

REPUBLIQUE FRANÇAISE

DEPARTEMENT DES PYRENEES-ORIENTALES

COMMUNE DE CANOHES

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU
CONSEIL MUNICIPAL

N° 2013-08

SEANCE DU LUNDI 18 MARS 2013

L'an deux mille TREIZE et le lundi DIX HUIT MARS, le Conseil Municipal de la Commune de Canohès, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la Loi, dans la Salle des Fêtes, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis CHAMBON, Maire.

Date de la convocation : lundi 11 mars 2013	Membres présents : Mmes et M. CHAMBON - SOLER Antoine - CASAS Jeannine - COLL - PAYRE - ALENDA TRILLES - HERNANDEZ - QUINTA - RONDEAU FERNANDEZ - DEJESUS - VERNET - Delphine SOLER-WALEWSKI - LAURET MEDINILLA - DEGER - TROUCHE - Brigitte CASAS - NEGRE
Date d'affichage : mardi 12 mars 2013	Pouvoirs : Serge LACOUR à Antoine SOLER - Isabelle DELAPORTE à Marie Louise ALENDA -- Mélanie BOFILL à Jeanine CASAS - Marti CAMA à Alain TROUCHE - Jocelyne AYRAL à Brigitte CASAS
Nombre de conseillers : 27	Excusés : Jean-Luc BLAD - Danielle AUSSEIL
En exercice : 27	Monsieur Gilles TRILLES est désigné secrétaire de séance
Présents : 20	
Votants : 25	

OBJET: APPROBATION DU PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS (PAVE)

Monsieur le Maire rappelle que la Loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, dans son article 45, a institué pour les communes l'obligation de mise en œuvre d'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) dans les trois ans de la publication du décret du 21 décembre 2006. Il précise les conditions et délais de réalisation des équipements et aménagements prévus.

CONSIDÉRANT que le Conseil Municipal avait approuvé, par délibération n°15/18.12.2009, la signature d'une convention pour le groupement de commandes entre PMCA et les 21 communes membres,

CONSIDÉRANT que la Société INFO CONCEPT a été désignée titulaire du marché par décision du Maire n°2011/58,

PRÉFECTURE
PYRÉNÉES ORIENTALES

- 9 AVR. 2013

COURRIER

VU l'absence d'observation de la part du Conseil Général au titre des voiries routières départementales,

Le Conseil Municipal, ouï cet exposé et après en avoir délibéré, A L'UNANIMITÉ DES MEMBRES PRÉSENTS ET REPRÉSENTÉS,

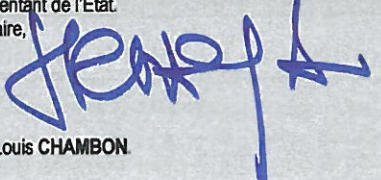
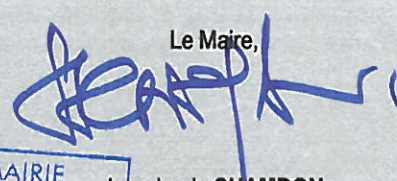
APPROUVE le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) tel qu'il se présente en annexe

ACCEPTE l'échéancier pluriannuel de travaux proposé,

ACCEPTE le principe d'une mise à jour de ce document tous les deux ans,

DIT que les crédits sont prévus au budget 2013 et suivants.

**AINSI FAIT ET DÉLIBÉRÉ LES JOUR, MOIS ET AN SUSDITS
POUR EXTRAIT CERTIFIÉ CONFORME**

Acte rendu exécutoire Après dépôt en Préfecture le : 9.04.2013 Et publication ou notification du : 9.04.2013 Affichée au recueil administratif du : 9.04.2013 Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte et informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Montpellier dans un délai de 2 mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat. Le Maire,   MAIRIE 66680 CANOHES Pyr. Orientales	Canohès, le 25 mars 2013 Le Maire,   MAIRIE 66680 CANOHES Pyr. Orientales Jean-Louis CHAMBON
--	---

du CH 18/03/2013



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

CANOCHES (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 CANOHES 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, pratiques ou soustraits, 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

Inciation 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

Inciation 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

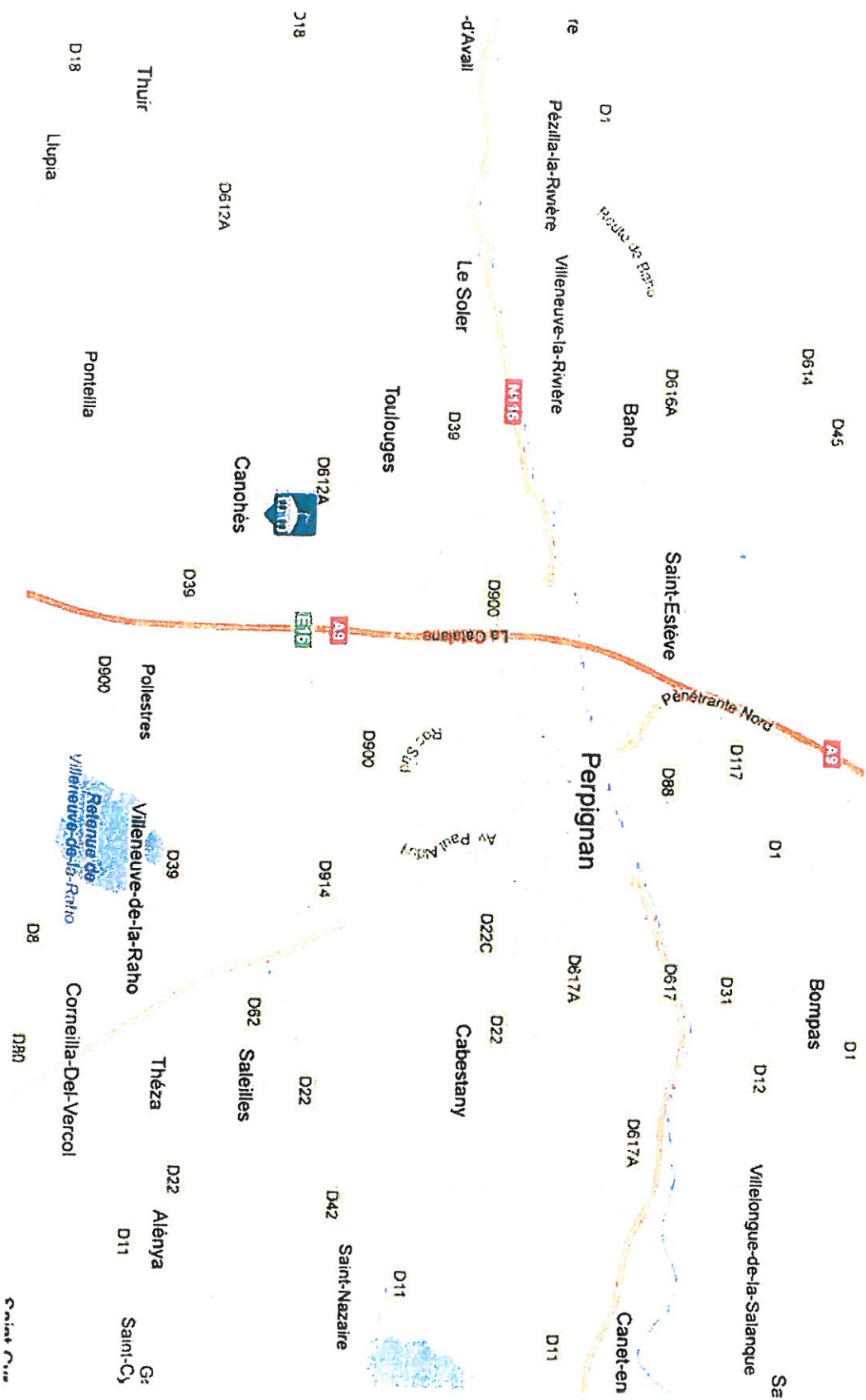
Possibilité de contrôle des constructions

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

Canohès s'étend sur un territoire de 856 hectares et est limitrophe avec les communes de Perpignan, Toulouges, Thuir, Ponteilla et Pollestres.

La commune se situe à 20 km de la Méditerranée et à 26 km de l'Espagne par le Perthus, à 5 km au sud-ouest de Perpignan.

■ HISTORIQUE

La commune est mentionnée pour la première fois sous le nom de Kanoas en 843. Le nom Canohès est retenu à partir du XIV^e siècle alternant avec la version catalane Canoes. Six sites archéologiques sont d'ailleurs répertoriés sur le territoire, aucun cependant n'a été jusqu'ici exploré cependant, lors des travaux pour le passage du TGV, un site wisigothique alors mis au jour à Manrèze a été fouillé avant d'être détruit.

En 1972, des travaux aux abords du portail de l'église ont permis de mettre au jour divers tessons et fragments de brique romaines. D'autre part, dans les vignes, un vase d'offrandes romain a été mis au jour, de même qu'un four à tuiles, ce qui montre que le site de Canohès est occupé depuis l'Antiquité.

Au Xe siècle, Canohès devient possession de l'abbaye de Lagrasse, dont les moines asséchèrent sans doute les marécages s'étendant sur toute la Prade, en contrebas du village.

Au XIV^e siècle, le village est fortifié (il n'en reste presque aucune trace) : il est probable qu'il se soit développé autour d'une cellera beaucoup plus ancienne. En 1356 on dénombre 37 feux, en 1358 Canohès compte 46 feux. En 1359 la situation est telle que l'on ne peut déclarer que 2 feux (fochs) soumis à la taxe, comme en 1378 et 1470. En 1515, la communauté ne compte plus qu'un seul feu. En 1709, 39 feux, 1720, 30 feux, 1730, 31 feux. En 1767 Cànohes compte 139 habitants, en 1774, 194 habitants, en 1790, 72 habitants.

Comme toutes les communes du Roussillon, Canohès est annexé au royaume de France par le Traité des Pyrénées de 1659.

Canohès se trouve, en 1793, au centre de batailles de la guerre avec l'Espagne. Le 13 pluviôse de l'an V (calendrier républicain), Canohès compte 114 habitants, en l'an VIII 175.

Canohès développe son agriculture grâce à l'assèchement des marécages et le canal de Perpignan (ou Les Canals). Ce canal a été aménagé par le roi Jacques II de Majorque pour irriguer les moulins (à Canohès le Mas du Moulin en est un vestige) et les châteaux royaux. Il traverse Canohès de part en part, au-delà du mas Gaffart (côté Perpignan) et jusqu'au territoire du mas Vézian, du côté de Thuir.

Canohès connaît actuellement une grande expansion du fait de sa proximité avec Perpignan : sa population a triplé en trente ans.

■ Evolution Démographique (source INSEE)

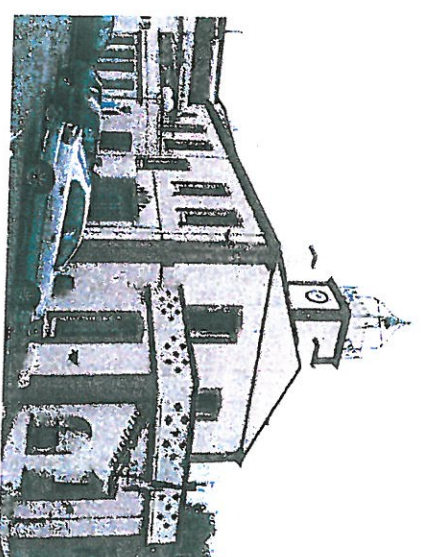
1962	1968	1975	1982	1990	1999	2007	2009
1 210	1 512	2 131	2 908	3 568	4 349	4 831	4 863

■ Patrimoine

L'église paroissiale Saint-Cyr-et-Sainte-Julitte (ou Sant-Quirc Santa-Julite). Elle est dédiée à saint Cyr, martyrisé en 304, en Cilicie, alors qu'il n'avait que trois ans, et à sa mère sainte Julitte. Sa fête est inscrite au martyrologe romain du 16 juin. Saint Quirc (variante locale du nom saint Cyr) est le saint qu'invoquent les femmes qui allaient.

L'édifice proprement dit est située en plein centre du village et remonte au XI^e siècle. L'abside, semi-circulaire mais sensiblement dépassée, remonte à cette époque. Au XII^e siècle vraisemblablement, la charpente de la nef unique fut remplacée par une voûte en pierre.

Au XIX^e siècle, on adjoint deux collatéraux de part et d'autre de la nef romane (en 1876-1876). Ces travaux causent l'effondrement de toute la nef. Il ne reste donc de roman, mis à part l'abside, que le massif occidental de l'édifice, ou du moins partiellement. Une restauration récente y a mis au jour une fenêtre géminée.





Le lavoir :

Le 27 octobre 1894, M. Fournols, architecte, dresse le plan du lavoir que l'on va établir sur le "Correch des Romanis".

Ce lavoir se composait à l'origine d'un bassin en ciment placé au niveau du sol. Modifié par la suite, il est toujours ouvert au public. Ce bâtiment rappelle cependant un temps révolu aujourd'hui ...

