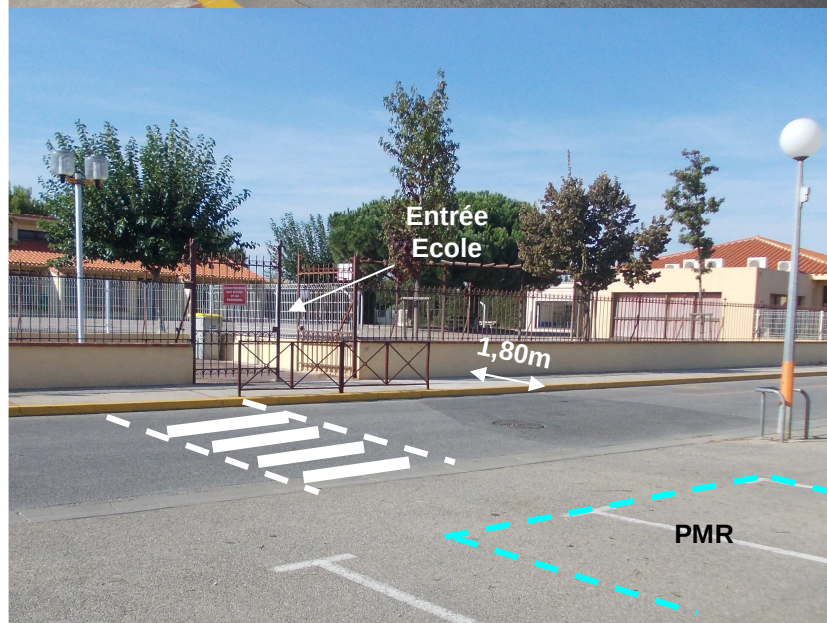


Stationnements



Entrée

■ ZONE ECOLE J.VERNE – STATIONNEMENT



■ CONSTAT

Une zone de stationnements est matérialisée face à l'entrée de l'école, aucun stationnement réservé n'est positionné.

Les stationnements sont au même niveau que l'enrobé.

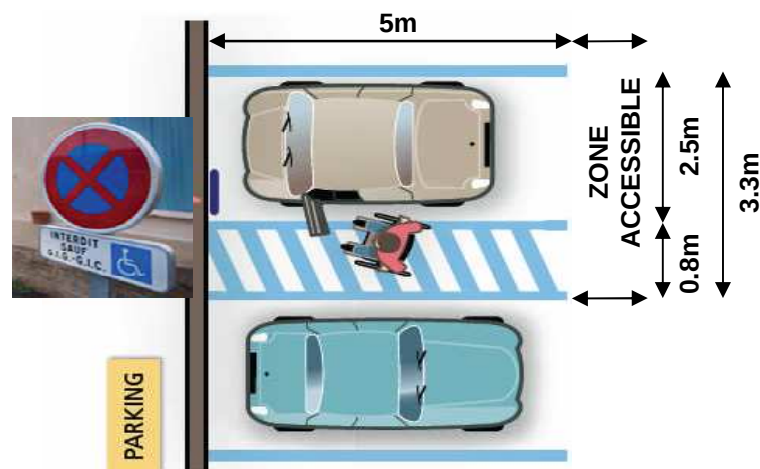
Le trottoir longeant l'école est large de 1,80m, la hauteur de bordure est de 14cm.

■ 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.

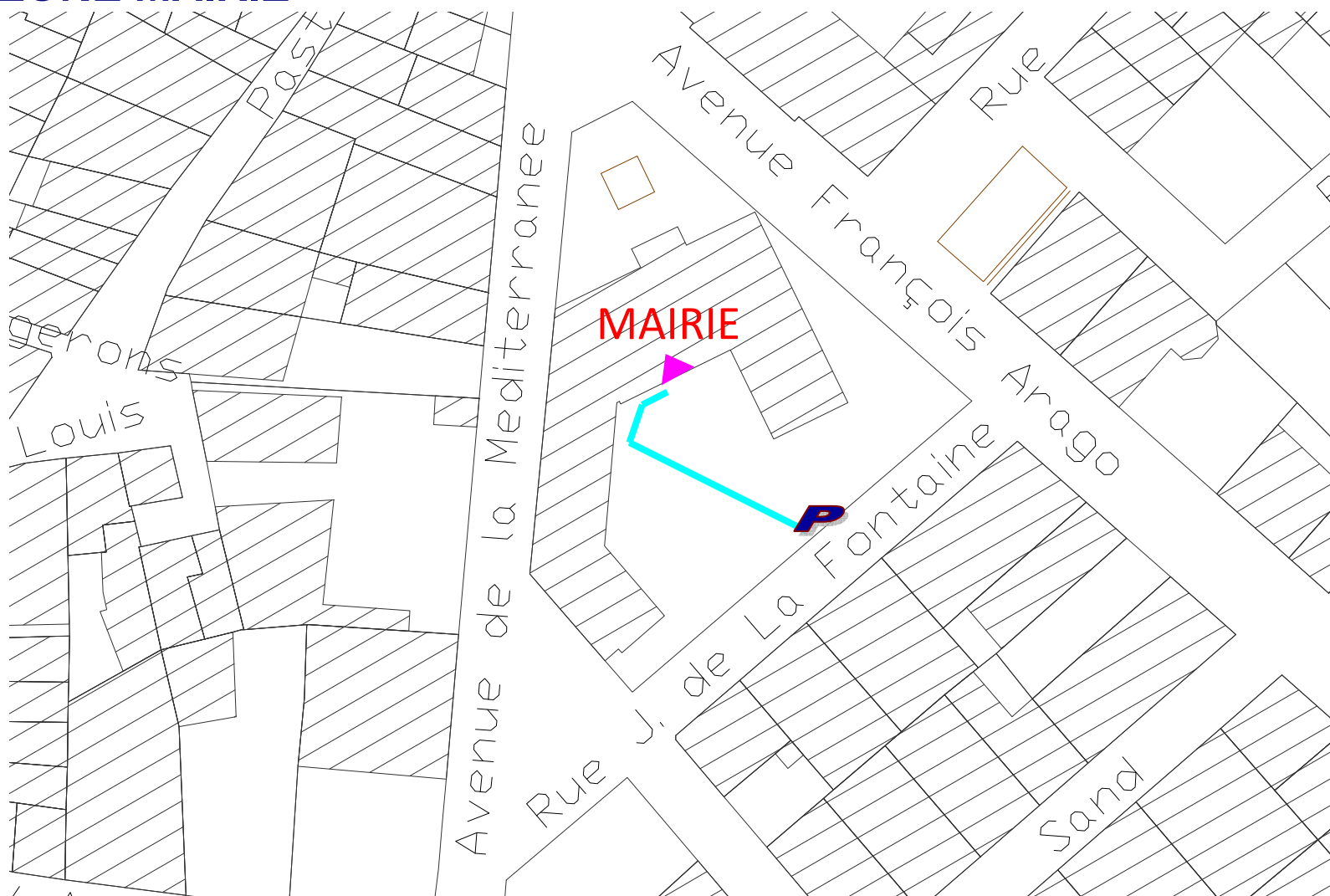


■ PISTES D'AMELIORATION

Création complète d'un stationnement réservé.

