

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

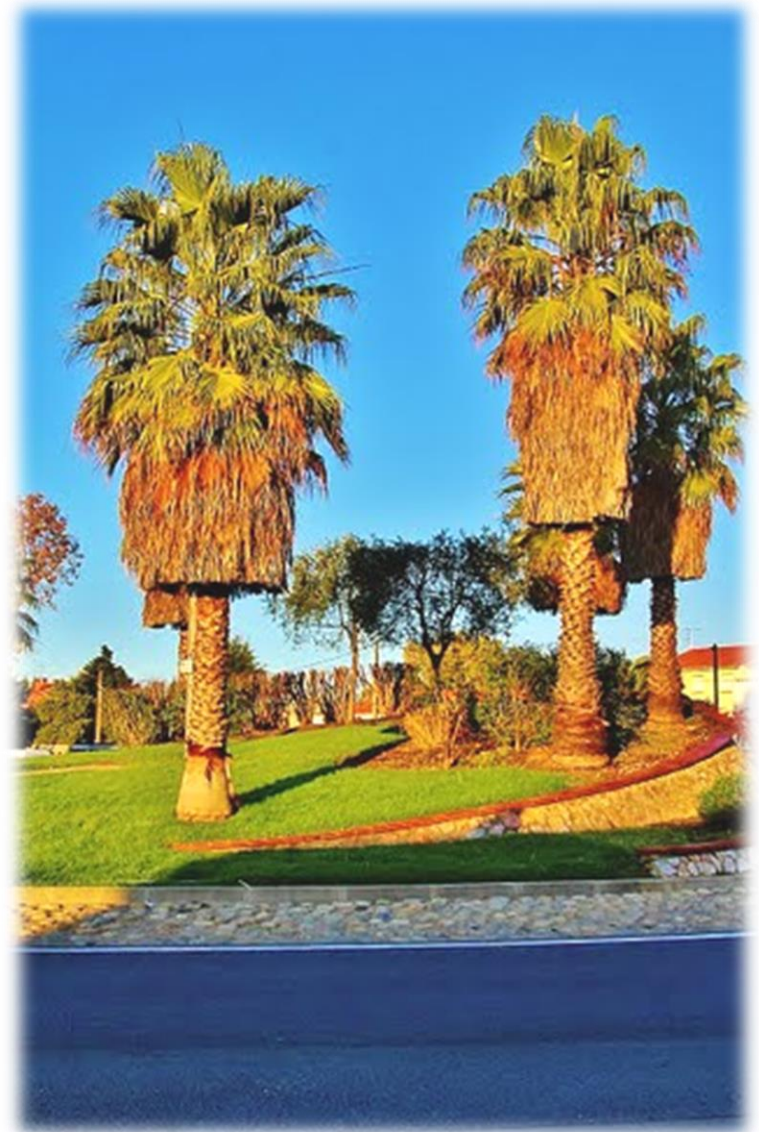


Bompas (66)



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 BOMPAS 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

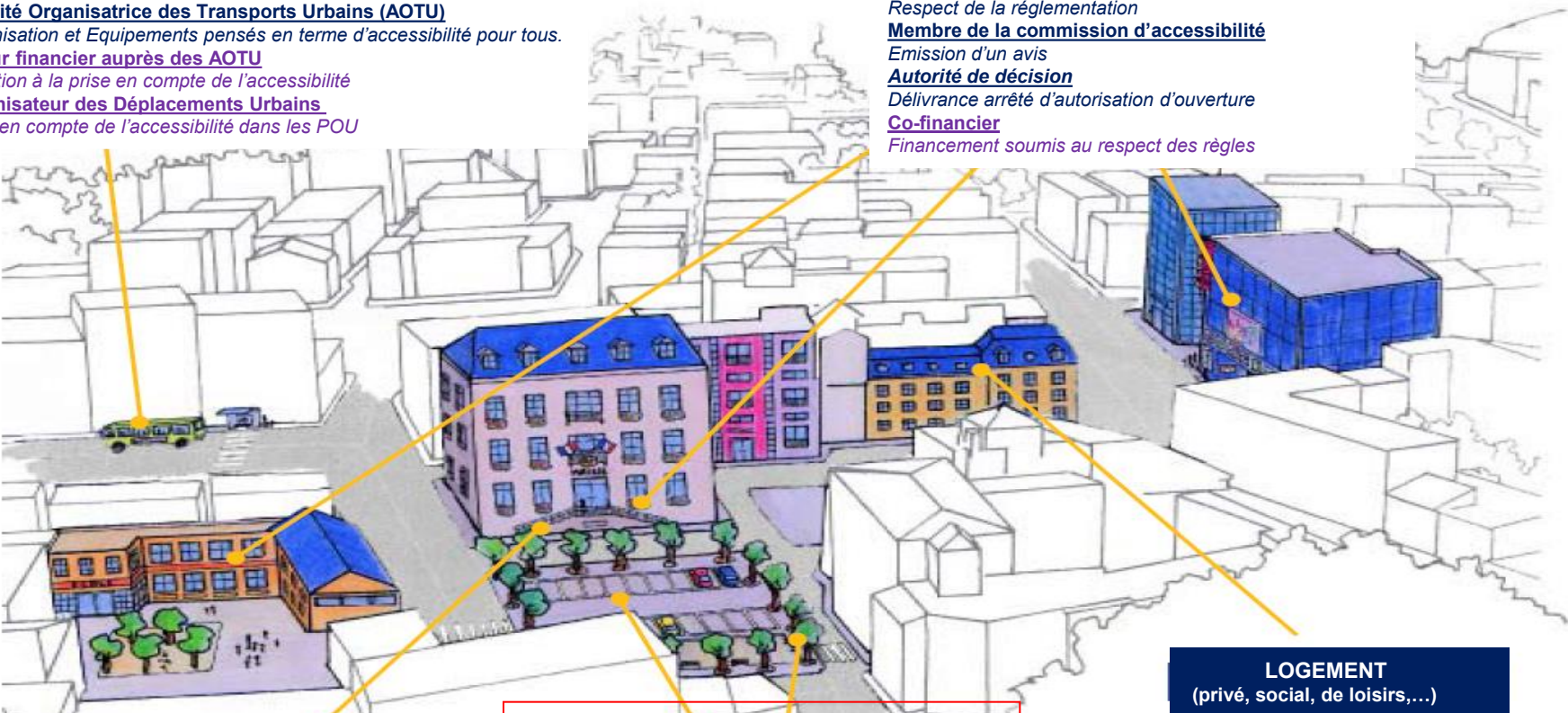
L'égalité des citoyens suppose que chacun soit libre de résider, travailler et s'adonner à ses activités dans un environnement adapté. Que l'on soit petit, gros, handicapé ou très âgé, la ville doit donner à toute personne la possibilité de s'y déplacer et d'utiliser l'ensemble de ses Services sans contrainte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

Situé à 4 Km de Perpignan et à 10 Km des plages de la Méditerranée et blotti dans la plaine du Roussillon, Bompas est devenu dans les années 70 / 80, une cité périurbaine de perpignan. Cette position stratégique attire notamment de nombreuses familles et actifs.