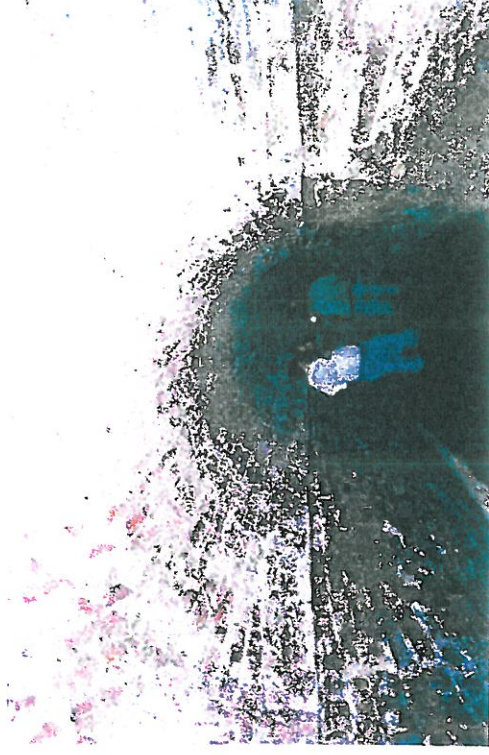


Le tunnel de les Coves n'est pas daté par les historiens. Il est probable que cette œuvre a été réalisée ou du moins continuée et confortée par les moines bénédictins de l'abbaye de Lagrasse (située sur les bords de l'Orbieu dans l'Aude), dont Canohès était une possession du XII^e siècle jusqu'à la Révolution. La tradition aurait tendance à en attribuer la construction aux Templiers.

Cet émissaire souterrain a pour vocation d'évacuer les eaux de la cuvette naturelle de "la Prada", qui collecte les eaux de pluie amenées par les "agulles", et est à l'origine du "Ganganell" qui arrose Perpignan.

Ce tunnel n'était sans doute pas unique puisque l'on parle également de "Coves velles". Dans le passé, il a permis la mise en culture de nouvelles terres et l'assainissement du territoire. Aujourd'hui, il assure toujours sa fonction qui est essentielle pour le village.

En effet, son obturation provoquerait l'inondation de plusieurs hectares de terre. Creusé sous un plateau, il se situe à certains endroits à 15 mètres de profondeur.



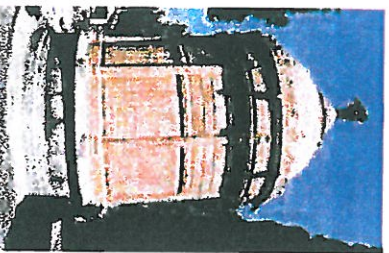
Ruisseau de "Les Canals"

Il amène l'eau de la Têt, et ce d'Ille-sur-Têt à Perpignan.

Il traverse Canohès, au nord, et son origine semble remonter au Xe siècle. Il a subi depuis l'origine diverses modifications.

Il a été en effet fortement réaménagé par Jacques II, roi de Majorque, dont il est sans doute la réalisation la plus prestigieuse. Le ruisseau permet l'irrigation de la rive droite de la Têt et servait de source d'énergie à plusieurs moulins royaux.

Bordé d'arbres qui dispensent une ombre bienfaitrice en été, propriété de la ville de Perpignan, le chemin qui le longe est aujourd'hui une très agréable promenade pour les canouhards, et sa transformation en piste cyclable est envisagée dans le Cadre de la voie verte entre Perpignan et Villefranche-de-Conflent.



Le monument funéraire d'Auguste Estrade (au cimetière du village), décédé le 6 septembre 1892, qui était propriétaire du Mas du Moulin : construit par l'entreprise Sarda de Perpignan sous le contrôle de M. Viggo Drogh Petersen, architecte danois (Danemark 1851 - Perpignan 1937), selon les dessins de M. Estrade, il a été terminé le 8 mai 1896.

En céramique romaine, il fait 11 mètres 80 de haut.

C'est un monument d'inspiration hellénique : il rappelle le trophée chorégique de Lysicrate (-334) à Athènes. Sa construction a été commandée par l'Institut de France à Paris auquel Estrade avait laissé ses instructions.

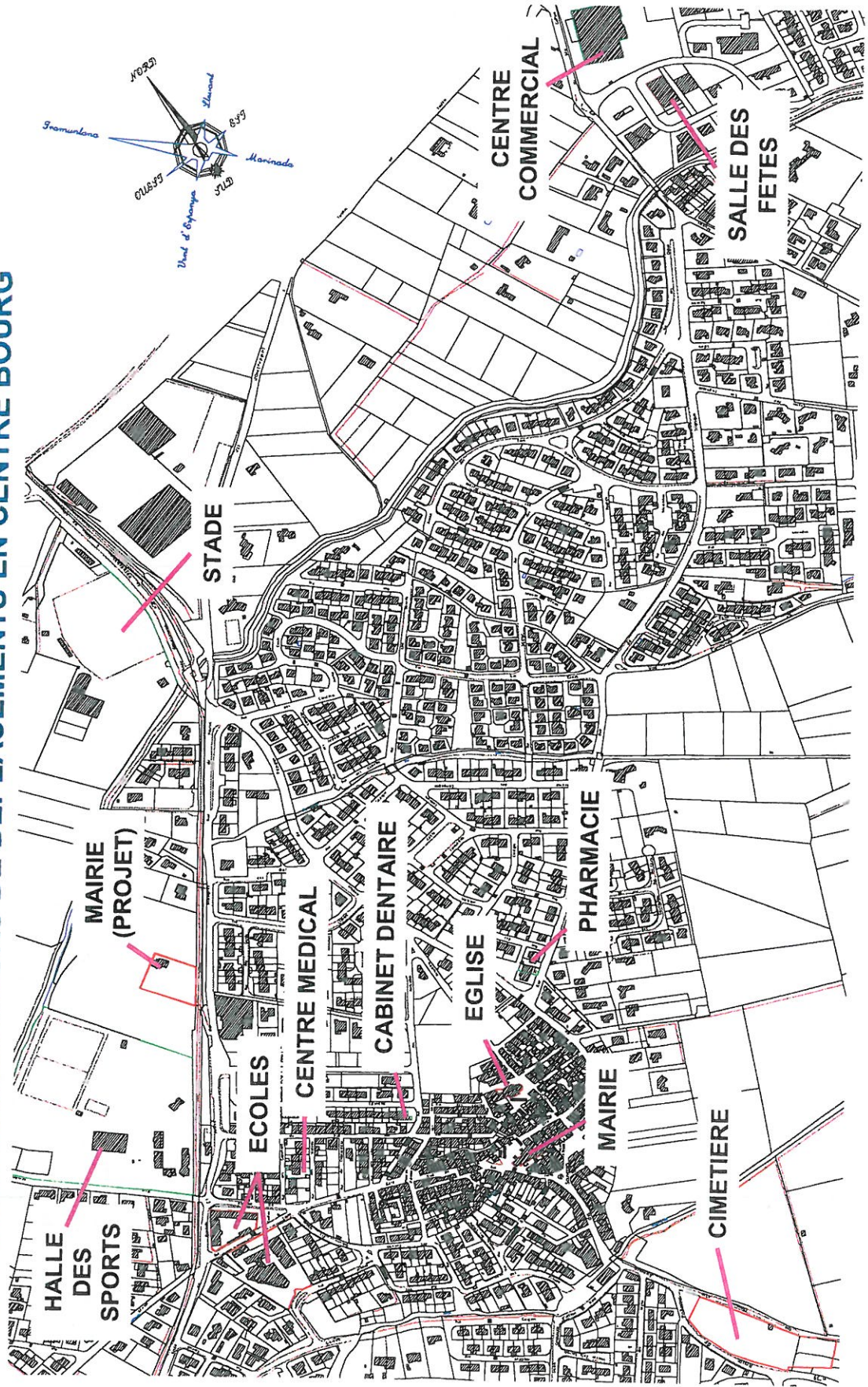
Le monument aux morts se trouve dans un petit square devant le cimetière. Il s'agit d'une stèle en granit d'une hauteur totale de 3 mètres 18, surmontée d'une *Pietà* en bas-relief et de l'inscription "*À nos Morts*".

Elle porte une plaque de marbre blanc sur laquelle sont gravés les noms des Morts pour la France du village : 45 morts lors de la Première Guerre mondiale et 12 lors de la Seconde Guerre mondiale.

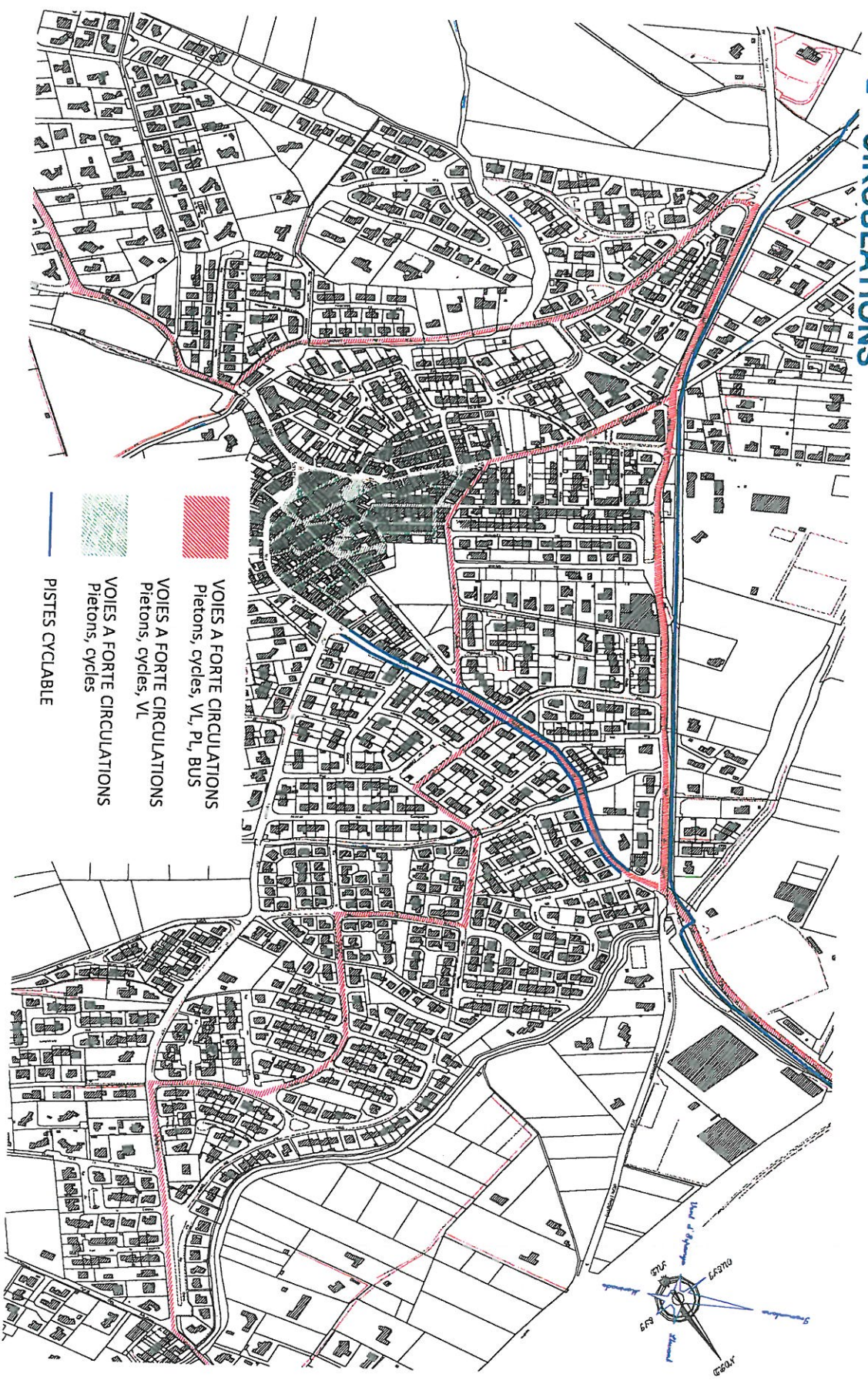
Il a été inauguré le 14 juillet 1948 en présence de Louis Doutres, maire de la commune à l'époque, et du docteur Guiry, président du Comité qui a initié et financé le projet par souscription publique.

MONTAGE DE L'ETUDE

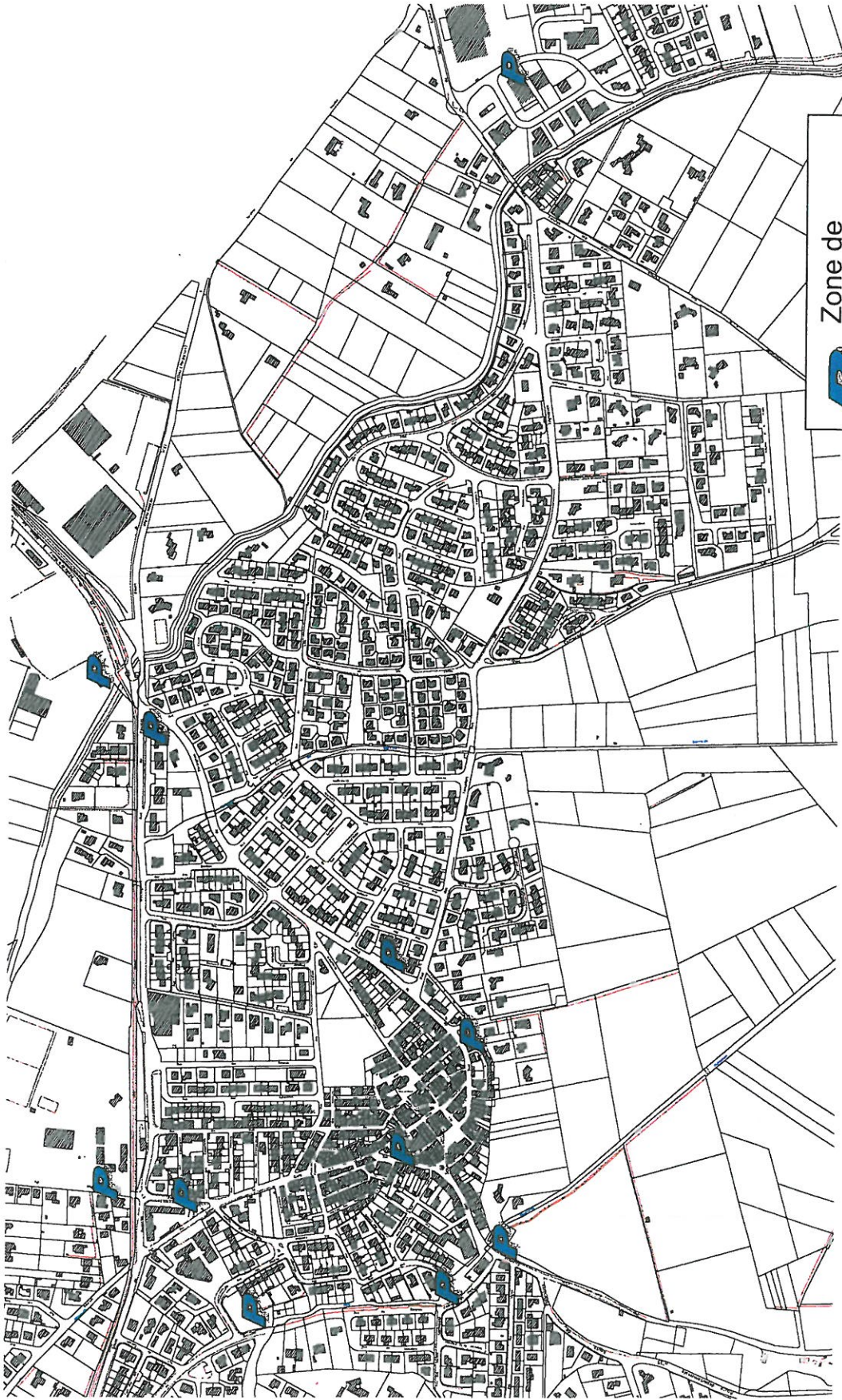
POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS EN CENTRE BOURG