Création d'une traverse conforme avec abaissé de trottoir.

■ ZONE MAIRIE



 Cheminement d'une place de stationnement réservée, Rue Jean de La Fontaine à l'entrée de la Mairie.



Stationnements



Entrée

■ ZONE MAIRIE – STATIONNEMENT & LIAISON

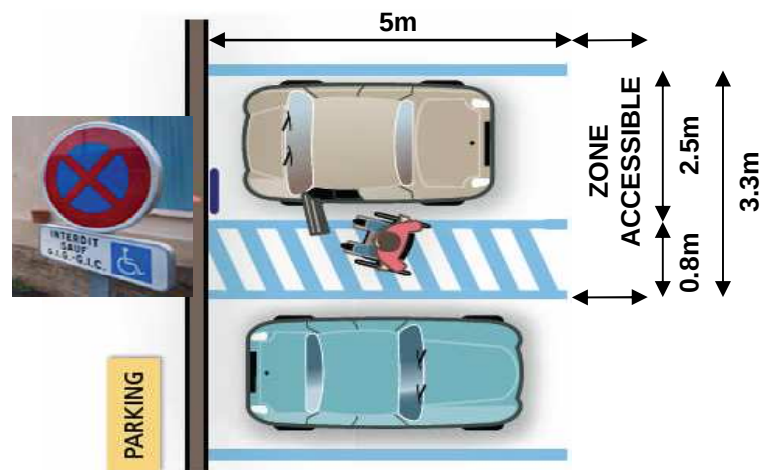


■ CONSTAT

Un stationnement réservé est repérable grâce à la signalétique verticale et horizontale.
Une rampe d'accès est présente.

■ REGLEMENTATION

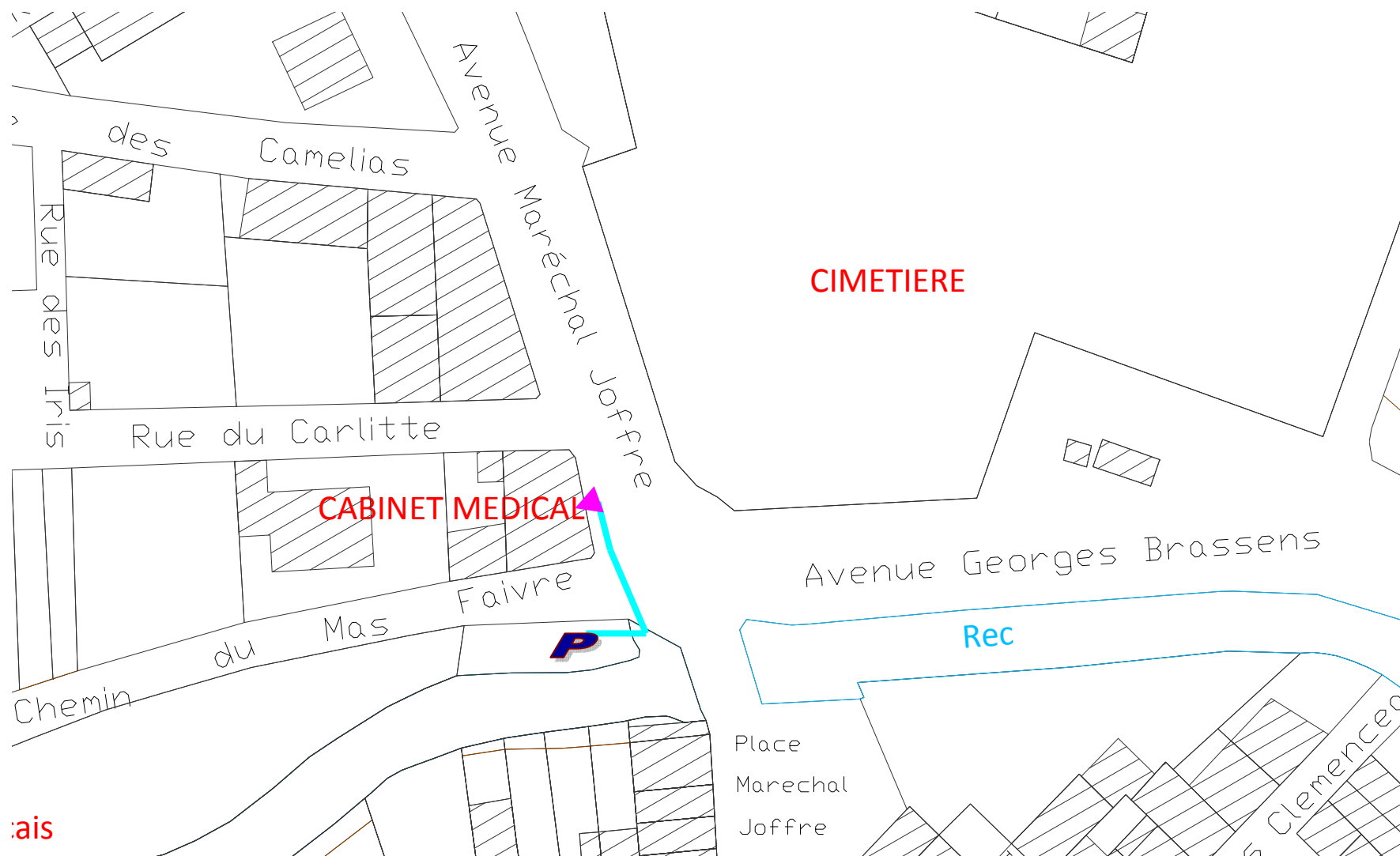
2% de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement.
Prévoir une largeur mini de 3.30m pour le stationnement dont une bande de 0.80m pour la sortie du véhicule.
La zone d'accès à l'arrière du véhicule doit rester accessible.



■ PISTES D'AMELIORATION

Afin de sécuriser l'accès à l'arrière du véhicule, le stationnement réservé pourra être agrandi jusqu'à la signalétique verticale.

■ ZONE CABINET MEDICAL



Cheminement d'une place de stationnement réservée, Chemin du Mas Faivre à l'entrée du cabinet médical.