De « Malpas » à « Bompas »...

Les volques puis les romains ont occupé ce lieu, traversé par la voie Domitia. Cédé par le comte du roussillon aux Templiers, on l'appelle d'abord « Mal Pas » au XIIème siècle car le passage à gué sur la têt, sans doute fréquenté par les brigands, était réputé dangereux.

...Il n'y a qu'un « pont » à franchir

Plus tard la compagnie des Hospitaliers succédant aux templiers construisit des hospices, des chemins et protégea les voyageurs. Ils tirèrent notamment les voyageurs souhaitant traverser la Basse d'un « mauvais pas » en érigeant un pont, lequel figure sur le blason de la cité. C'est ainsi, qu'au Moyen-Âge, « Mal Pas » se transforma en « Bon Pas », puis devint « Bompas » au début du XIXème siècle.

Témoignage historique : Un trésor Gallo-Romain...

Un trésor de 511 pièces gauloises et 13 romaines a été déniché en 1910 à moins de 200 mètres de la Via Domitia. Il avait été enterré là au 1er siècle avant JC, à l'époque du passage des troupes romaines partant conquérir l'Espagne.

■ Evolution Démographique (source INSEE)

1962	1968	1975	1982	1990	1999	2006	2007	2009
1 474	1 693	1 951	4 670	6 323	6 944	7 125	7 149	7223

■ HISTORIQUE

La découverte, en 1910, de nombreuses pièces gauloises et romaines près de l'ancien chemin dit de Carlemany laisse supposer une occupation des lieux dès l'antiquité.

Au moyen âge, un autre lieu est fréquemment évoqué, Canomals (première mention en 1031), avec son église dédiée à saint Sauveur. Le site était occupé au XIIIe siècle par une communauté religieuse dépendant de l'abbaye de Fontfroide.

Quant à Bompas proprement dit, sa première mention est très tardive (Malpas en 1153, dans le cartulaire du Temple).

L'abbé Cazes (le Roussillon sacré, 1977) estime pourtant que le village était déjà mentionné en 876, avec son église Saint-Etienne, mais sous le nom de Convengos. Malpas serait donc un nom plus tardif, ce qui est après tout fort plausible.

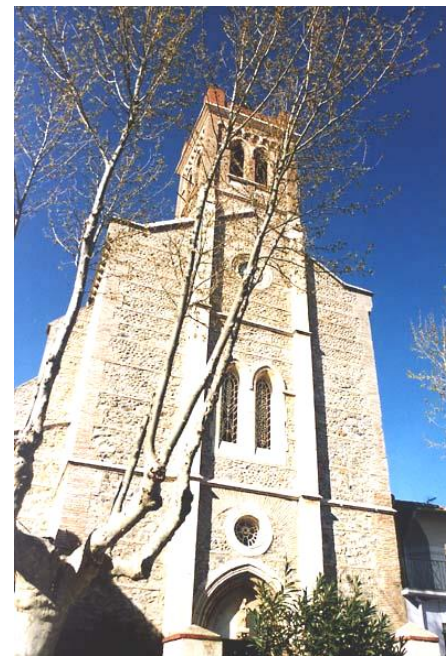
Au XIIe siècle, la seigneurie de Bompas était détenue par les comtes du Roussillon, mais, peu à peu, ceux-ci abandonnent à l'ordre du Temple tous les biens qu'ils possédaient sur ce territoire. Les templiers seront donc seigneurs de Bompas jusqu'en 1312, date de la dissolution de l'ordre en Catalogne. La seigneurie passe alors entre les mains d'autres religieux, les hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem, qui conserveront Bompas jusqu'à la Révolution. L'ordre avait sa commanderie à Bajoles, près de Perpignan. Aux XVe et XVIe siècles la seigneurie était inféodée à des laïcs (Joan de Bearn en 1497). A partir du XVIIe siècle elle fut gérée pour le compte des hospitaliers par la commanderie de Malte, située à Orle, près de Toulouges.

Ce qui frappe le plus dans l'histoire contemporaine de Bompas, c'est son incroyable essor démographique. Songeons qu'à l'époque révolutionnaire la population atteignait tout juste le nombre de 600 habitants. Tout au long du XIXe siècle, on assiste à une légère croissance, avec une stabilisation autour de 1200-1300 habitants. En 1962, cela n'a guère changé, avec en tout 1474 habitants. L'envol commence vers 1975, pour atteindre près de 7000 habitants au dernier recensement. Autant dire qu'une bonne part des 570 hectares de la commune ont été aujourd'hui transformés en lotissements, faisant de Bompas, sans que cela ait rien de péjoratif, une cité-dortoir de Perpignan.

■ Patrimoine

L'église de Bompas. Dédiée à Saint-Étienne et classée monument historique en 1976, elle date du XVII^{ème} siècle. Elle contient deux magnifiques retables, représentant le Christ et la Vierge, qui proviennent du couvent des dominicains.

Le village conserve une très ancien noyau appelé **le Fort**, auquel on accède par une porte qui est l'un des rares vestiges d'anciennes fortifications.