CIRCULATIONS



■ STATIONNEMENTS



 Zone de Stationnements



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 dix étapes:

- **ZONAGE**
- **SIGNALETIQUES**
- **ZONES BUS**
- **ZONE SALLE DES FETES – STATIONNEMENT**
- **ZONE ECOLE PRIMAIRE – STATIONNEMENT & LIAISON**
- **ZONE ECOLE MATERNELLE – STATIONNEMENT & LIAISON**
- **ZONE CIMETIERE – STATIONNEMENT & LIAISON**
- **ZONE RUE DU GRENACHE – PLATEAU TRAVERSANT**
- **ZONE RUE DU CARIGNAN – PLATEAU TRAVERSANT**
- **ZONE RUE DES ANCIENS COMBATTANTS D'AFRIQUE DU NORD**

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



ZONE DE CIRCULATION APAISEE - REGLEMENTATION

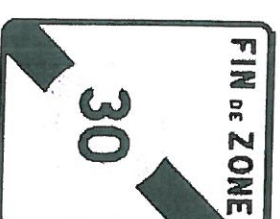
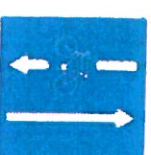
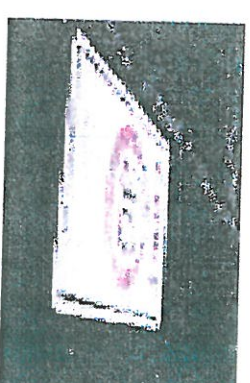
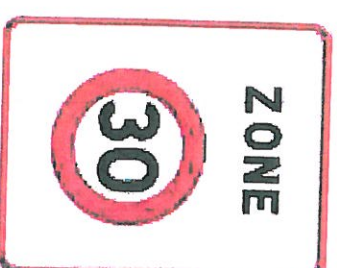
LA ZONE 30

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



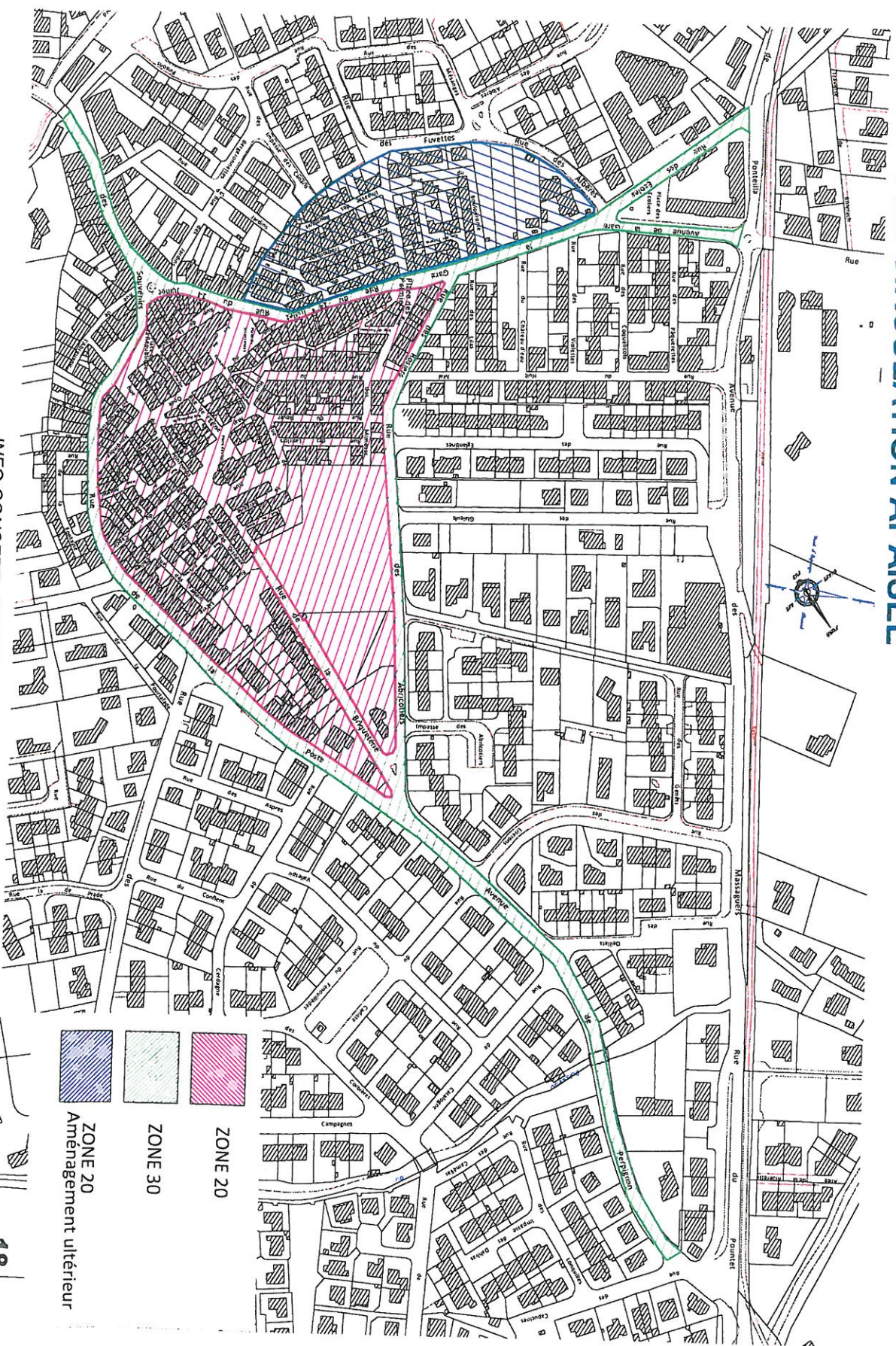
Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Pyrénées-Orientales
Service Ingénierie du Développement Durable

Code de la route

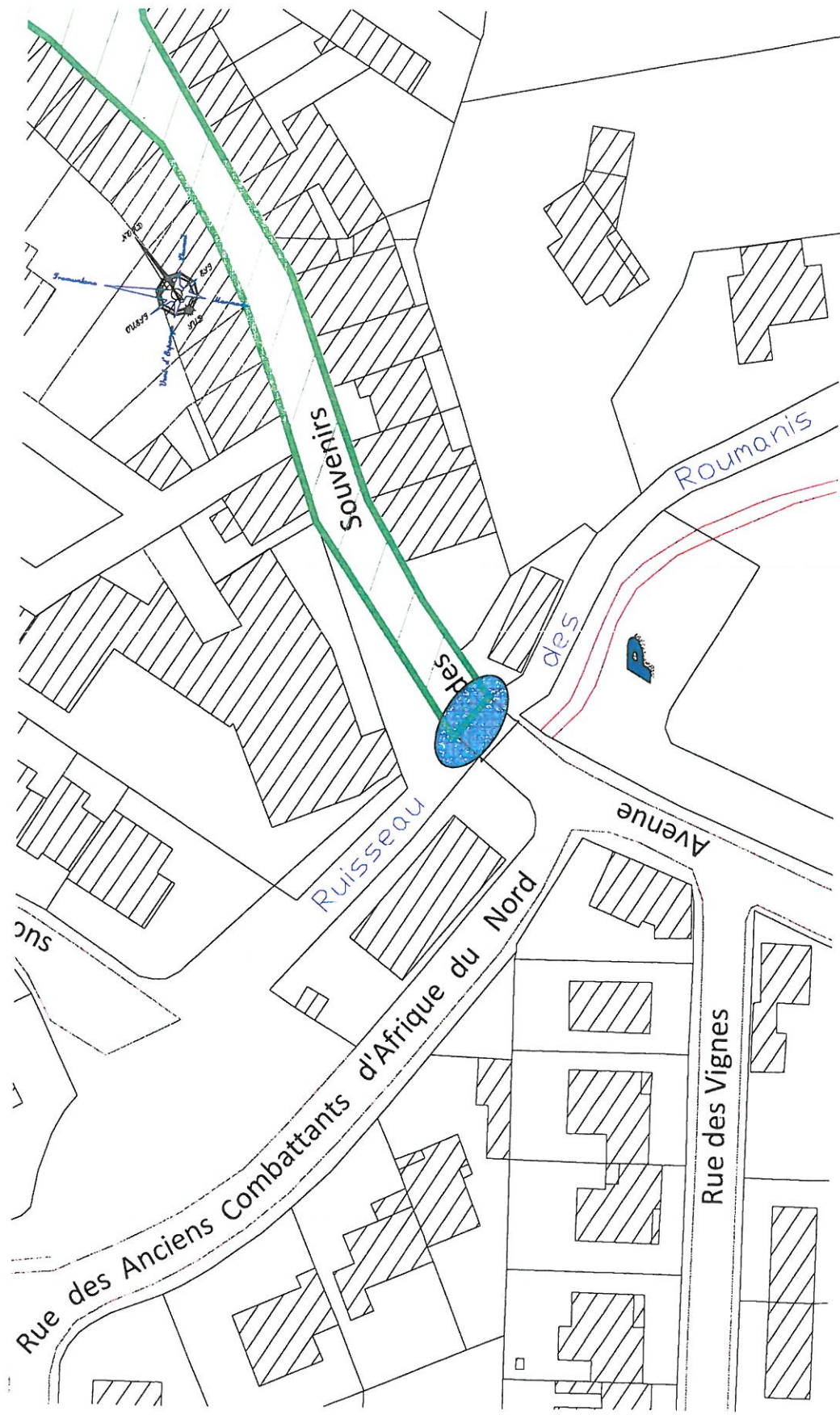
L'espace public en agglo

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.

ZONE DE CIRCULATION APAISEE

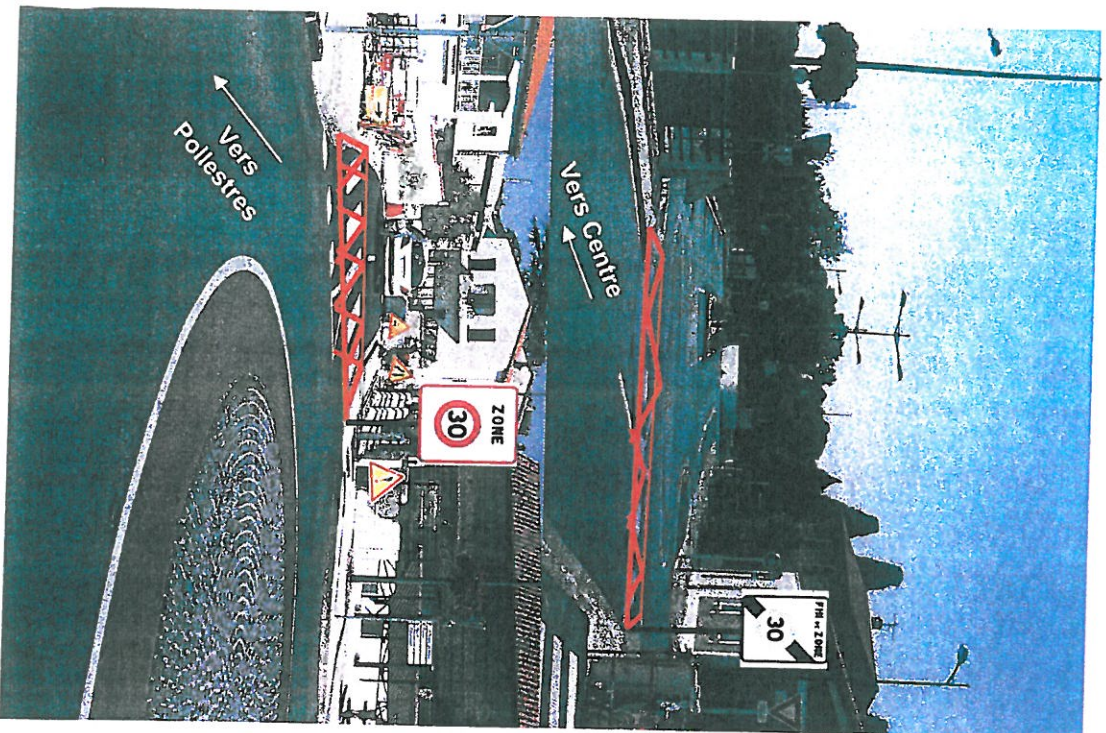


■ ZONE 30 – AVENUE DES SOUVENIRS



-  Zone 30 à aménager
-  Stationnements

■ ZONE 30 – AVENUE DES SOUVENIRS



■ CONSTAT

L'entrée /sortie de la nouvelle zone 30 se situe après le rond-point en direction du centre.