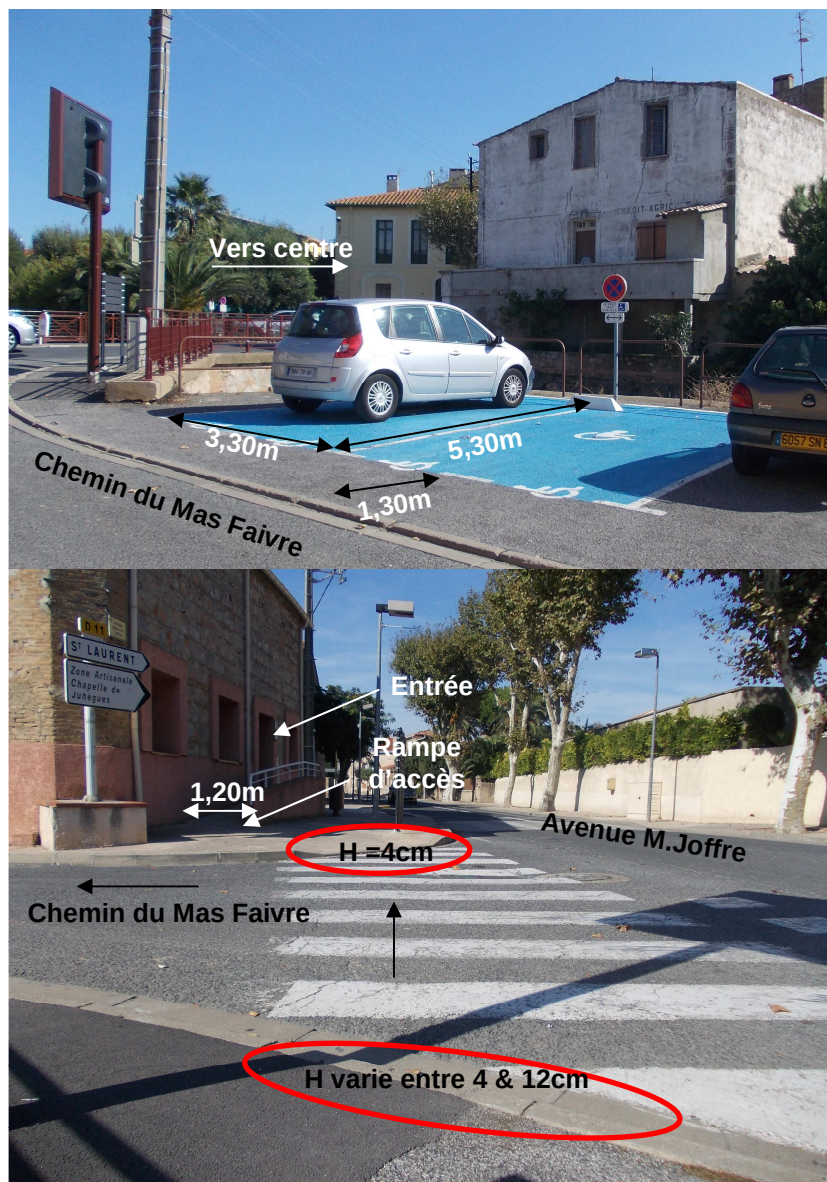


Stationnements



Entrée

■ ZONE CABINET MEDICAL – STATIONNEMENTS & LIAISON



■ CONSTAT

Deux stationnements sont repérables grâce à la signalétique verticale et horizontale.

Une zone accessible de 1,30m est existante.

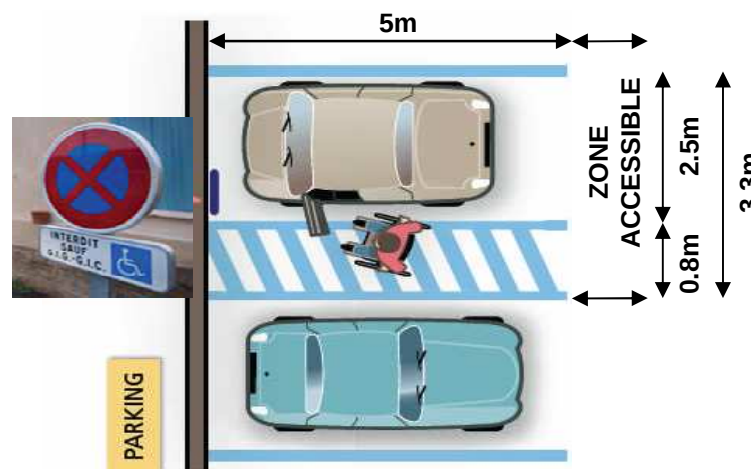
Une traverse avec des abaissés est positionnée.

■ 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.

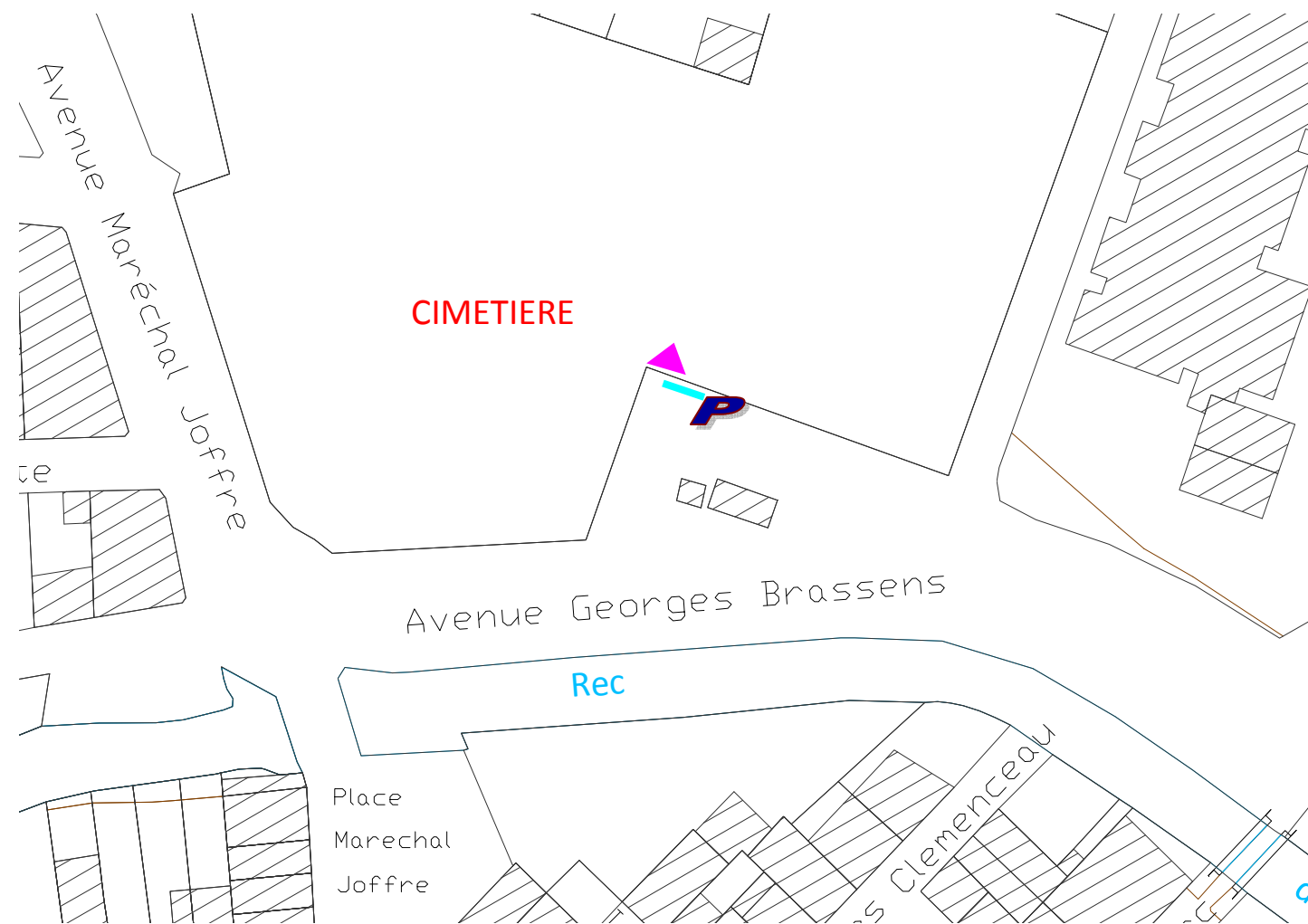


■ PISTES D'AMELIORATION

Ajouter des bandes podotactiles au droit de la traverse.