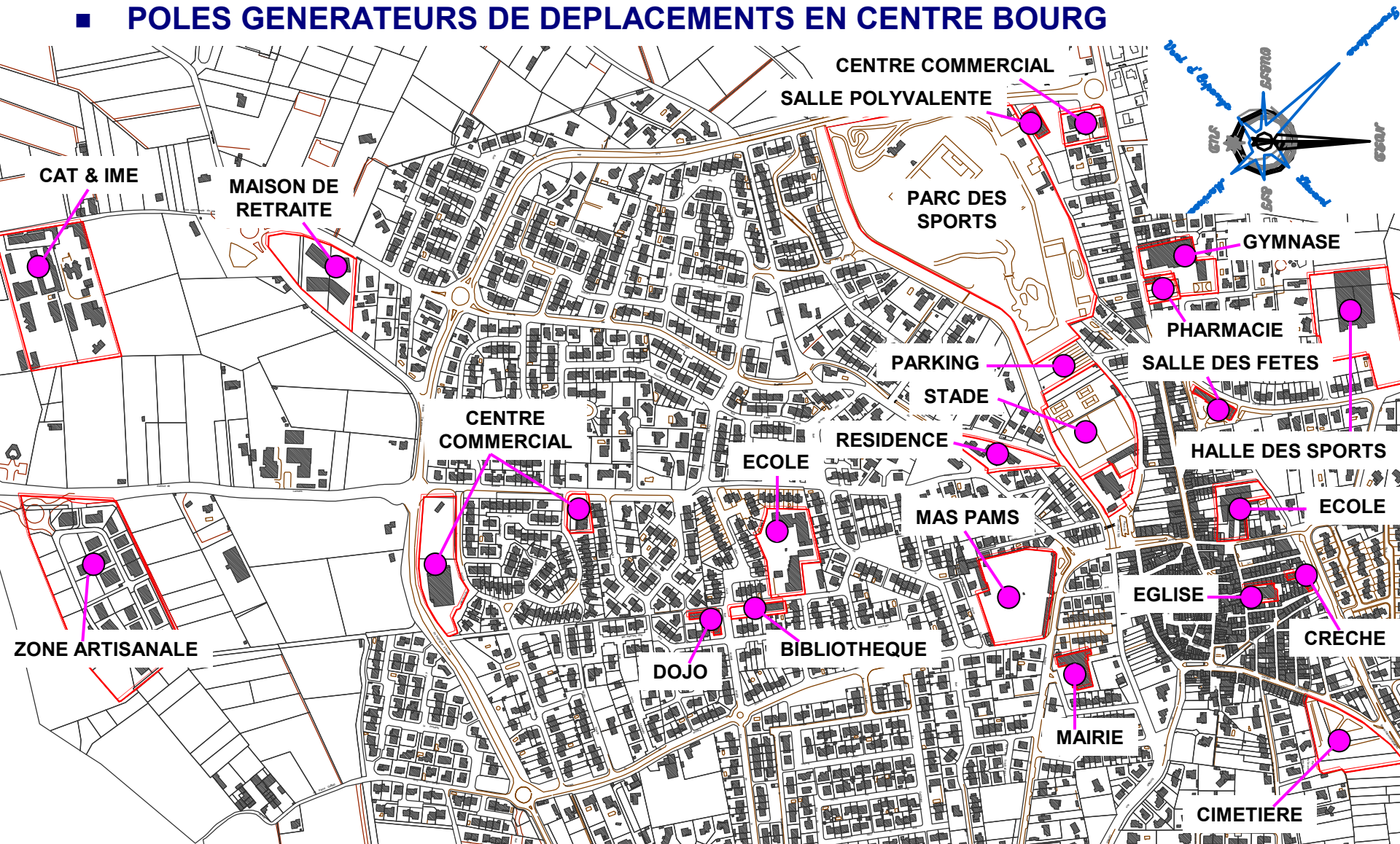


Rond Point de la Catalanité

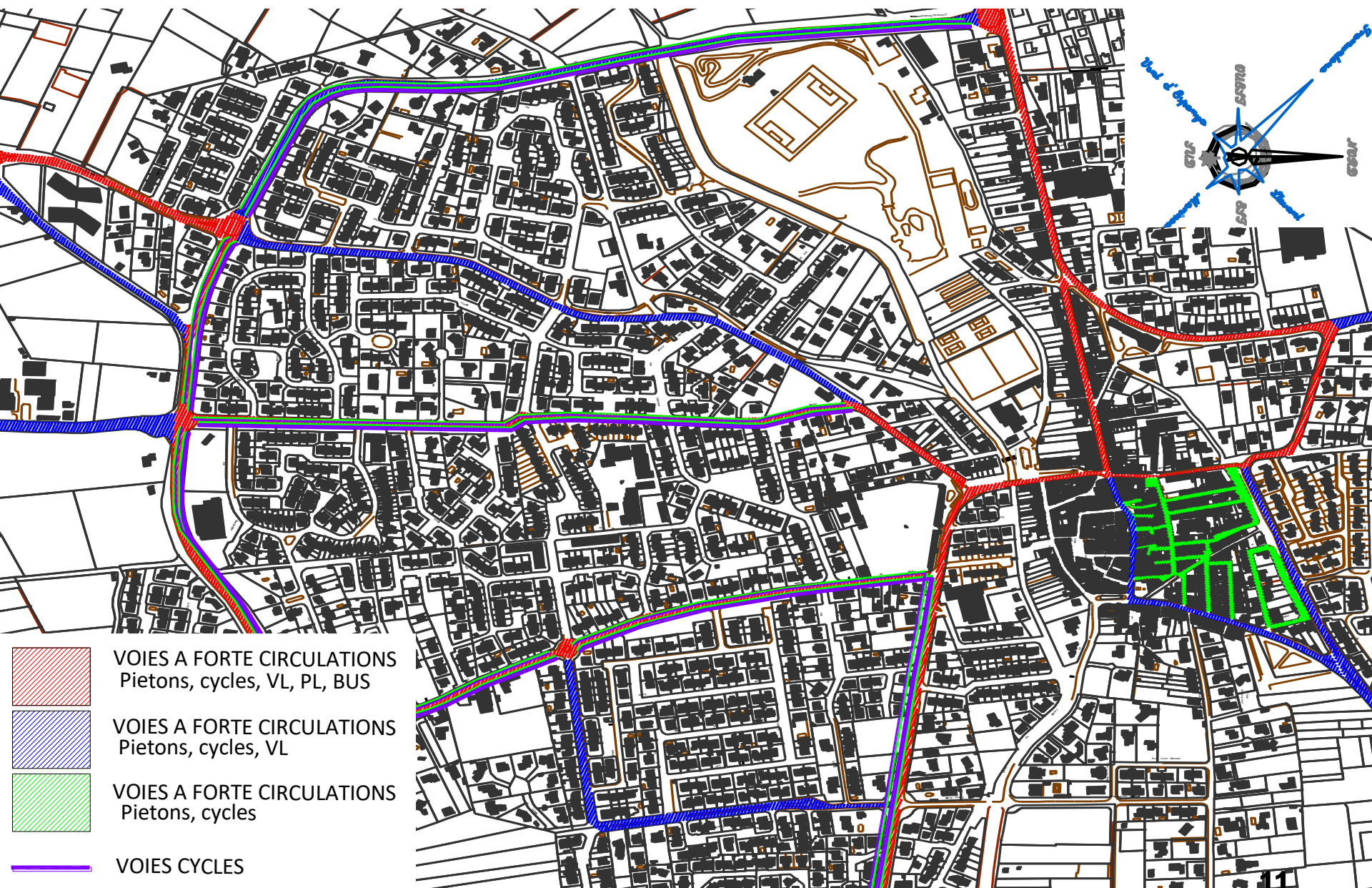


MONTAGE DE L'ETUDE