■ REGLEMENTATION

Section de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 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

Matérialiser horizontalement et verticalement l'entrée et la sortie de la zone 30.

■ ZONE 30 – AVENUE DE PERPIGNAN



Zone 30 à aménager

■ ZONE 30 – AVENUE DE PERPIGNAN



■ CONSTAT

L'entrée/sortie de la nouvelle zone 30 se situe après l'intersection avec le rue de Capucines en direction du centre.

■ REGLEMENTATION

Section de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 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

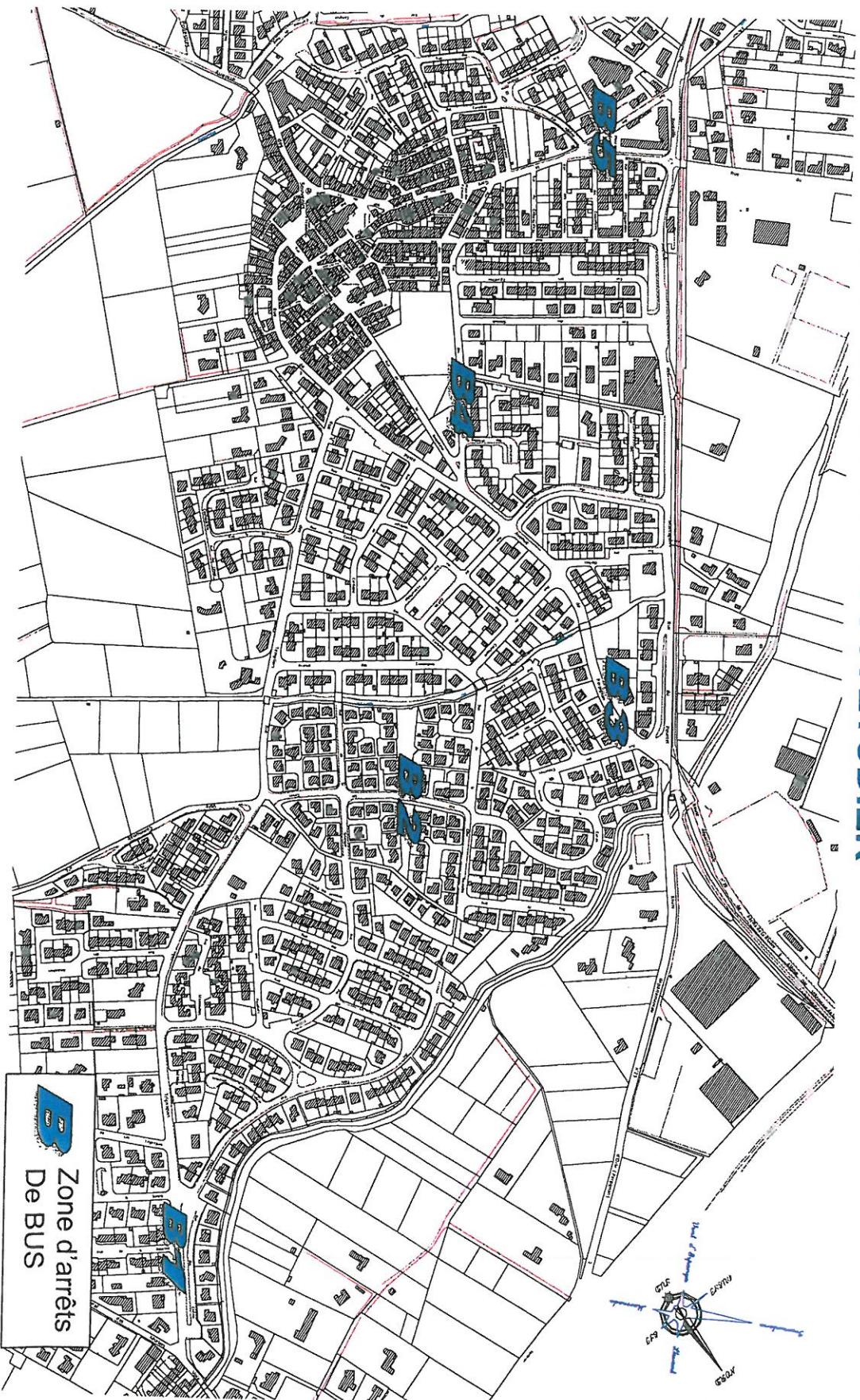
Matérialiser horizontalement et verticalement l'entrée et la sortie de la zone 30.

SIGNALETIQUES



Entrée/Sortie zone 30
Entrée/Sortie zone 20

Zones ARRET DE BUS A ETUDIER

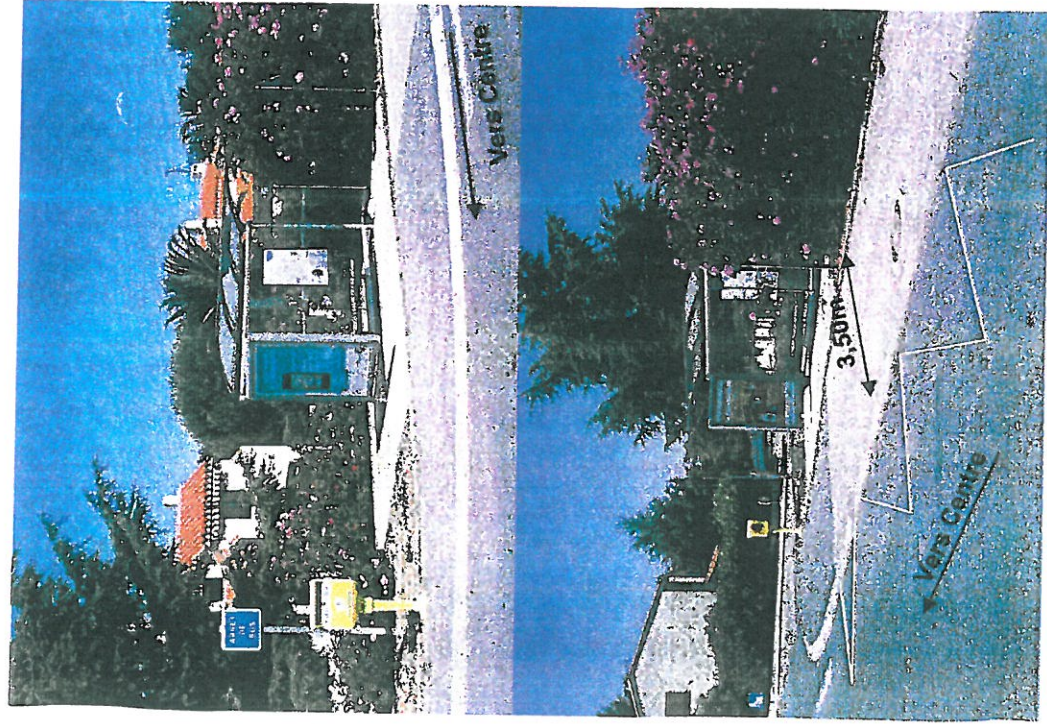


■ ARRET DE BUS – B1 RUE DE LAS TRIGNAGUES – COTE OUEST

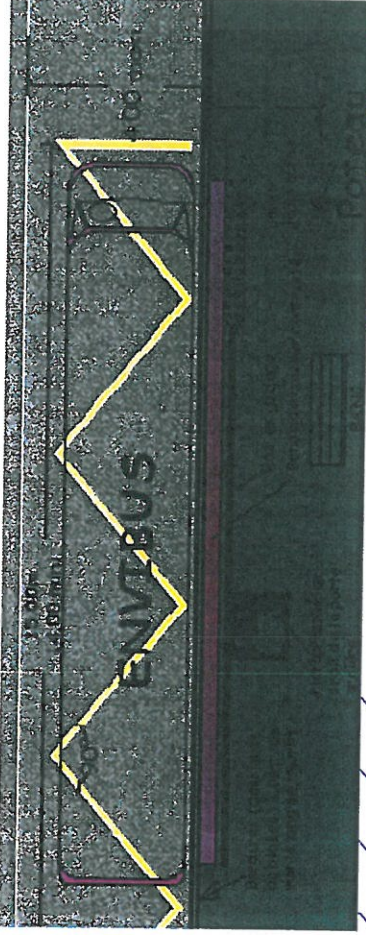
■ CONSTAT

Côté Ouest :

La zone est repérable grâce à la signalétique verticale.
La hauteur du trottoir est de 8cm, la largeur de 3,50m.
Un abri avec un banc est positionné.



■ REGLEMENTATION



■ PISTES D'AMELIORATION

Côté Ouest :

Aménagement d'un quai d'une hauteur de 18cm minimum.

Matérialiser horizontalement la zone d'arrêt.

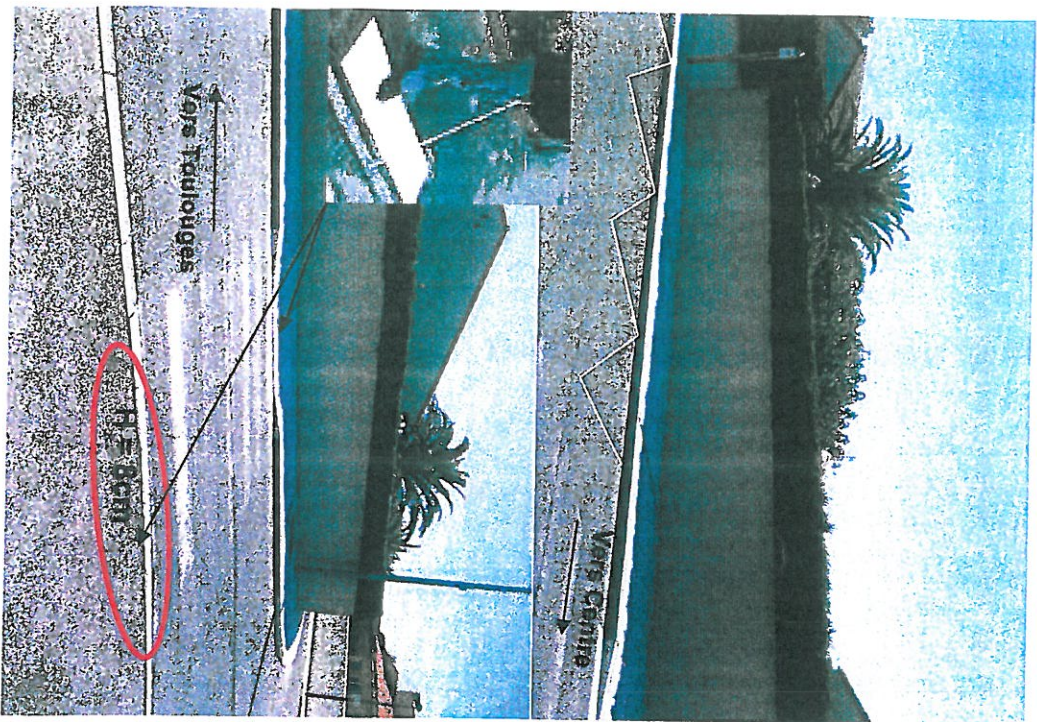
Améliorer la visibilité de la signalétique verticale.

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).

Une bande podotactile sera à ajouter pour matérialiser l'entrée avant droit du bus.

Un pictogramme doit aussi être dessiné au droit de la porte arrière.

■ ARRET DE BUS – B1 RUE DE LAS TRIGNAGUES – COTE EST

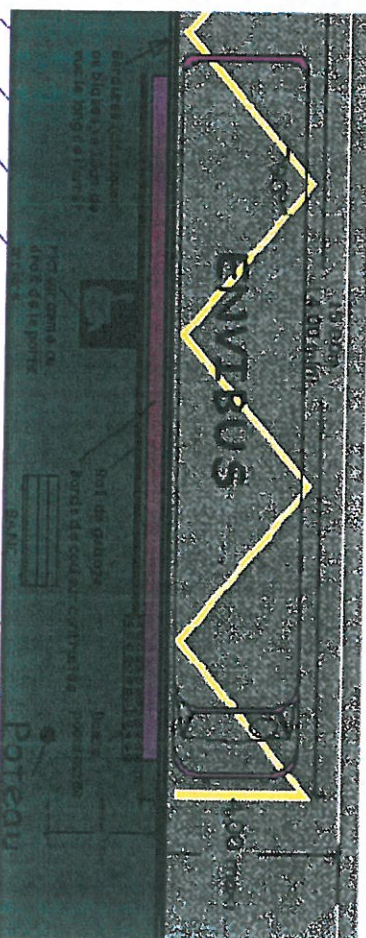


■ CONSTAT

Côté Est :

- La zone est repérable grâce à la signalétique verticale.
- La signalétique horizontale est usée.
- Pas d'abri, pas de banc, la hauteur du trottoir est de 12cm.
- La largeur du trottoir varie de 1,60 à 2,20m.
- Présence d'une traverse reliant les 2 arrêts.

■ REGLEMENTATION



■ PISTES D'AMELIORATION

Côté Est :

- Aménagement d'un quai en rehaussant le trottoir de 8cm.
- Matérialiser la zone horizontalement.
- 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).
- Une bande podotactile sera à ajouter pour matérialiser l'entrée avant droit du bus.
- Un pictogramme doit aussi être dessiné au droit de la porte arrière.

Traverse : Abaissé la bordure, ajouter des bandes podotactiles.