Aménager des abaissés (H max. 2 cm).

■ ZONE CIMETIERE



Cheminement d'une place de stationnement réservée à l'entrée du cimetière.



Stationnements



Entrée

■ ZONE CIMETIERE – STATIONNEMENT



■ CONSTAT

Un stationnement réservé (3.60 x 5.25) est repérable grâce à la signalétique verticale et horizontale.

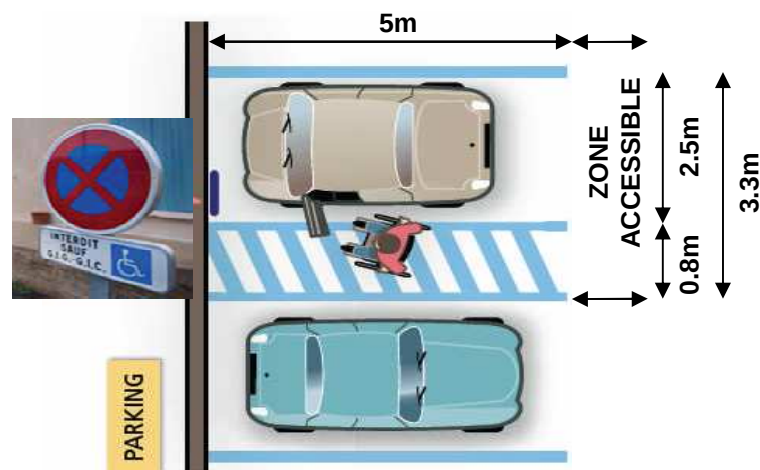
La largeur du portail d'entrée est de 0,90m.

■ 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.

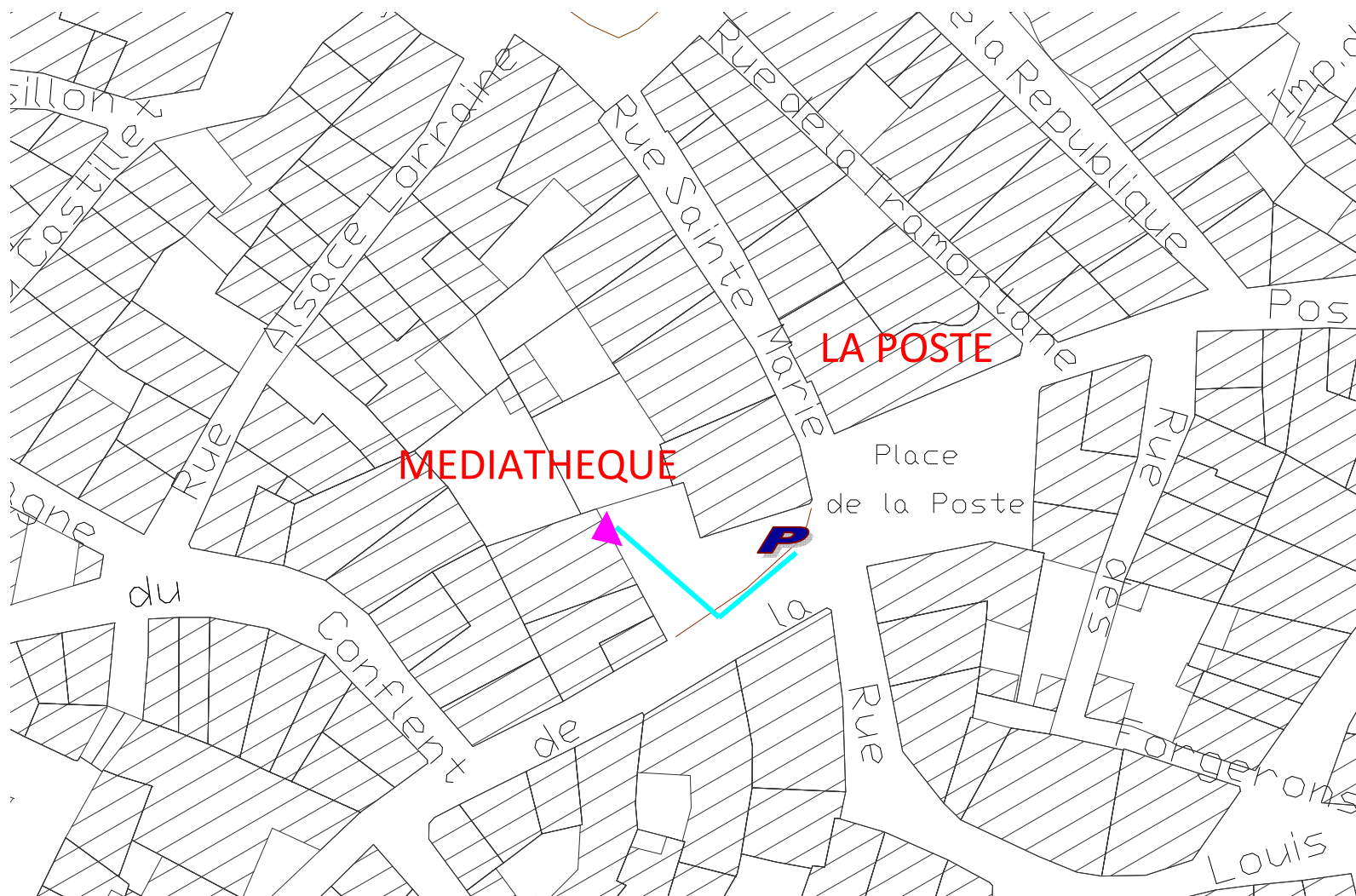


■ PISTES D'AMELIORATION

Le cheminement est assuré de façon correcte depuis la place de stationnement réservée jusqu'à l'entrée du cimetière.

Le stationnement se trouvant derrière un bâtiment, il serait souhaitable d'ajouter une signalétique verticale indiquant son emplacement.

■ ZONE MEDIATHEQUE



Cheminement d'une place de stationnement réservée à l'entrée de la Médiathèque.



Stationnements



Entrée

■ ZONE MEDIATHEQUE – STATIONNEMENT



■ CONSTAT

Aucun stationnement matérialisé sur cette zone.

Un ressaut de 5cm est présent à l'entrée de la médiathèque.