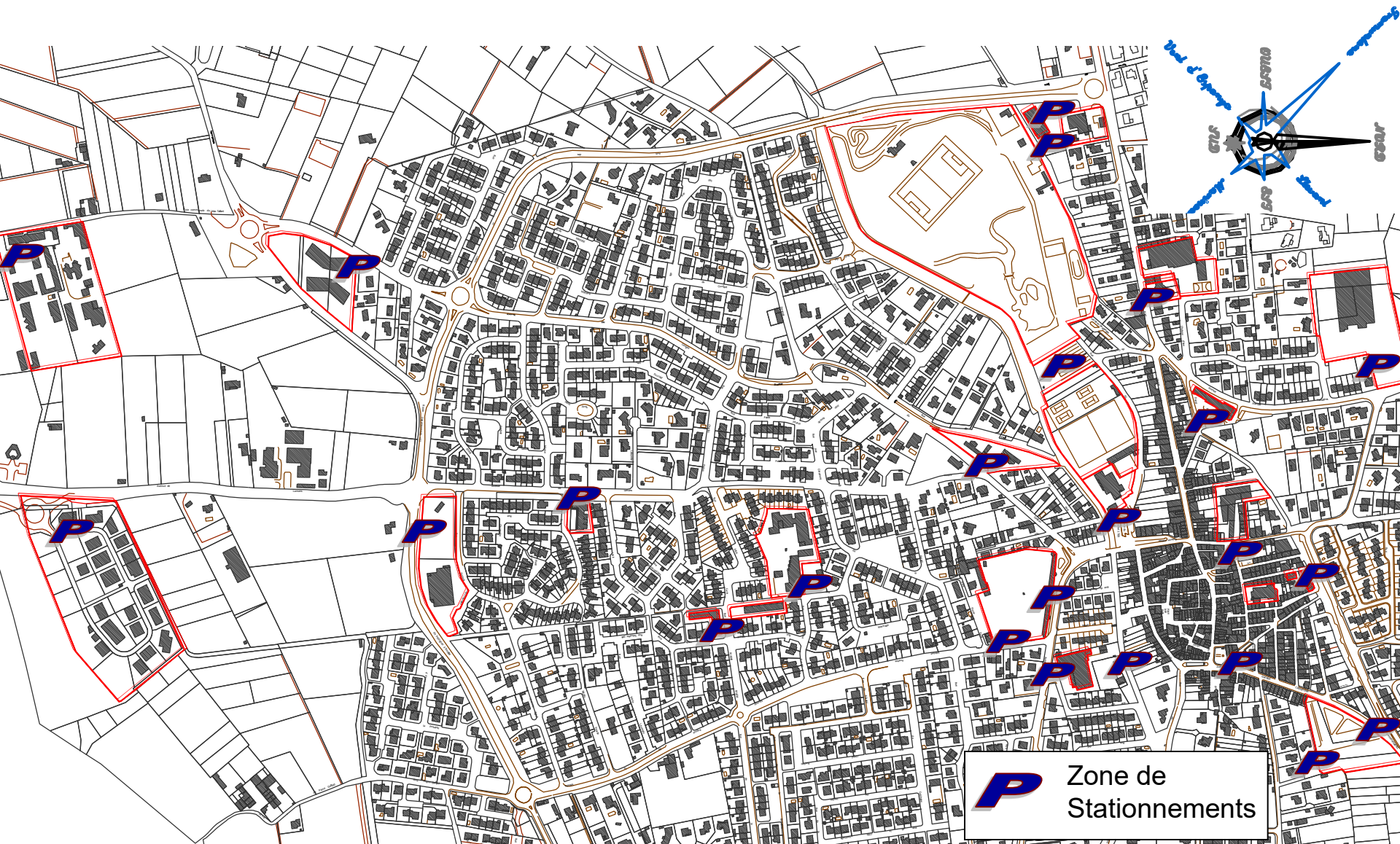
■ POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS EN CENTRE BOURG