■ ARRET DE BUS – B2 RUE DE LAS CANALS – COTE SUD



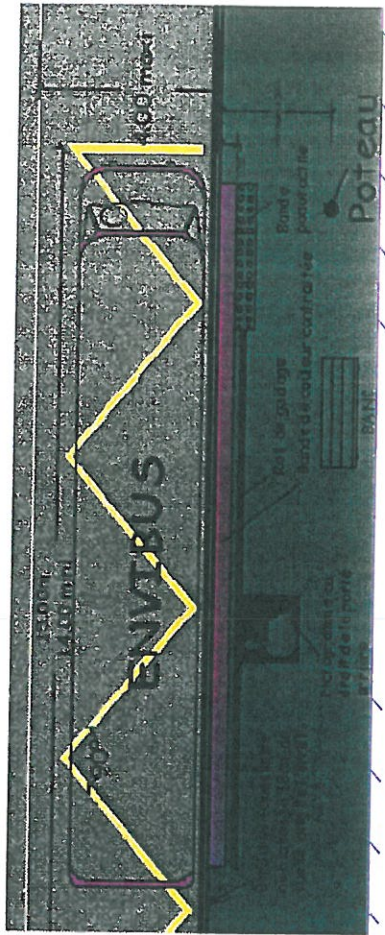
■ CONSTAT

Côté Sud :

L'arrêt se trouve devant une zone de travaux.

L'arrêt est repérable grâce à la signalétique verticale, la signalétique horizontale est utilisée.
La largeur du trottoir est de 2,20m, la hauteur de 6cm.

REGLIMENTATION



• PISTES D'AMELIORATION

Côté Sud :

- 'arrêt sera déplacé plus à l'Ouest afin de ne pas entraver l'accès à la zone de logements en construction.

Aménagement d'un quai en rehaussant le trottoir de 12cm.

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).

Une bande podotactile sera à ajouter pour matérialiser l'entrée avant droit du bus.
Un pictogramme doit aussi être dessiné au droit de la porte arrière.
ajouter un banc (recommandé).



- CONSTAT

Coté Nord :

La zone est repérable grâce à la signalétique verticale, la signalétique horizontale est usée. La largeur du trottoir est de 1,90m, la hauteur du trottoir est de 6cm. Le revêtement est usé.

Présence d'un abri avec un banc.

■ REGLEMENTATION



- PISTES D'AMELIORATION

Côte Nord :

Aménagement d'un quai en rehaussant le trottoir de 12cm.
Matérialiser la zone horizontalement

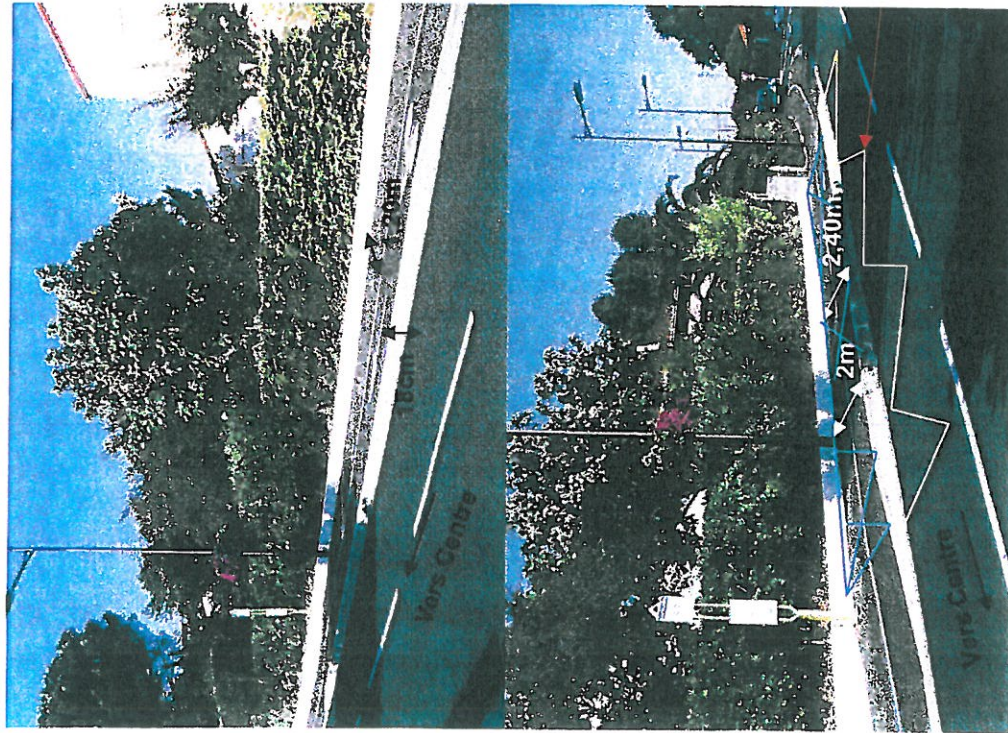
Matérialiser la zone horizontalement.

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).

avec l'arrêté de 2007 (voir Charte).

Une bande podotactile sera à ajouter pour matérialiser l'entrée avant droit du bus.
Un pictogramme doit aussi être dessiné au droit de la porte arrière.
Reprenre le revêtement.

■ ARRET DE BUS – B3 CAPUCINES – AVE DE PERPIGNAN – COTE OUEST



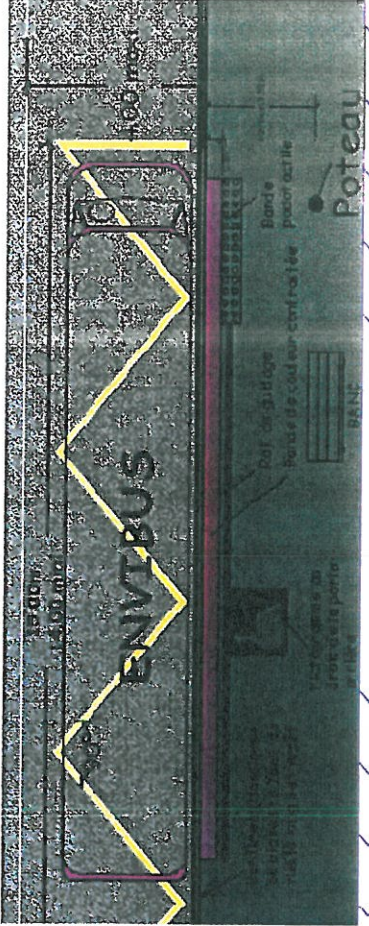
■ CONSTAT

L'arrêt est repérable grâce à la signalétique verticale.

La largeur du trottoir est de 1,20m, la hauteur de bordure est de 18cm.

Entre l'espace trottoir et la voirie, il y a une bande de piste cyclable sens unique.

■ REGLEMENTATION

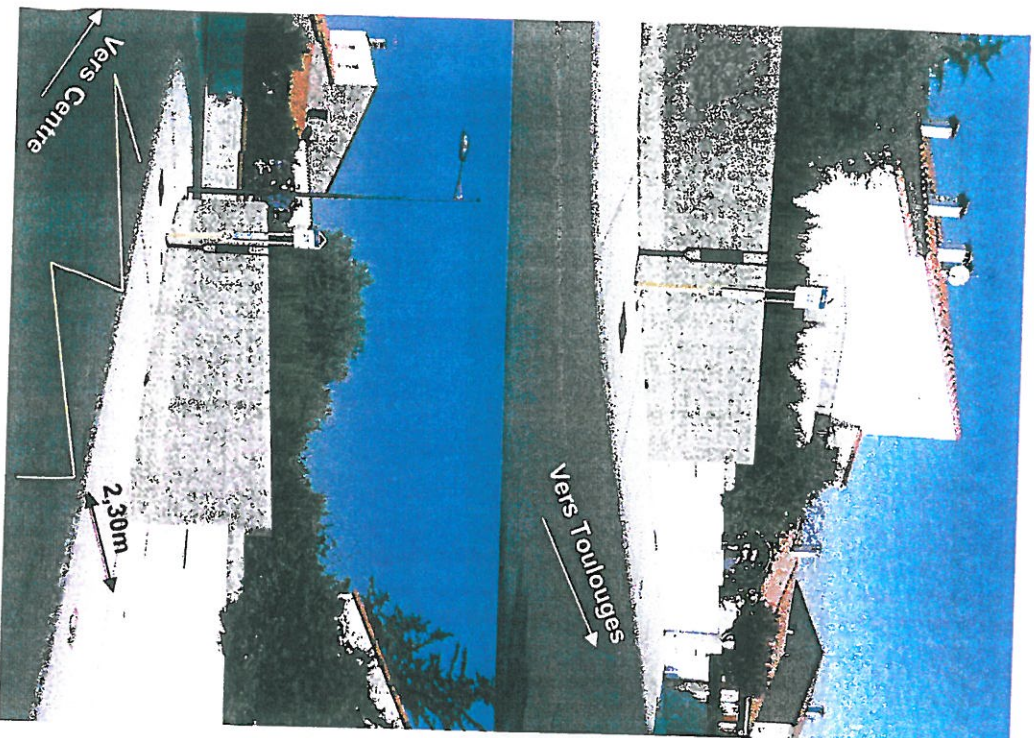


■ PISTES D'AMELIORATION

Matérialiser horizontalement et verticalement la zone de quai pour montrer qu'en cas de descente du bus, les cycles doivent s'arrêter.

Matérialiser horizontalement la zone d'arrêt.

■ ARRET DE BUS – B4 RUE DES ABRICOTIERS – COTE NORD



■ CONSTAT

L'arrêt est repérable grâce à la signalétique verticale, il est situé côté Nord de la rue.
Pas de bordure, le trottoir est au niveau de l'enrobé.
Le largeur du trottoir est de 2,30m.

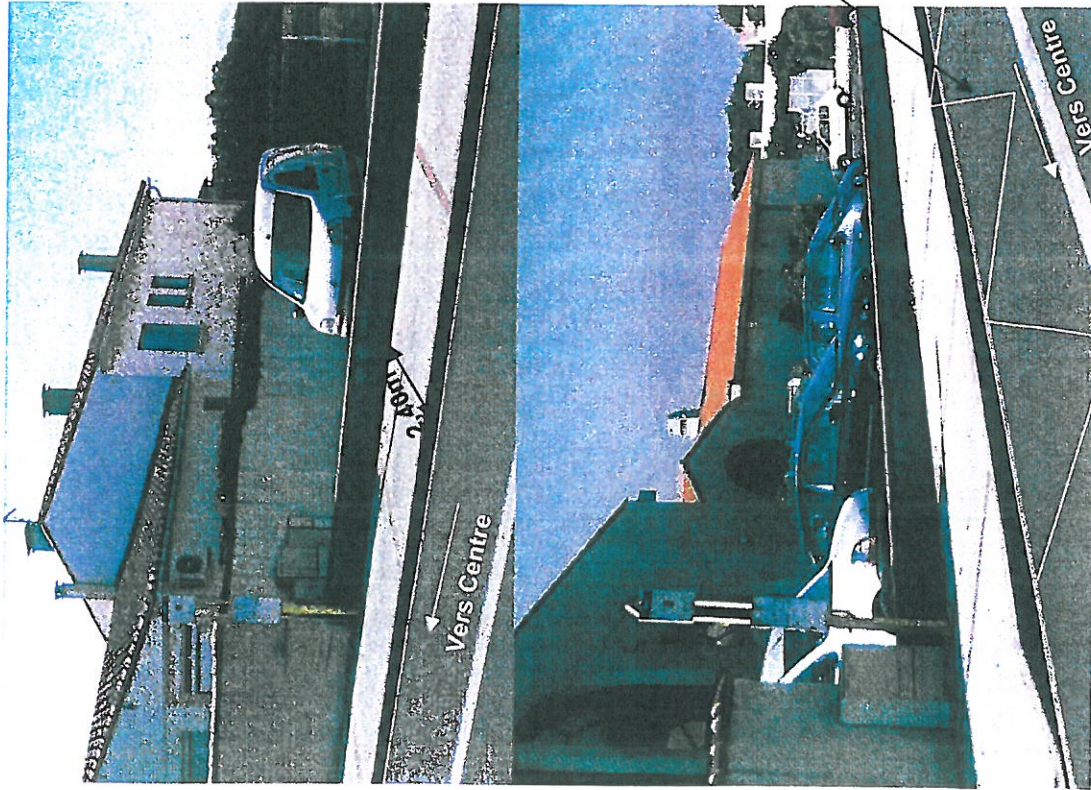
■ REGLEMENTATION



■ PISTES D'AMELIORATION

- Aménagement complet d'un quai d'une hauteur de 18cm minimum.
- Matérialiser horizontalement la zone d'arrêt.
- 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).
- Une bande podotactile sera à ajouter pour matérialiser l'entrée avant droit du bus.
- Un pictogramme doit aussi être dessiné au droit de la porte arrière.
- Ajouter un banc (recommandé).

■ ARRET DE BUS – B5 CANOHES – RUE DES ECOLES – COTE SUD

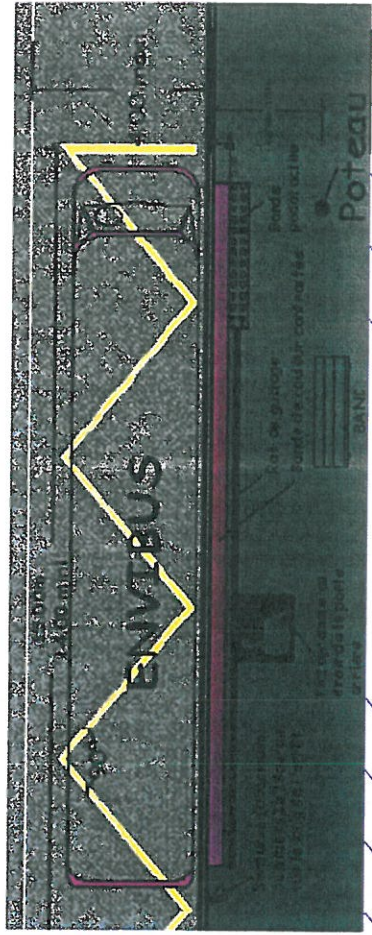


■ CONSTAT

Côté Sud :

L'arrêt est repérable grâce à la signalétique verticale, pas de signalétique horizontale.
La largeur du trottoir est de 2,40m, la hauteur de 14cm.