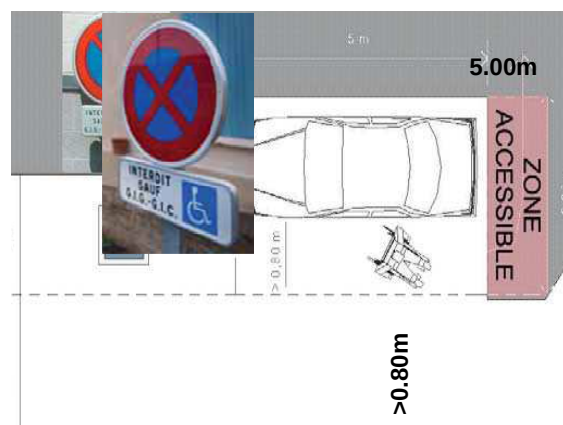
■ REGLEMENTATION

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.

Accès au cheminement piéton libre de tout obstacle.

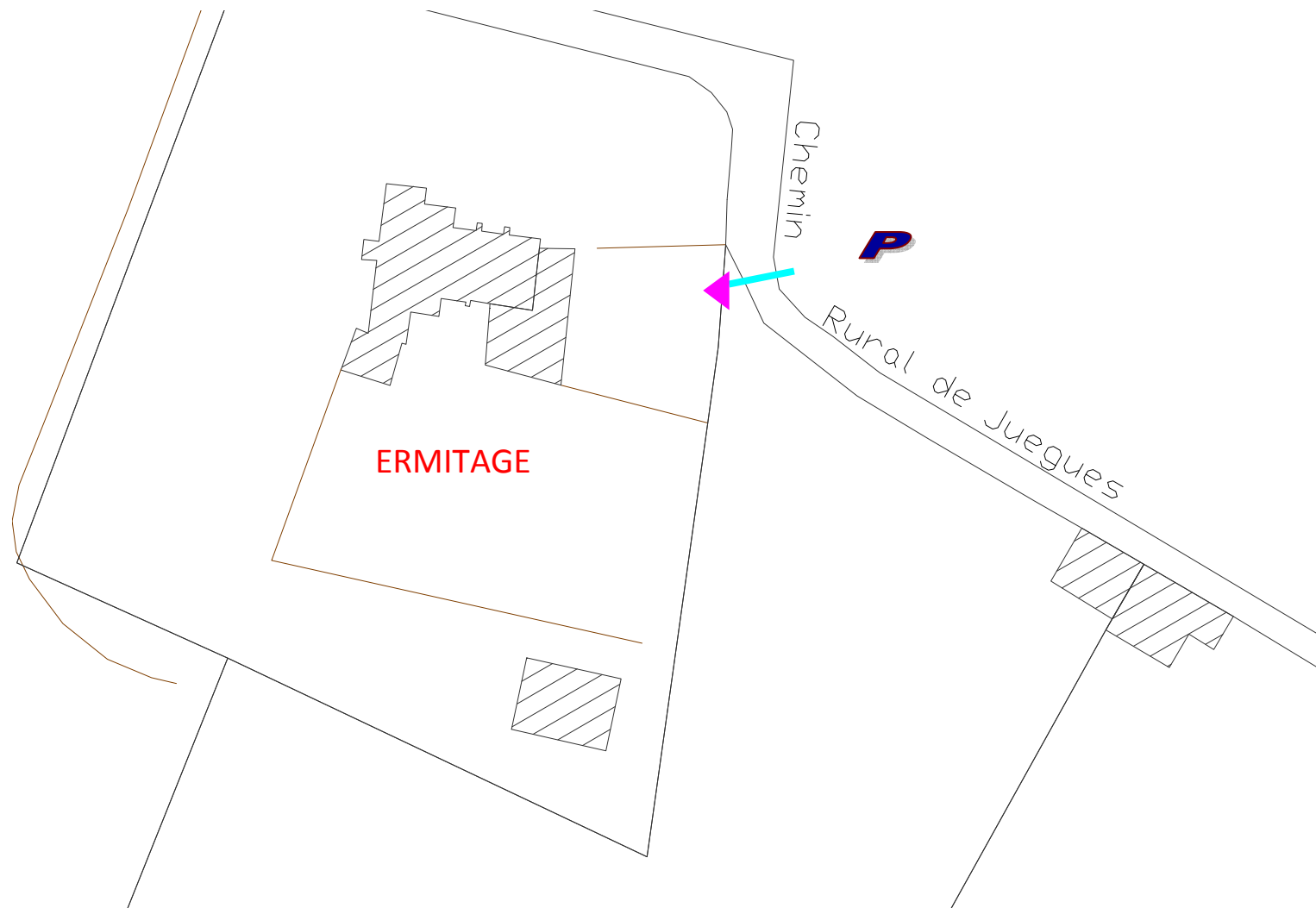


■ PISTES D'AMELIORATION

Création complète d'un stationnement réservé.

Un caniveau ne permet pas un accès direct, il faudra emprunter la rue de la Poste situé en zone 20 pour accéder à la médiathèque.

■ ZONE ERMITAGE



 Cheminement d'une place de stationnement réservée à l'entrée de l'Ermitage.

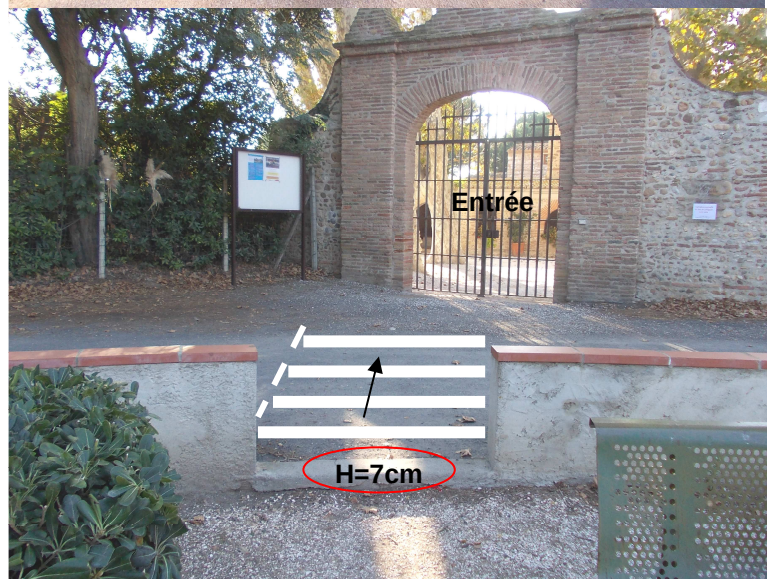
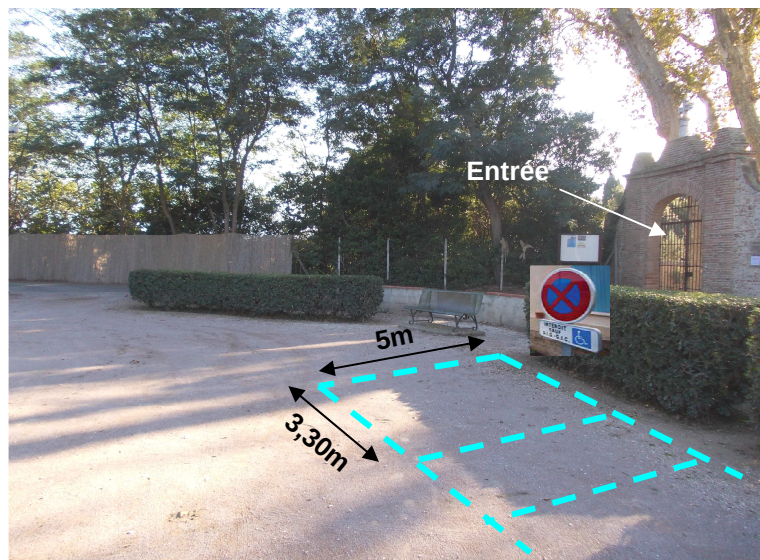


Stationnements



Entrée

■ ZONE ERMITAGE – STATIONNEMENT & LIAISON



■ CONSTAT

Aucun stationnement matérialisé sur cette zone.