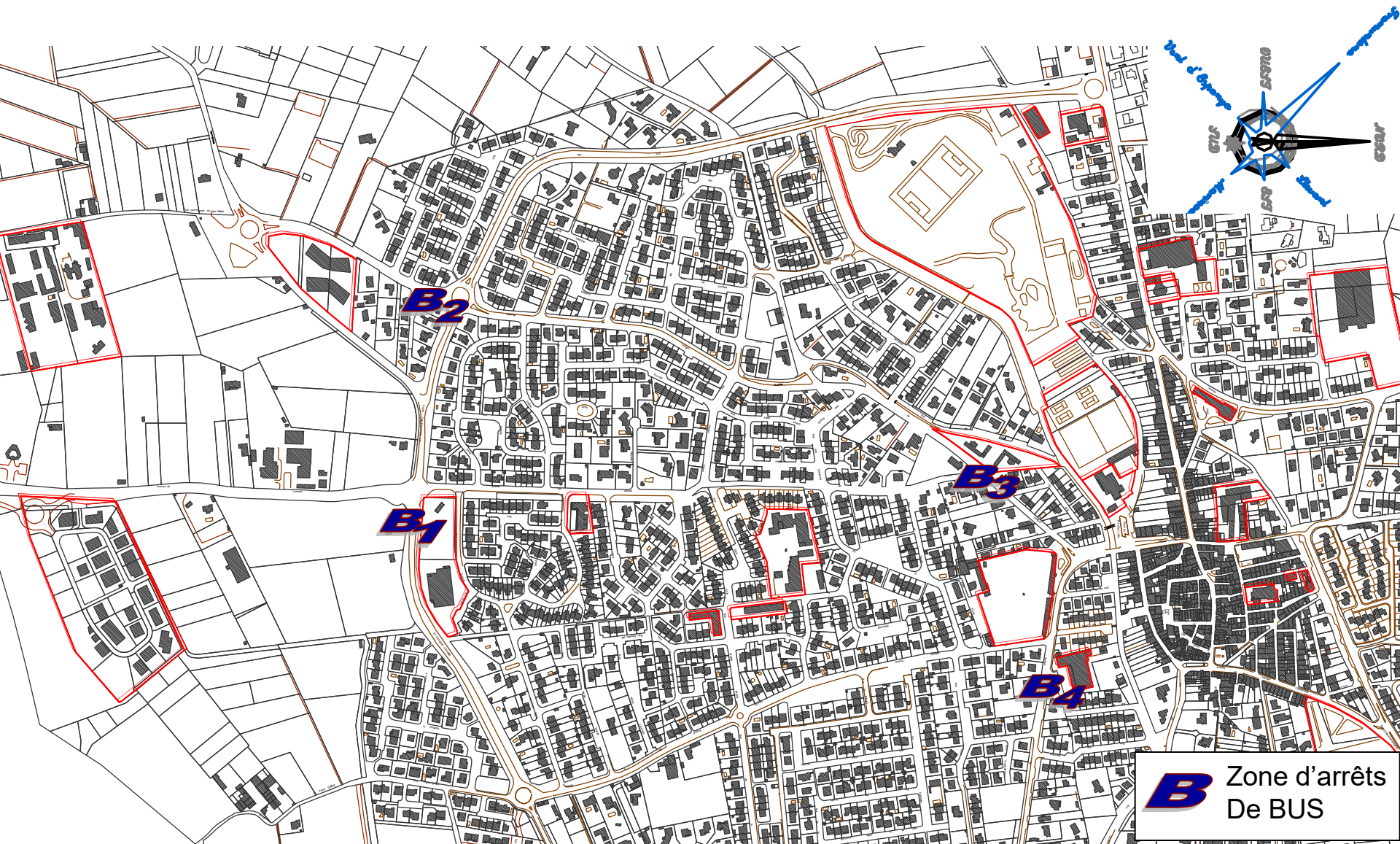
CIRCULATIONS



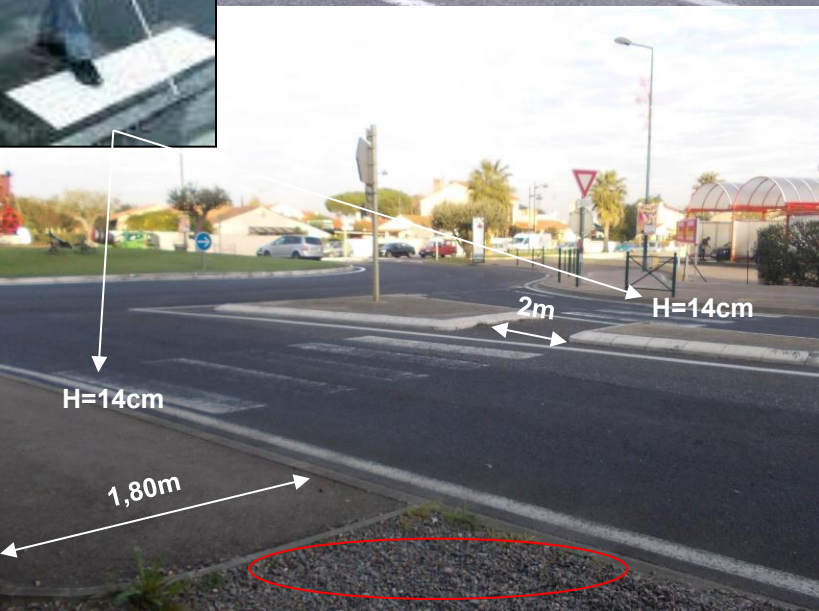
■ STATIONNEMENTS



Zones ARRET DE BUS



■ ARRET DE BUS – B1 CTR COMMERCIAL – RD N°31 – SUD



■ CONSTAT

La zone est repérable grâce à l'abri et à la signalétique horizontale.

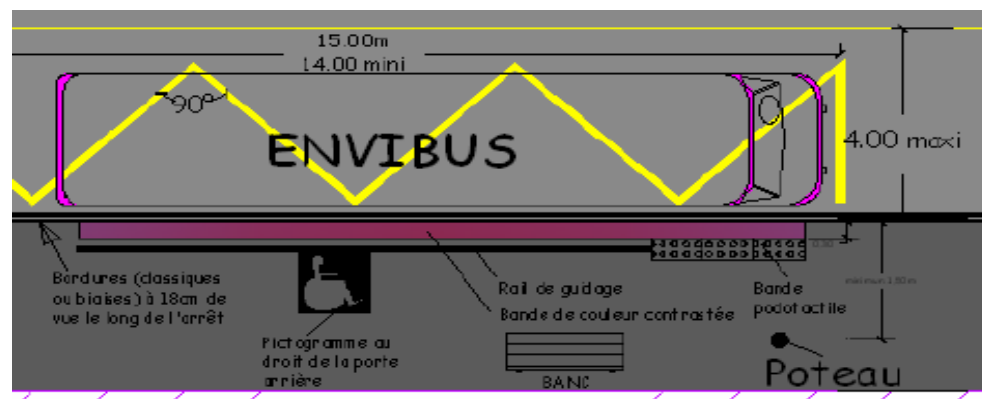
L'arrêt est au niveau de la voirie.

La signalétique horizontale est usée.

Une traverse est existante.

Le revêtement est usé.

■ 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).

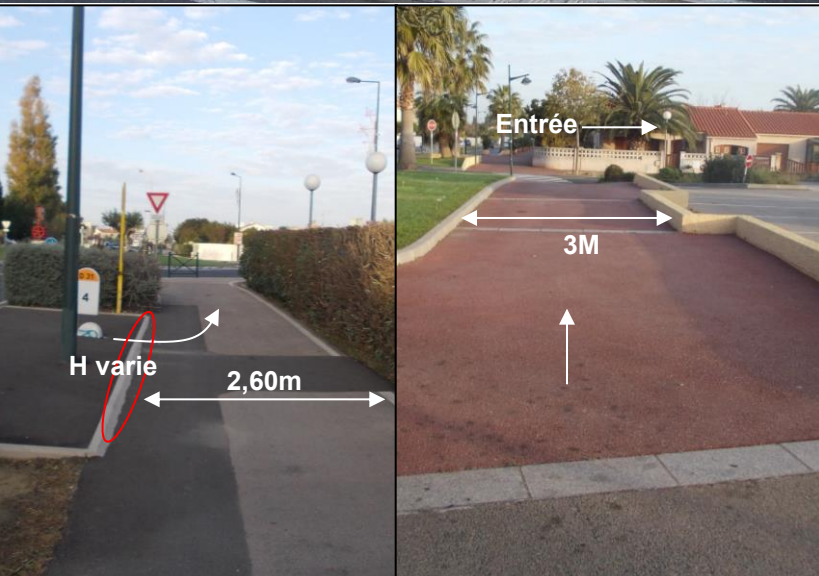
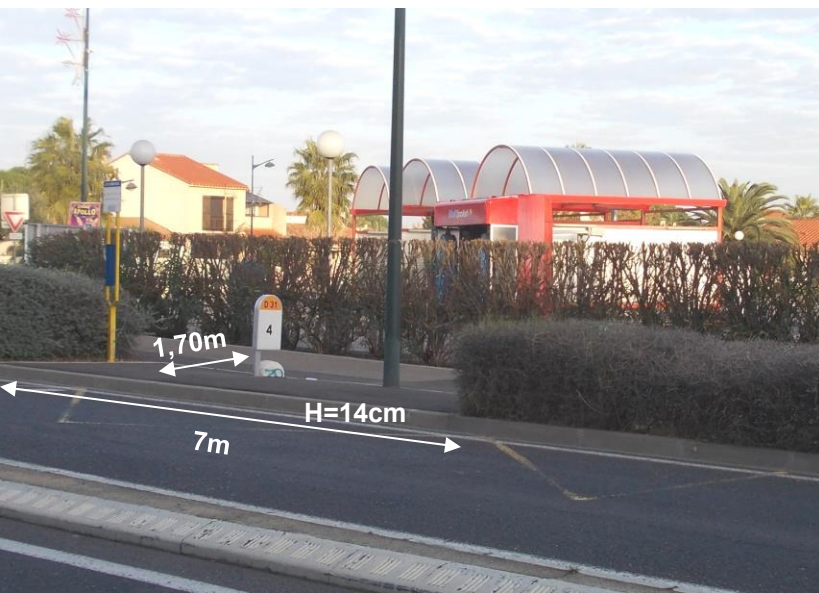
Création complète d'un quai.