■ REGLEMENTATION



■ PISTES D'AMELIORATION

Côté Sud :

Aménagement d'un quai en rehaussant le trottoir de 4cm.

Matérialiser la zone horizontalement.

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).

Une bande podotactile sera à ajouter pour matérialiser l'entrée avant droit du bus.
Un pictogramme doit aussi être dessiné au droit de la porte arrière.

■ ARRET DE BUS – B5 CANOHES – RUE DES ECOLES – COTE NORD



■ CONSTAT

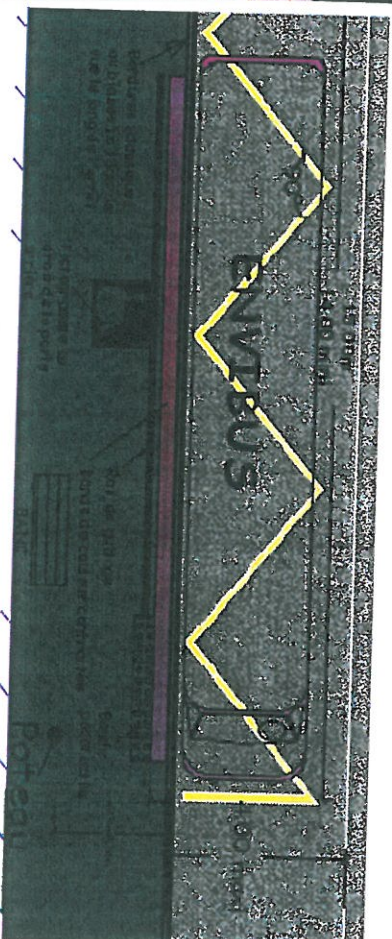
Côté Nord :

La zone est repérable grâce à la signalétique verticale et horizontale.

L'arrêt est situé sur la Place des Écoliers, la hauteur du trottoir est de 14cm, le revêtement est stable et non meuble.

Présence d'un abri avec un banc.

■ REGLEMENTATION



■ PISTES D'AMELIORATION

Côté Nord :

Aménagement d'un quai en rehaussant le trottoir de 4cm.

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).

Une bande podotactile sera à ajouter pour matérialiser l'entrée avant droit du bus.

Un pictogramme doit aussi être dessiné au droit de la porte arrière.

■ ZONE SALLE DES FETES

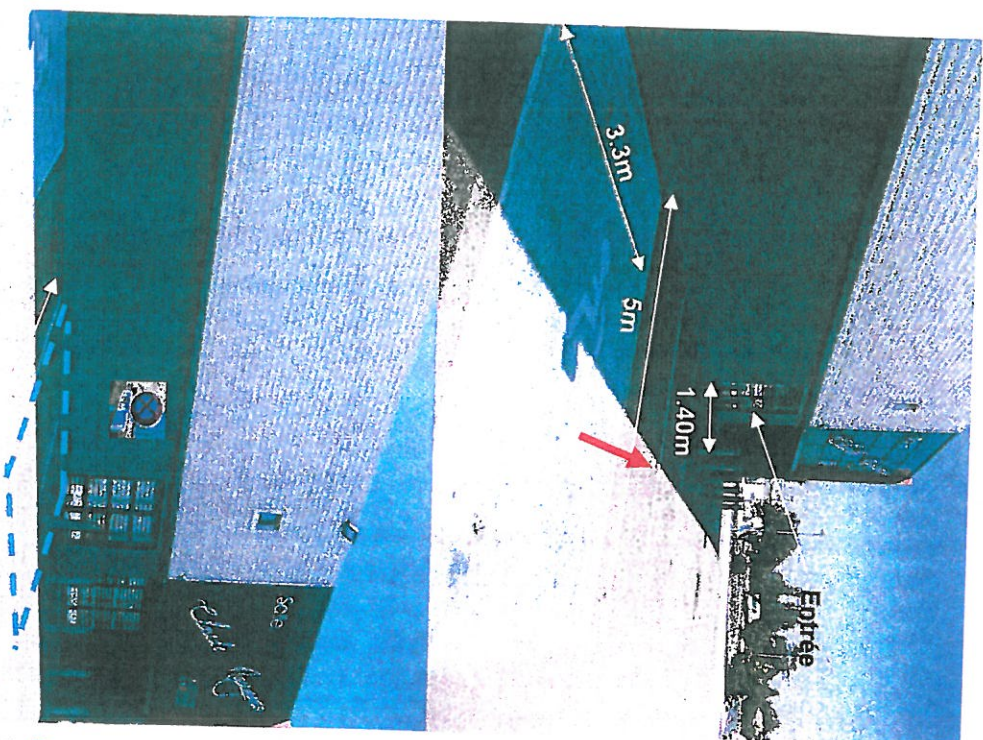


Cheminement d'une place de stationnement réservée à l'entrée de la Salle des Fêtes.

Stationnements

Entrée

■ ZONE SALLE DES FETES – STATIONNEMENT



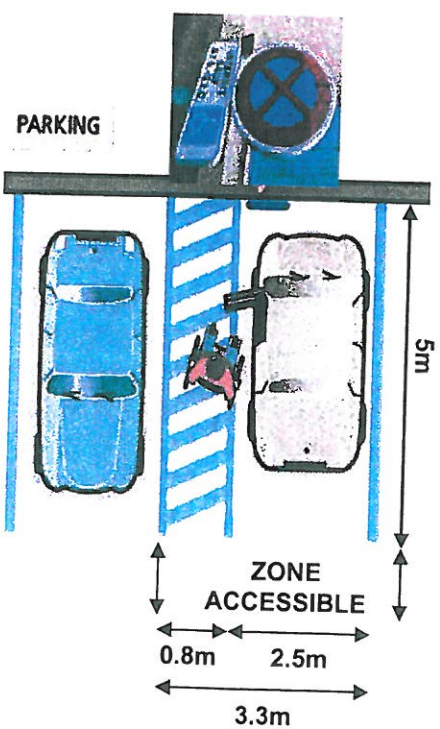
■ CONSTAT

Un stationnement réservé est repérable grâce à la signalétique horizontale. 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.

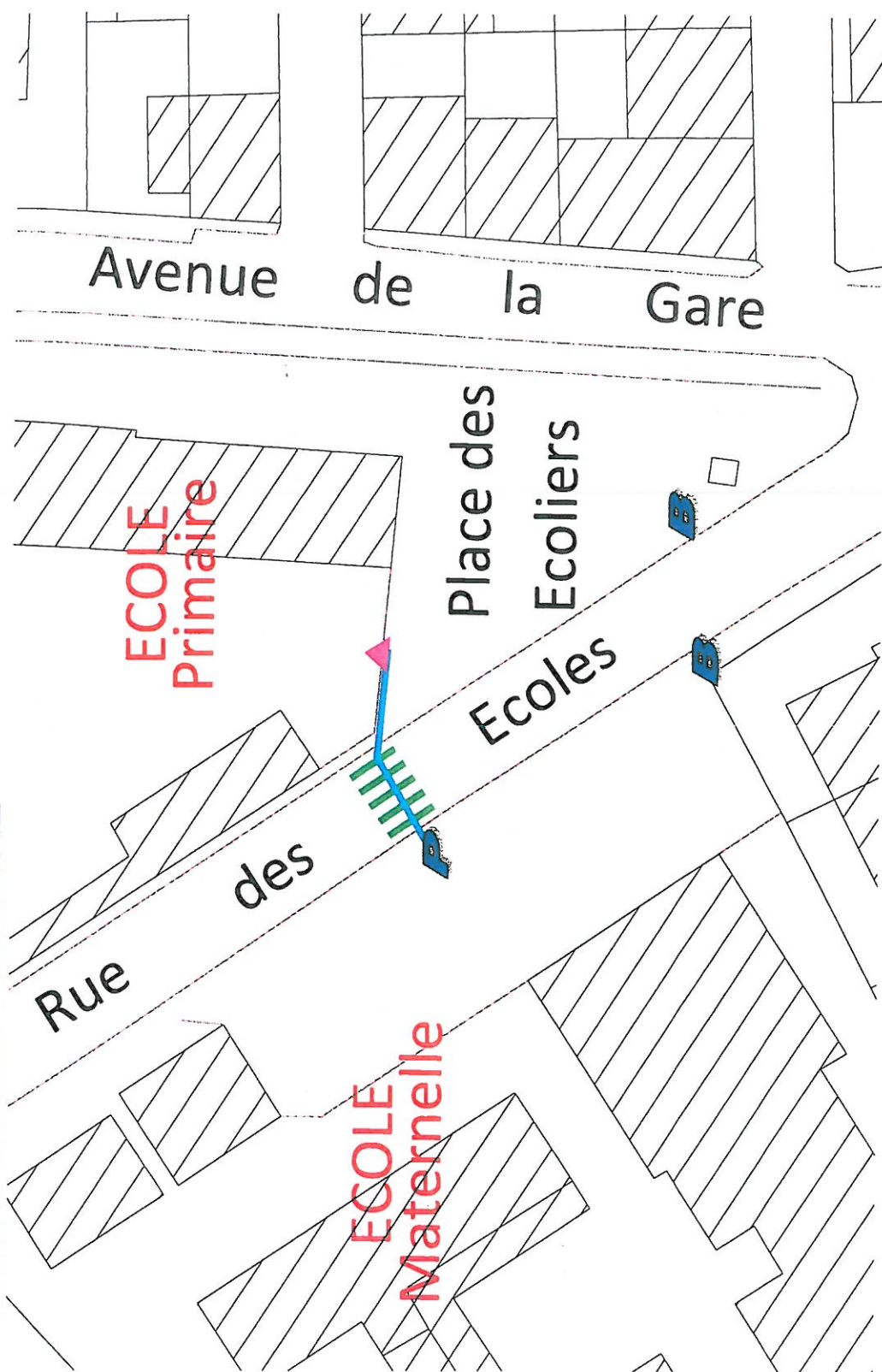


■ PISTES D'AMELIORATION

Déplacer la place vers l'entrée de manière à protéger l'accès place de stationnement – salle des fêtes.

Ajouter une signalétique verticale.

■ ZONE ECOLE PRIMAIRE



■ Cheminement d'une zone de stationnement réservée à l'entrée de l'École Primaire.

■ Stationnements



Entrée



Arrêt de Bus



Traverse existante

■ ZONE ECOLE PRIMAIRE – STATIONNEMENT & LIAISON

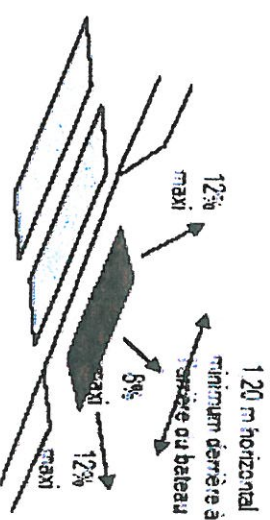
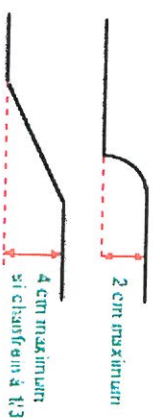
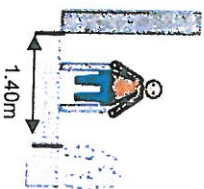
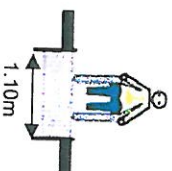


■ CONSTAT

Le passage pour piétons est situé sur un plateau traversant.
Le revêtement est stable et non meuble.
Pas de ressauts.

■ 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

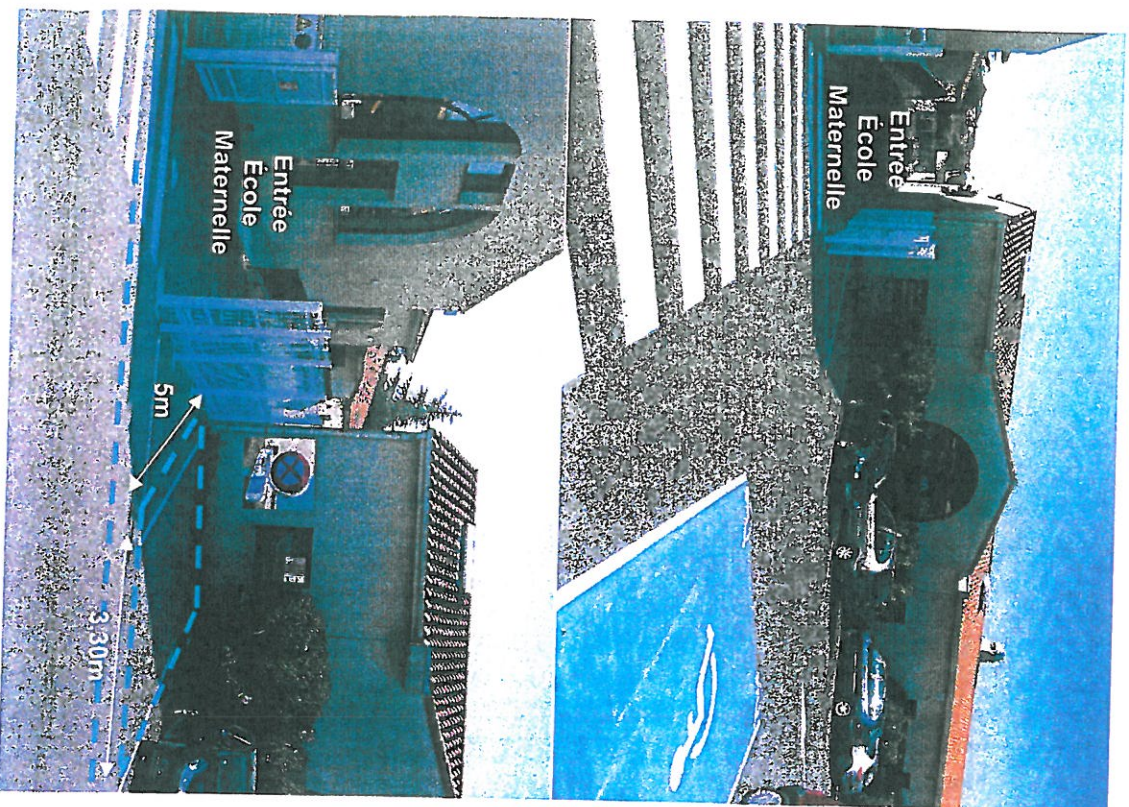
Le cheminement est assuré de façon correcte depuis la place de stationnement réservée jusqu'à l'école Primaire.