Un ressaut de 7cm est présent au niveau du passage entre les murets.

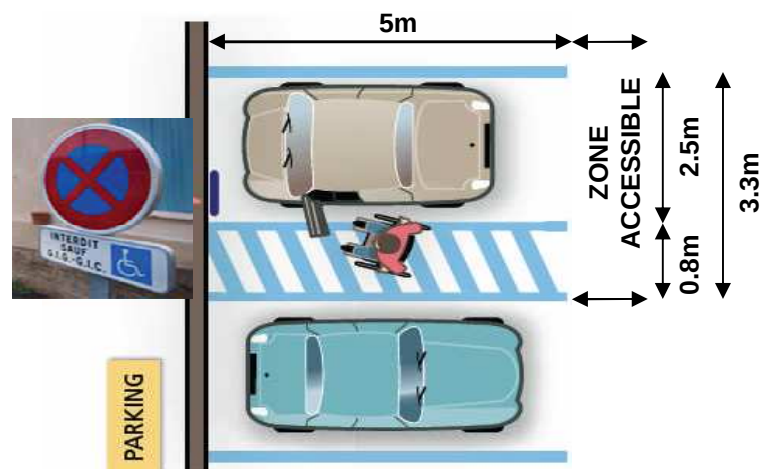
■ REGLEMENTATION

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.

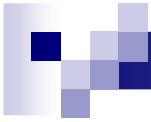
Accès au cheminement piéton libre de tout obstacle.



■ PISTES D'AMELIORATION

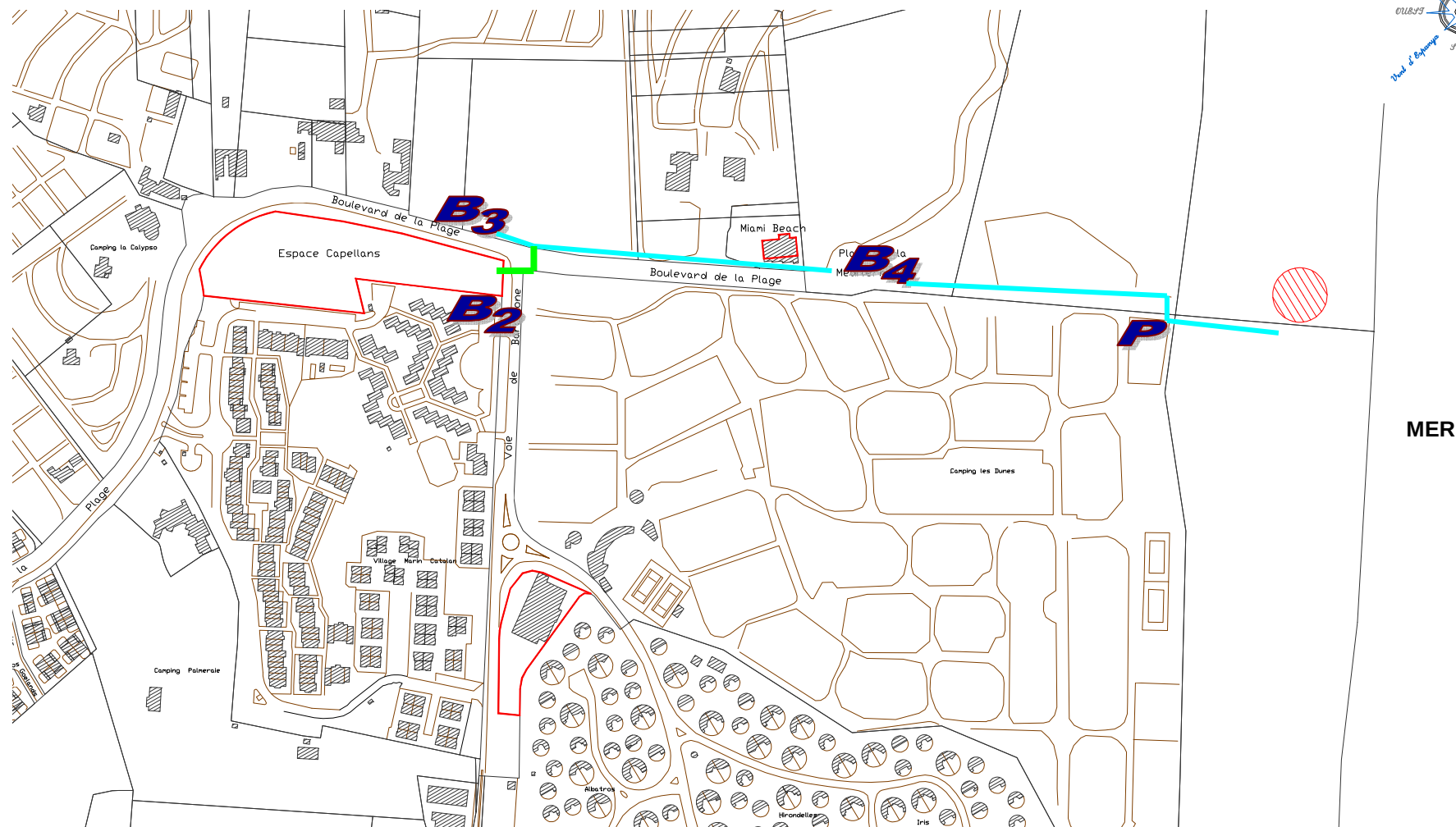
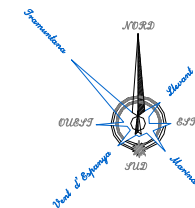
Création complète d'une zone de stationnement comprenant un stationnement réservé.

Suppression du ressaut et création d'une traverse conforme.



PLAGE

ZONE BOULEVARD DE LA PLAGE



 Cheminement d'une place de stationnement réservée ou d'un arrêt de bus au poste de secours.