Aménagement de la signalétique horizontale conforme.

Reprendre le revêtement sur 25m environ.

Traverse : aménager des abaissés, ajouter des bandes podotactiles.

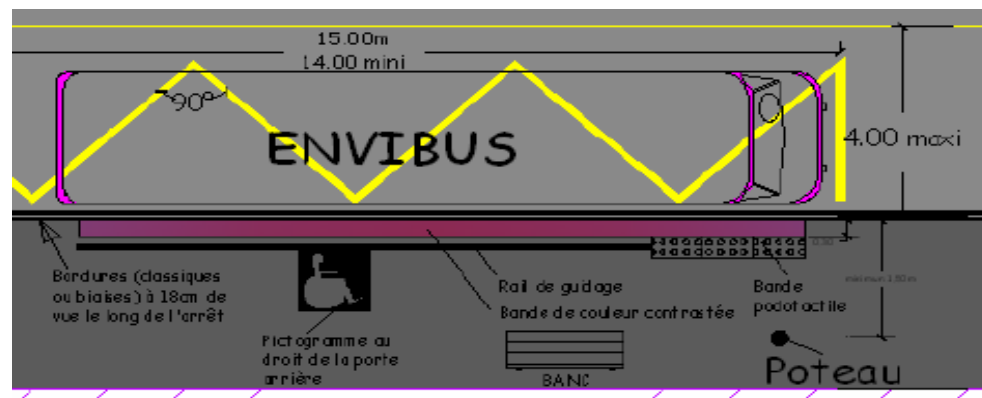
■ ARRET DE BUS – B1 CTR COMMERCIAL – RD N°31 – NORD



■ CONSTAT

La zone est repérable grâce à la signalétique verticale et horizontale.
La longueur du quai est de 7m, la largeur est de 2,70, la hauteur est de 14cm.
La largeur du trottoir varie de 2,60 à 3m.

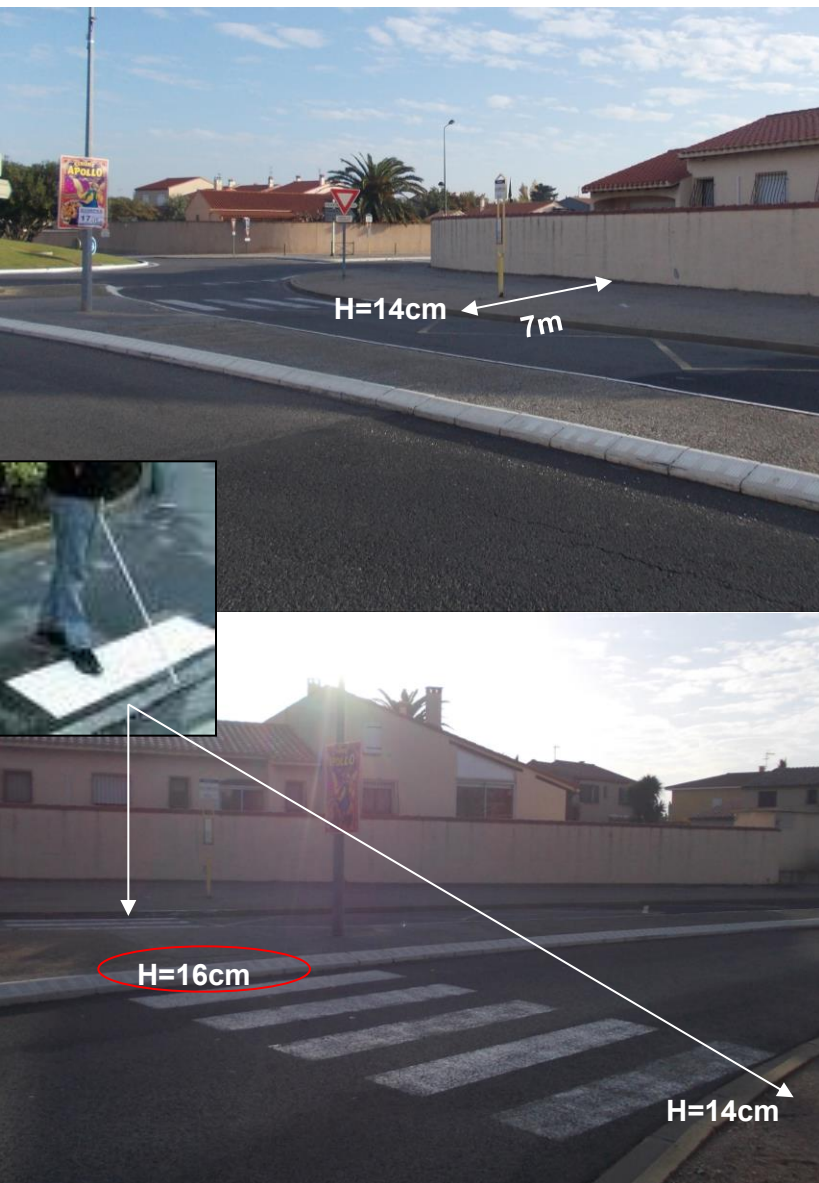
■ REGLEMENTATION



■ 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.
Aménager une pente douce d'accès vers le trottoir.