Ajouter des bandes podotactiles conformes au droit de la traverse.

■ ZONE ECOLE MATERNELLE



■ ZONE ECOLE MATERNELLE – STATIONNEMENT & LIAISON

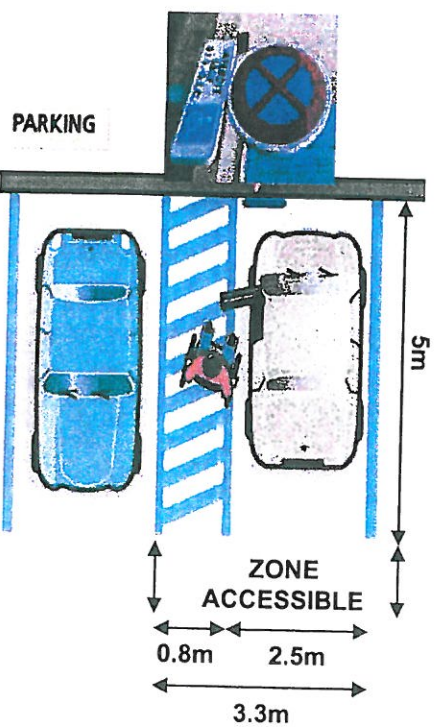


■ CONSTAT

Un stationnement réservé est aménagé sur cette zone.
Le revêtement est stable et non meuble.

■ REGLEMENTATION

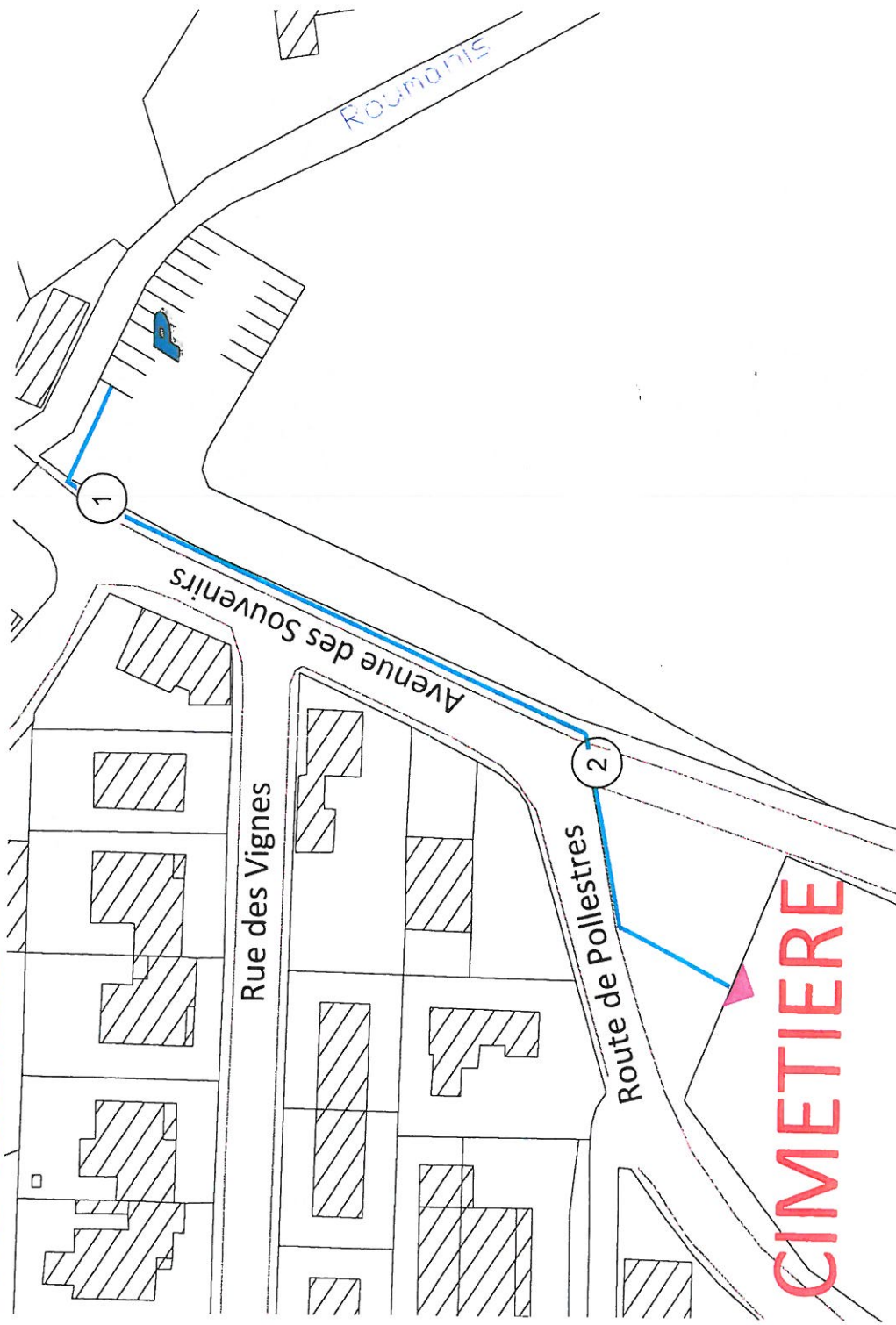
2% de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement.
Prévoir une largeur mini de 3.30m pour le stationnement dont une bande de 0.80m pour la sortie du véhicule.
La zone d'accès à l'arrière du véhicule doit rester accessible.



■ PISTES D'AMELIORATION

Le stationnement réservé actuel dessert l'école primaire, un deuxième stationnement réservé devra être créé pour desservir l'école maternelle.

■ ZONE CIMETIERE



— Cheminement d'une zone de stationnement réservée Avenue des Souvenirs à l'entrée du Cimetière.

Stationnements



Entrée

2

Traverse à créer

■ ZONE CIMETIERE – STATIONNEMENT

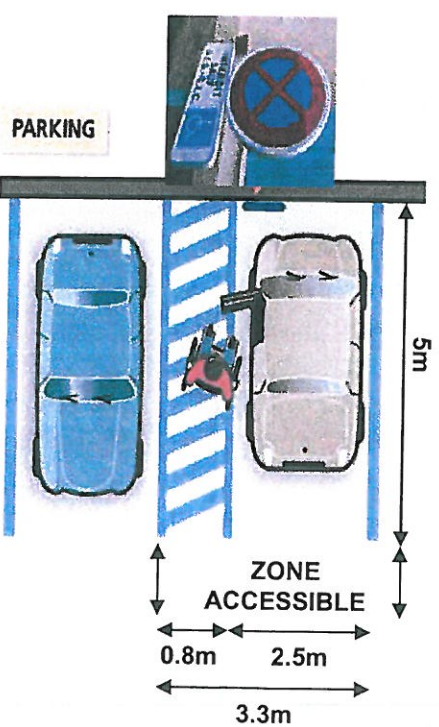


■ CONSTAT

- La zone est actuellement en travaux.
- Un stationnement réservé est repérable grâce à la signalétique horizontale.
- Le revêtement est stable et non meuble.
- Un abaisse est aménagé.

■ REGLEMENTATION

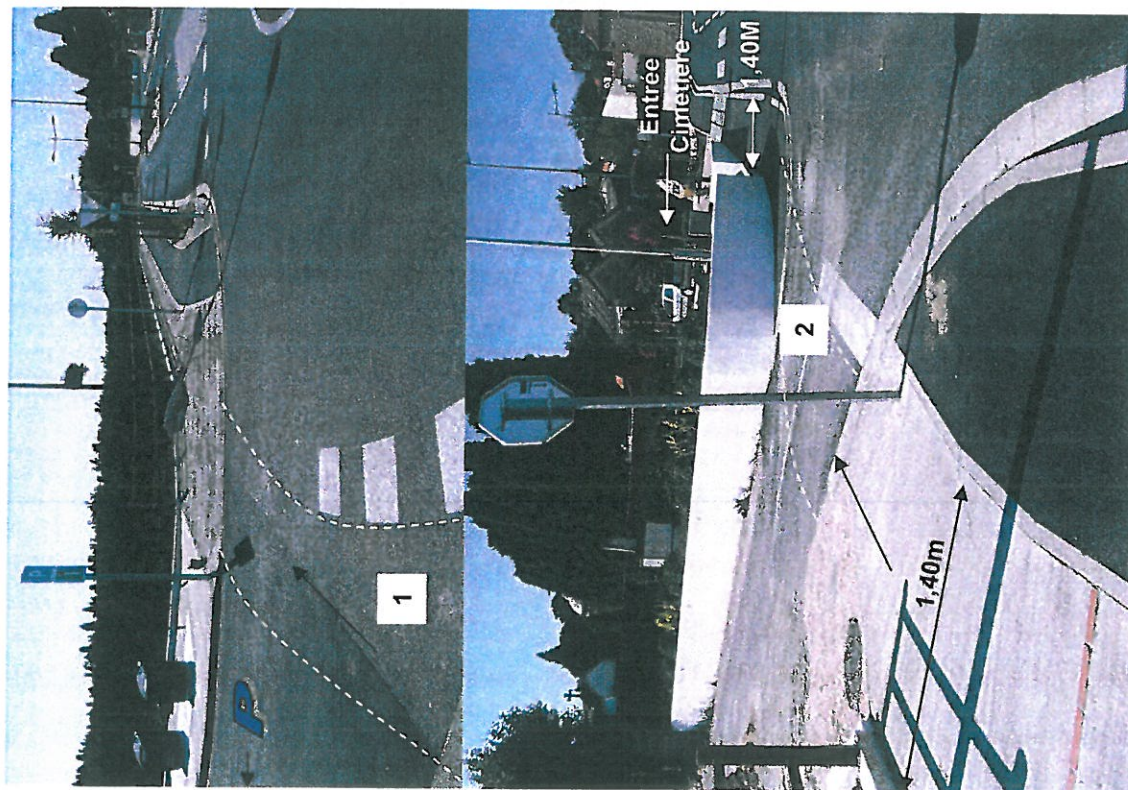
- 2% de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement.
- Prévoir une largeur mini de 3.30m pour le stationnement dont une bande de 0.80m pour la sortie du véhicule.
- La zone d'accès à l'arrière du véhicule doit rester accessible.



■ PISTES D'AMELIORATION

- Ajouter une signalétique verticale conforme.

■ ZONE CIMETIERE – LIAISON

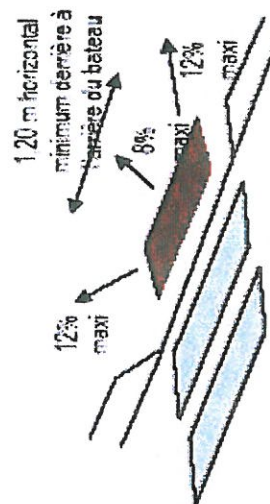
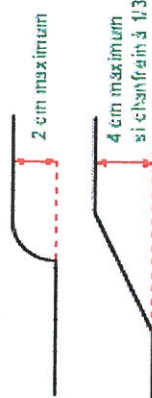
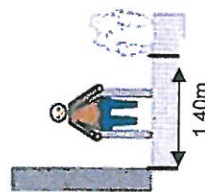
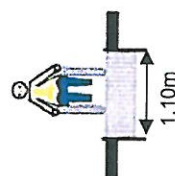


■ CONSTAT

Aucune traverse pour piétons sur cette zone.
Le revêtement est stable et non meuble.
Des abaissés sont aménagés.
Les largeurs des trottoirs varient de 1,40 à 3m.

■ 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

Création de 2 traverses conformes.