Stationnements

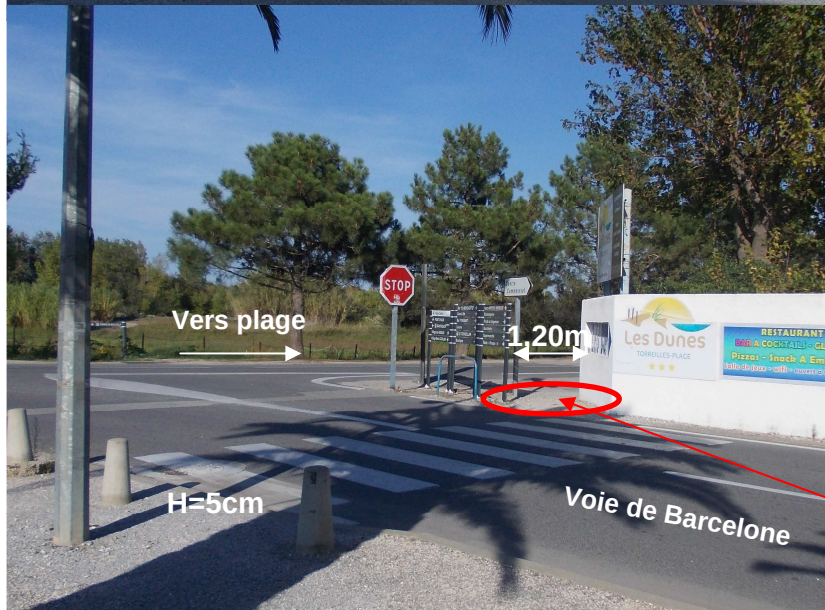


Arrêt de Bus



Traverse existante

■ ARRET DE BUS – B2 MEDITERRANEE – VOIE DE BARCELONE



■ CONSTAT

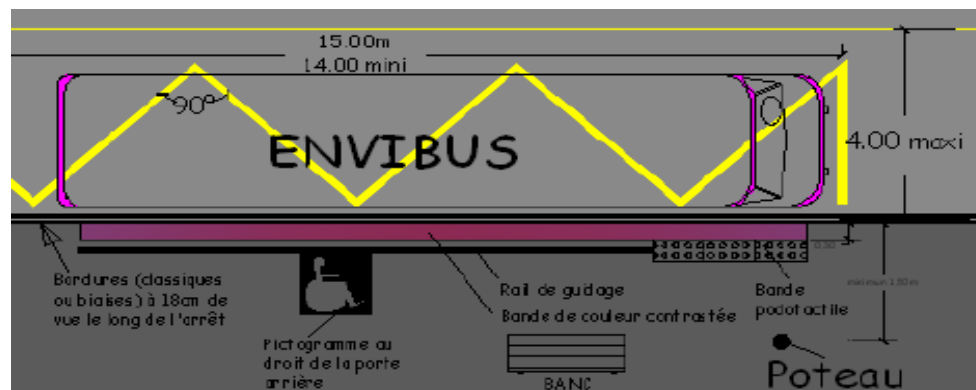
La zone est repérable grâce à la signalétique verticale.

La largeur du trottoir est de 1,80m, la hauteur de 14cm.

Un banc est positionné.

Une traverse est aménagée, la hauteur de bordure côté bus est de 5cm, de l'autre la traverse est au niveau de l'enrobé.

■ REGLEMENTATION



■ PISTES D'AMELIORATION

Le nom de la ligne, sa destination et le nom de l'arrêt doivent être indiqués en conformité avec l'arrêté de 2007 (voir Charte).

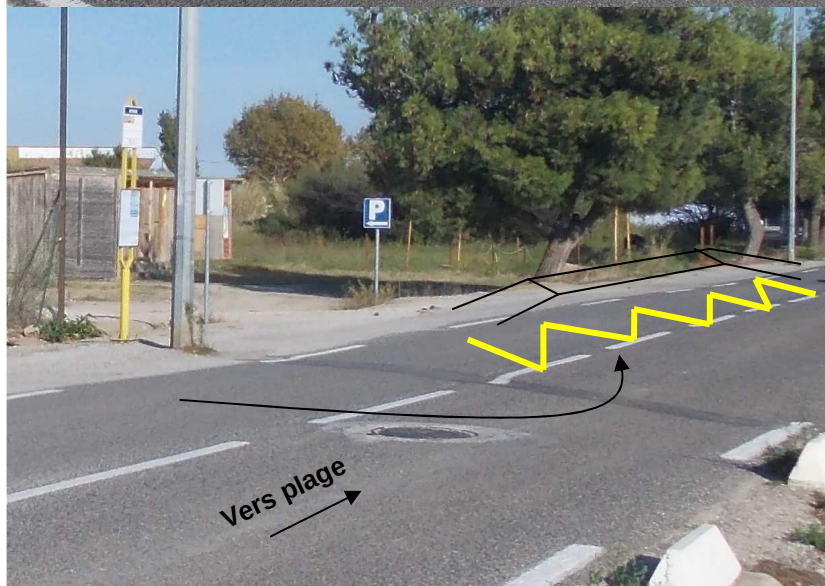
Rehausse d'une hauteur de 4cm minimum pour un quai avec aménagement de la signalétique horizontale conforme.

Matérialiser la signalétique horizontale (chaussée).

Traverse : abaissé de bordure, ajouter des bandes podotactiles.

Le revêtement côté Est devra être repris.

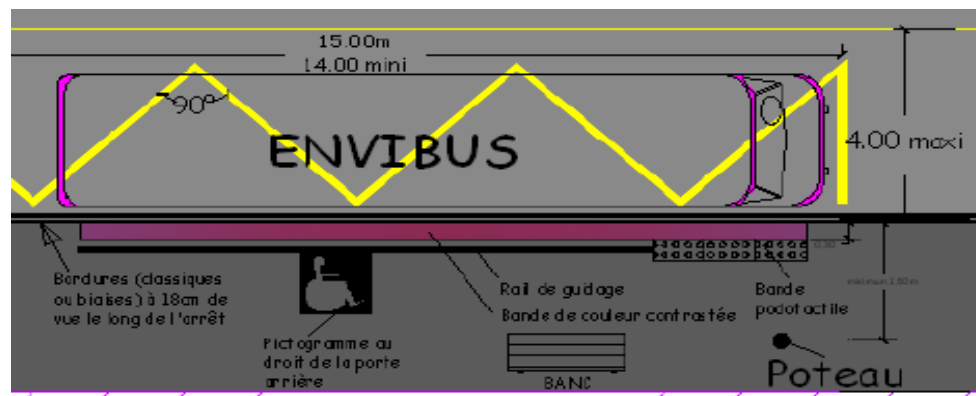
■ ARRET DE BUS – B3 MEDITERRANEE – BVD DE LA PLAGE



■ CONSTAT

La zone est repérable grâce à la signalétique verticale.
La largeur du trottoir est de 2m, pas de hauteur de bordure.
Le revêtement est usé.

■ REGLEMENTATION



■ PISTES D'AMELIORATION

Afin de ne pas entraver l'entrée du parking, l'arrêt sera déplacé à l'Est.
Création complète d'un arrêt de bus conforme.
Reprendre le revêtement sur 50m.