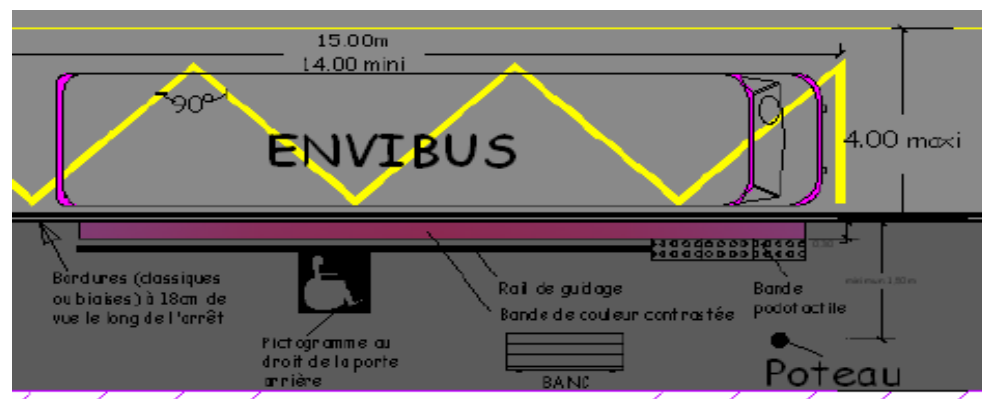
■ ARRET DE BUS – B2 CHARRETTE – CHEMIN DE PERPIGNAN – EST



■ CONSTAT

La zone est repérable grâce à la signalétique verticale et horizontale.
La largeur du trottoir est de 7m, la hauteur est de 14cm.
Une traverse avec un îlot est existante.

■ 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.

Traverse : aménager des abaissés, ajouter des bandes podotactiles, aménager le passage de l'îlot.

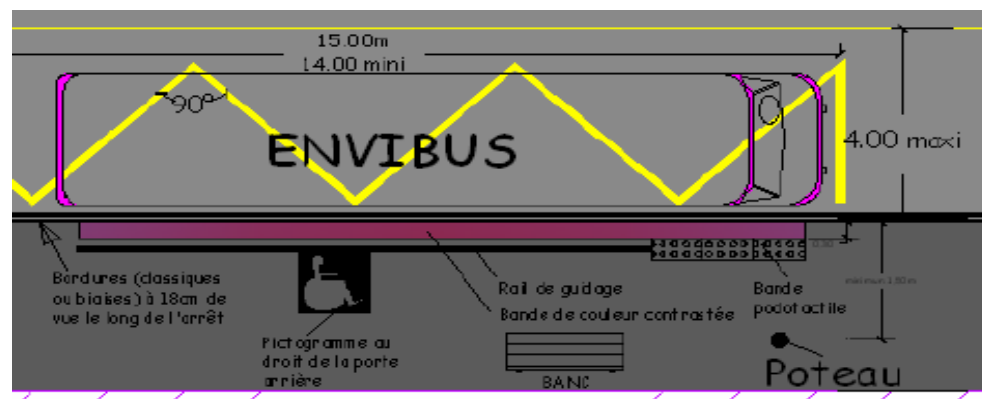
■ ARRET DE BUS – B2 CHARRETTE – RD N°31 – NORD



■ CONSTAT

La zone est repérable grâce à la signalétique verticale et horizontale.
La largeur du trottoir est de 6m, la hauteur est de 14cm.
Une traverse avec un îlot est existante.
Des potelets (9 x 80cm) et des barrières sont positionnés.

■ 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.

Mise en conformité du mobilier urbain.

Traverse : aménager des abaissés, ajouter des bandes podotactiles, aménager le passage de l'îlot.

■ ARRET DE BUS – B3 CANIGOU – Ave DU CANIGOU – SUD

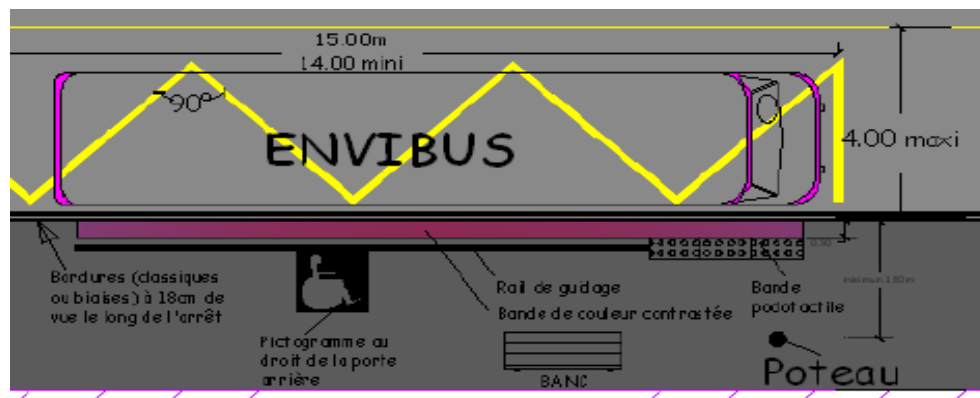


■ CONSTAT

La zone est repérable grâce à la signalétique verticale.

La largeur du trottoir varie de 1,20 à 2,40m, la hauteur est de 14cm.