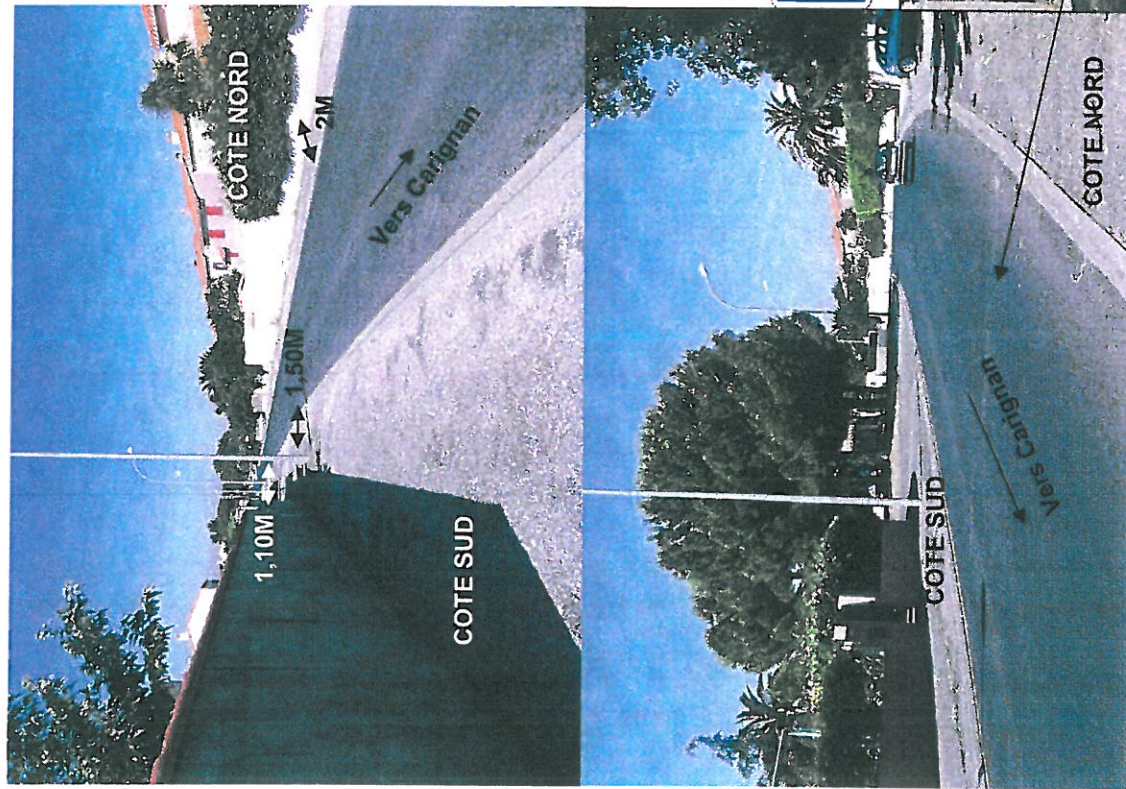
■ ZONE RUE DU GRENACHE



Aménagement d'une traverse surélevé Rue du Grenache.

Trottoir existant

■ ZONE RUE DU GRENACHE – PLATEAU SURELEVE 1



■ CONSTAT

La rue du Grenache est à double sens.

Elle relie la route de Pollestres à celle de Ponteilla.

Côté Sud : Les largeurs des trottoirs varient de 1,10 à 1,50m.

Côté Nord : La largeur du trottoir est de 2m.

Les revêtements sont usés.

■ 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

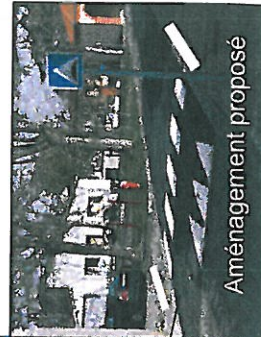
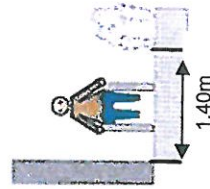
Élément de contraste visuel s'ils sont de largeur >0.15m.

■ PISTES D'AMELIORATION

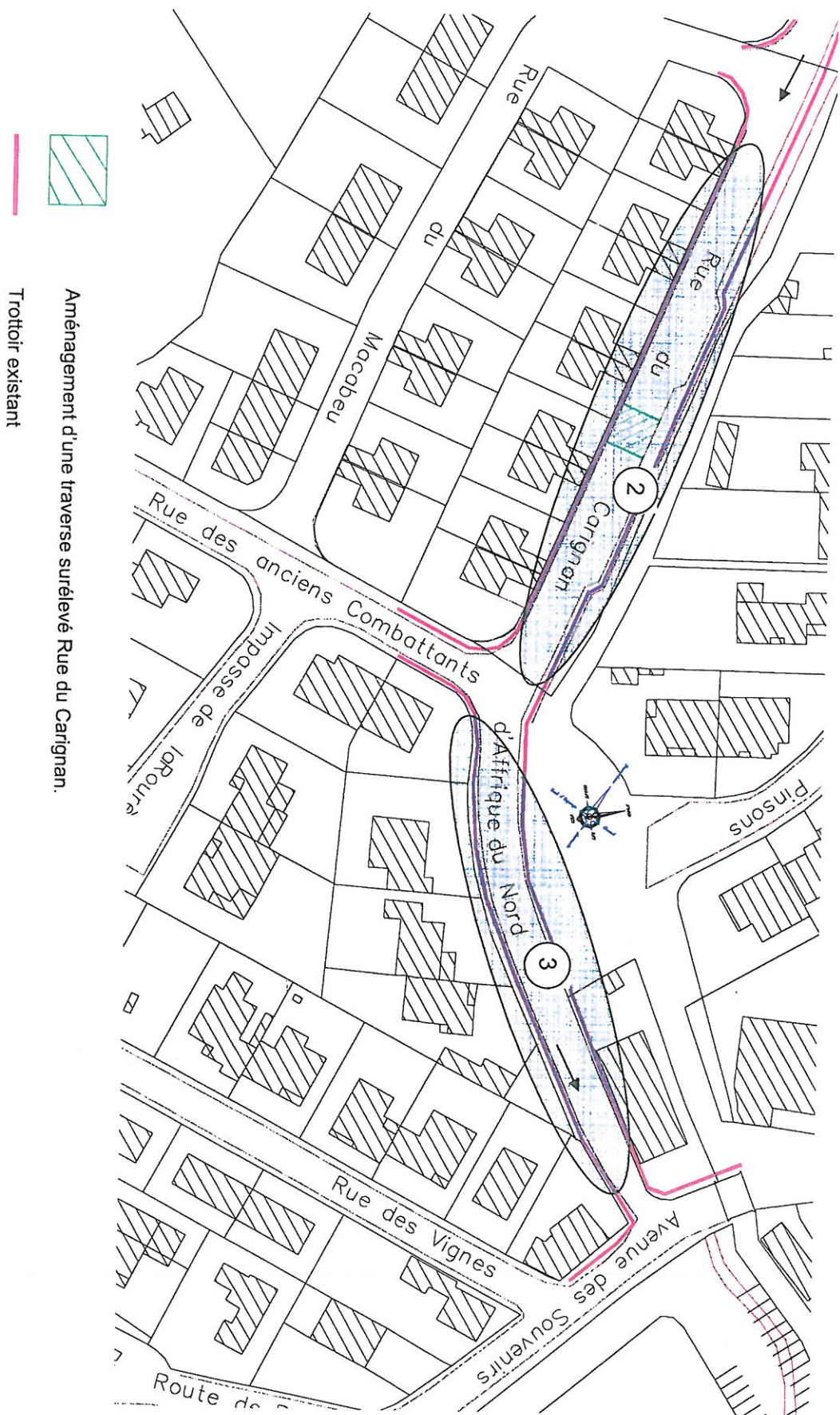
Création d'un plateau traversant avec bande d'éveil de vigilance.

Matérialiser verticalement la traverse.

Reprendre le revêtement sur 450m environ sur les 2 côtés.



■ ZONE RUE DU CARIGNAN – RUE DES ANCIENS COMBATTANTS D'AFRIQUE DU NORD



■ ZONE RUE DU CARIGNAN – PLATEAU SURELEVE 2



■ CONSTAT

La rue du Carignan est à double sens d'une largeur de 10m, elle est dans le prolongement de la Rue du Grenache.

Elle relie la route de Pollestres à celle de Pontella.

Côté Sud : Le revêtement est usé, les largeurs des trottoirs varient de 0,70 à 1,20m.

Côté Nord : La largeur du trottoir est de 1,10m.

■ 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

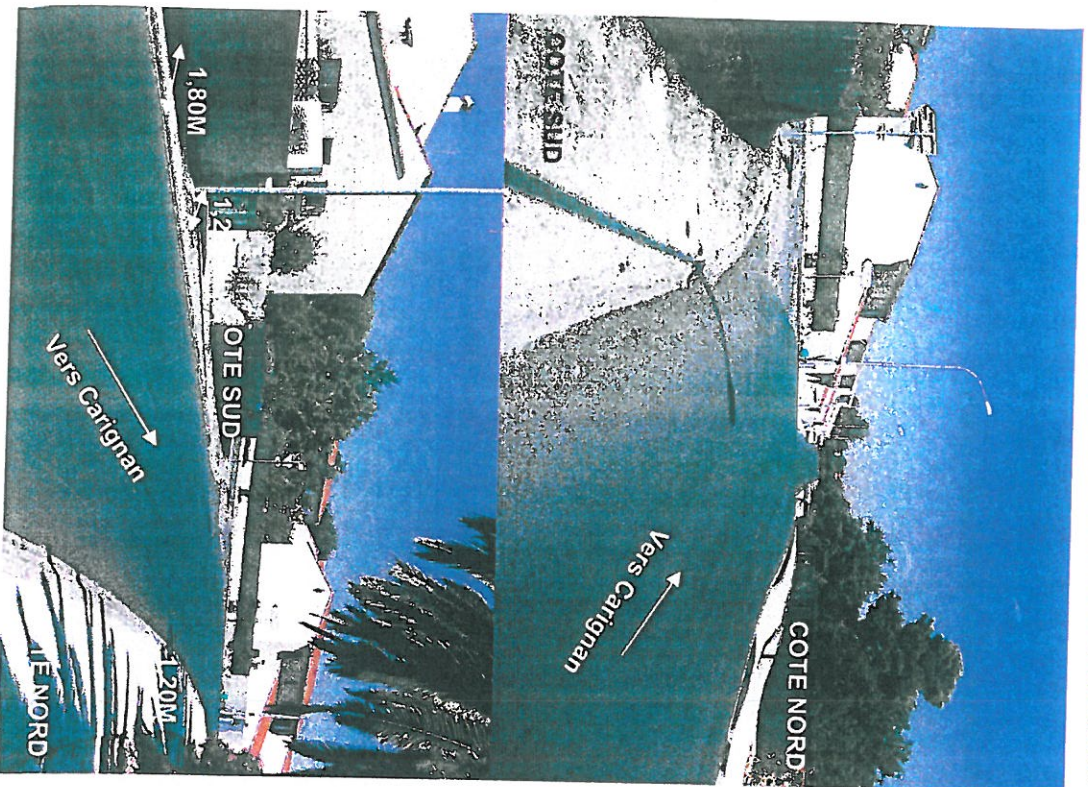
Création d'un plateau traversant avec bande d'éveil de vigilance.

Matérialiser verticalement la traverse.

Côté Sud : Le trottoir devra être élargi de 0.70m de manière à laisser un cheminement de 1,40m libre de tout obstacle.

Reprendre le revêtement de 120m environ sur un seul côté.

■ ZONE RUE DES ANCIENS COMBATTANTS D'AFRIQUE DU NORD 3



■ CONSTAT

La rue des Anciens Combattants d'Afrique du Nord est à double sens, elle est dans le prolongement de la Rue du Carignan.

Elle relie la route de Pollestres à celle de Pontella.

Côté Sud : Le revêtement est usé, les largeurs des trottoirs varient de 1,20 à 1,80m.

Côté Nord : La largeur du trottoir est de 1,20m.

■ REGLEMENTATION

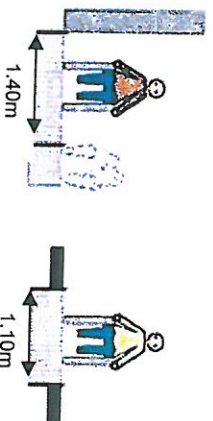
Un cheminement de 1,40m libre de tout obstacle

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

Côté Sud : Reprendre le revêtement de 105m environ sur un côté.

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
Élargissement d'un trottoir	300€/ml
Création piste cyclable (bitume+signalétiques)	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.

PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE

SYNTHESE

Situation	Aménagements	Tarifs	Délais	MAJ 2014 % effectué	MAJ 2016 % effectué
SIGNALETIQUES	Signalétiques verticales Entrée/Sortie Zones 20-30 Signalétiques horizontales Entrée/Sortie Zone 20-30	15 200 9 000	30/12/2014		
ARRET DE BUS B1 Ouest	Surélévation et aménagement du quai	5 000	30/12/2014		
ARRET DE BUS B1 Est	Surélévation et aménagement du quai	5 000			
	Abaissés de bordures et bandes podotactiles	1 800			
ARRET DE BUS B2 Sud	Surélévation et aménagement du quai	5 000	30/12/2014		
	Banc	700			
ARRET DE BUS B2 Nord	Surélévation et aménagement du quai	5 000	30/12/2014		
ARRET DE BUS B3 Ouest	Signalisations horizontales	1 300	30/12/2014		
ARRET DE BUS B4 Nord	Surélévation et aménagement du quai	5 000	30/12/2014		
	Banc	700			
ARRET DE BUS B5 Sud	Surélévation et aménagement du quai	5 000	30/12/2014		
ARRET DE BUS B5 Nord	Surélévation et aménagement du quai	5 000	30/12/2014		
ZONE SALLE DES FETES	Création d'une place de stationnement adaptée	600	30/12/2014		
ZONE ECOLE PRIMAIRE	bandes podotactiles	600	30/12/2014		
ZONE ECOLE MATERNELLE	Création d'une place de stationnement adaptée	600	30/12/2014		
ZONE CIMETIERE	Pose d'un panneau	400	30/12/2014		
	Création de 2 traverse conformes	3 600			
ZONE GRENACHE	Création d'un plateau traversant adapté	3 000	30/12/2014		
	Reprise du revêtement	16 500			
ZONE CARIGNAN	Création d'un plateau traversant adapté	3 000	30/12/2014		
	Elargissement du trottoir existant	30 000			
ZONE ANCIENS COMBATTANTS	Reprise du revêtement	1 800	30/12/2014		