■ ZONE BOULEVARD DE LA PLAGE – LIAISONS

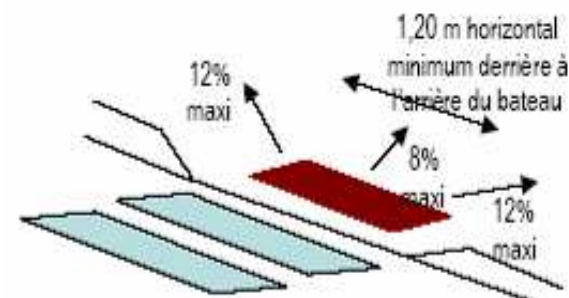
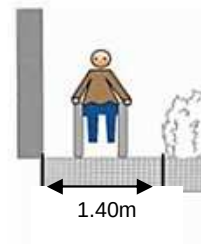
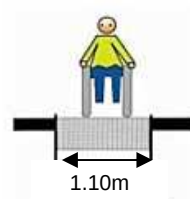


■ CONSTAT

Les revêtements sont usés.
Une traverse est matérialisée.

■ REGLEMENTATION

Un cheminement de 1.40m libre de tout obstacle.
Un revêtement non glissant, non meuble et sans obstacle.
Les mobiliers urbains doivent être à $h=+2.20\text{m}$ du sol et comporter un élément de contraste visuel s'ils sont de largeur $>0.15\text{m}$.



■ PISTES D'AMELIORATION

Ajouter des bandes d'éveil de vigilance au droit de la traverse.
Reprendre le revêtement sur 1,10m minimum de large et 200m de long.

■ ARRET DE BUS – B4 PLACE DE LA MEDITERRANEE

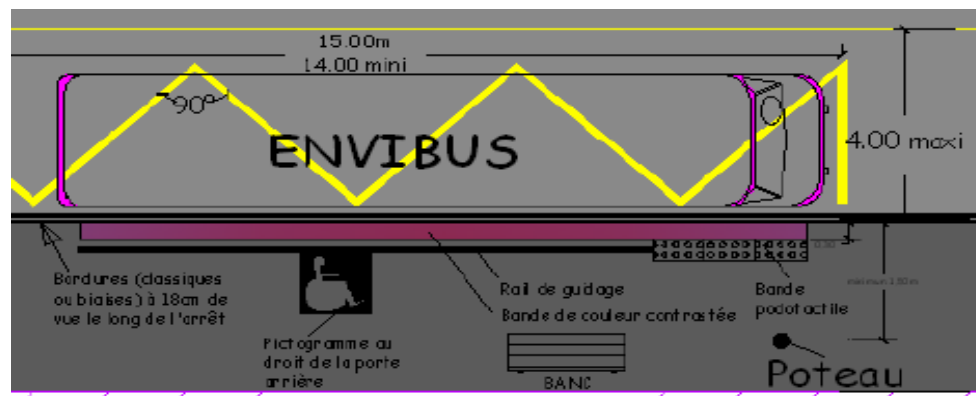


■ CONSTAT

Il n'y a pas d'arrêt sur cette zone.

La Place de la Méditerranée est suffisamment grande pour que les bus puissent effectuer un demi-tour.

■ REGLEMENTATION



■ PISTES D'AMELIORATION

L'arrêt devra être placé côté Est de la Place de la Méditerranée afin de rejoindre le cheminement qui amène au poste de secours.

Création complète d'un arrêt de bus.

■ ZONE BOULEVARD DE LA PLAGE – LIAISONS



■ CONSTAT

Deux cheminements sont existants :

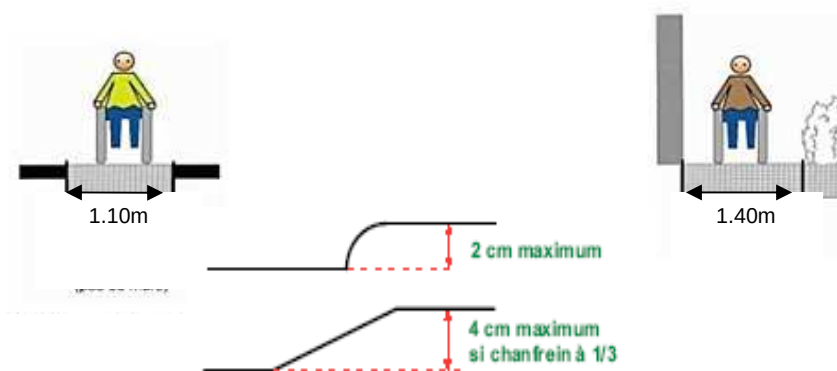
- côté sud, la largeur varie de 0,60 à 1,10m.
- côté nord, la largeur est d'environ 1,40m en fonction de l'état du revêtement qui est en gravier.

■ REGLEMENTATION

Un cheminement de 1.40m libre de tout obstacle.

Un revêtement non glissant, non meuble et sans obstacle.

Les mobiliers urbains doivent être à $h=+2.20m$ du sol et comporter un élément de contraste visuel s'ils sont de largeur $>0.15m$.



■ PISTES D'AMELIORATION

Côté Sud, le cheminement est réduit à cause des candélabres, mieux vaut privilégier le cheminement côté Nord.

Celui-ci devra être aménager d'un revêtement stable et non meuble, d'une largeur de 1,10m minimum sur 200m.

■ ZONE BOULEVARD DE LA PLAGE – STATIONNEMENTS



■ CONSTAT

Deux stationnements réservés sont matérialisés sur cette zone, le revêtement est en gravier.

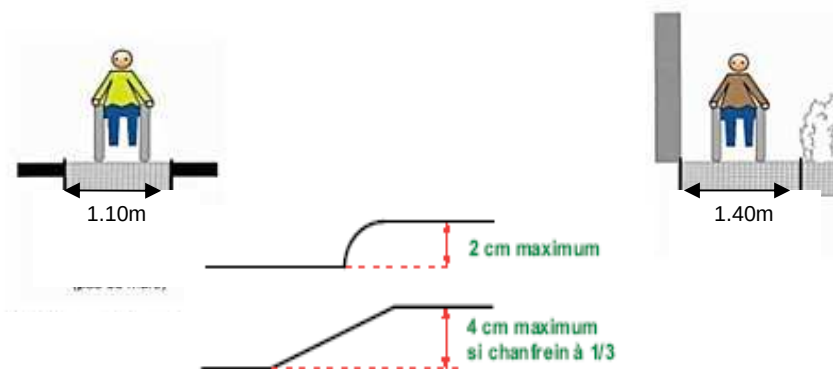
Un cheminement emmène un accès à la plage, le revêtement est stable et non meuble, sa largeur est de 1m.

■ REGLEMENTATION

Un cheminement de 1.40m libre de tout obstacle.

Un revêtement non glissant, non meuble et sans obstacle.

Les mobiliers urbains doivent être à $h=+2.20m$ du sol et comporter un élément de contraste visuel s'ils sont de largeur $>0.15m$.



■ PISTES D'AMELIORATION

Prolonger le dallage existant jusqu'aux stationnements.

Reprendre le revêtement au niveau des stationnements.

Laisser libre un passage permettant d'accéder au dallage.

Mettre en conformité la signalétique verticale.



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 2014 pour les aménagements prévus.

Conformément à la réglementation, une **mise à jour tous les deux 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 les 31 décembre de chaque année de révision au vu des travaux effectivement réalisés.

48

[illegible]