■ REGLEMENTATION



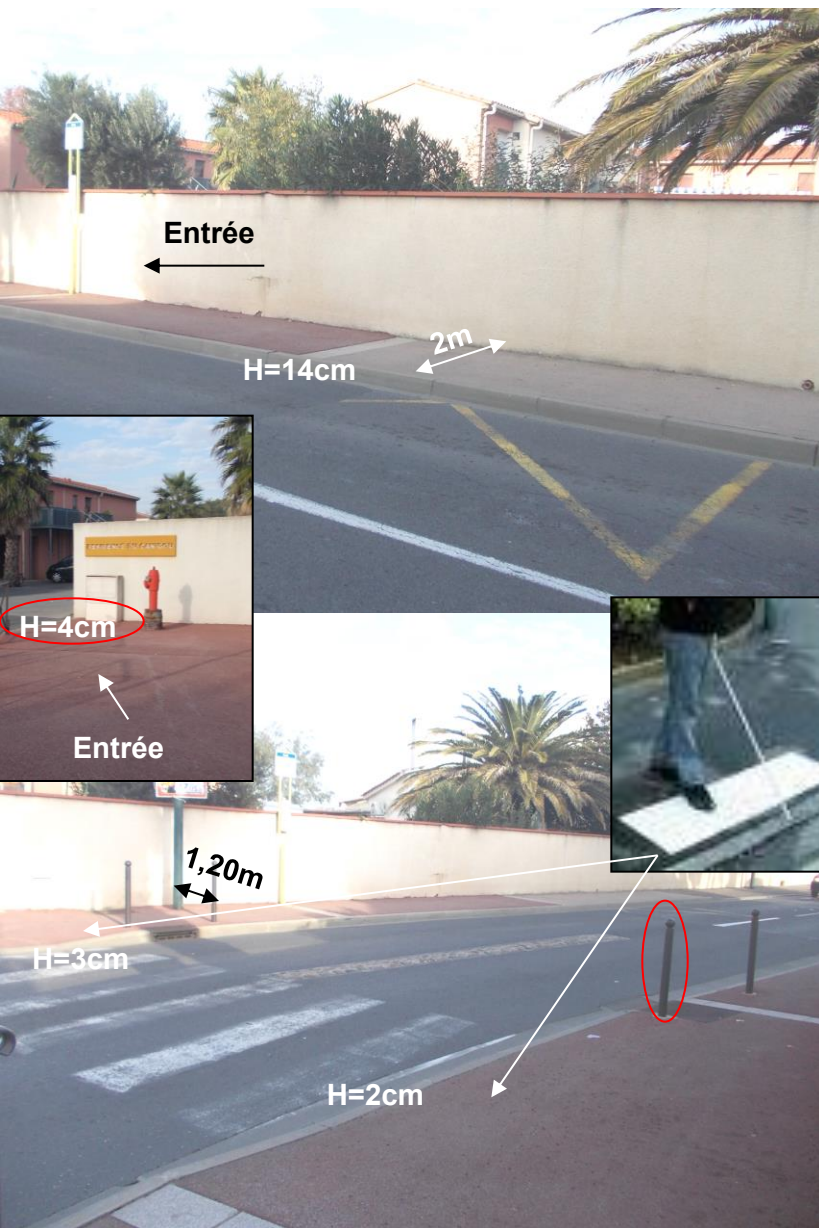
■ PISTES D'AMELIORATION

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.

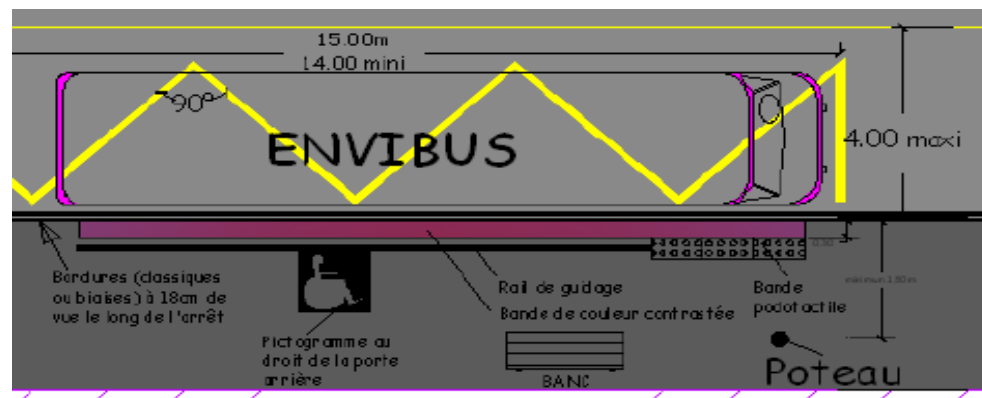
■ ARRET DE BUS – B3 CANIGOU – Ave DU CANIGOU – NORD



■ CONSTAT

La zone est repérable grâce à la signalétique verticale et horizontale.
La largeur du trottoir varie de 1,20 à 2m, la hauteur est de 14cm.
Une traverse avec des abaissés est existante.
Des potelets (9 x 95cm) sont positionnés.

■ 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.
Traverse : ajouter des bandes podotactiles.
Aménager un abaissé à l'entrée de la Résidence.

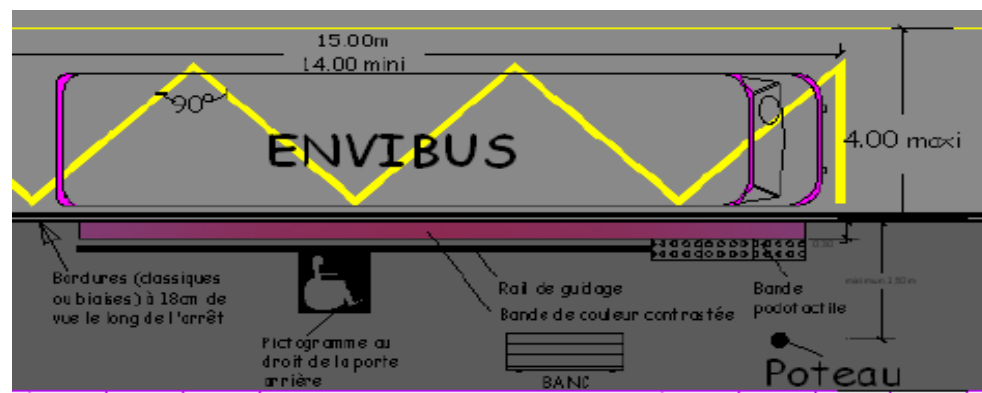
■ ARRET DE BUS – B4 MAS PAMS – Ave DE LA SALANQUE – SUD



■ CONSTAT

La zone est repérable grâce à la signalétique verticale, l'arrêt est provisoire.
La largeur du trottoir varie de 4 à 6,40m, la hauteur est de 14cm.
Une piste cyclable d'une largeur de 2,80m est matérialisée.
Une rampe d'accès d'une largeur de 1,70m est aménagée.

■ 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.

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

L'arrêt sera aménagé là où la largeur du trottoir est la plus importante.

Traverse : aménager des abaissés, ajouter des bandes podotactiles

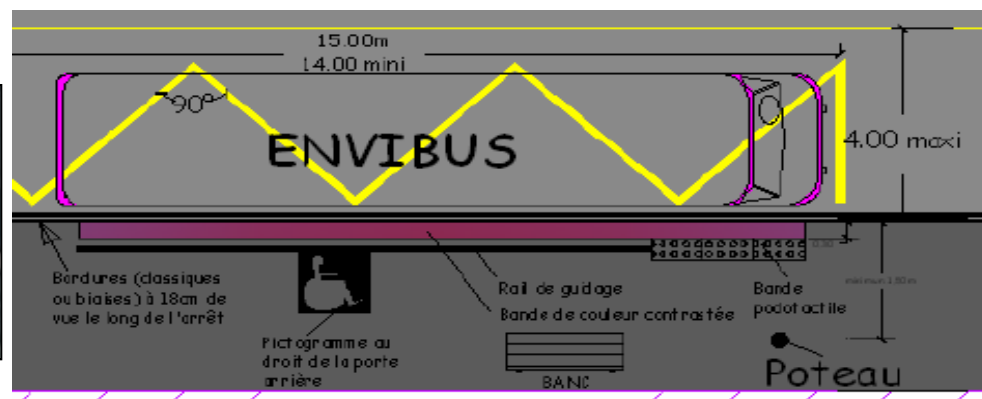
■ ARRET DE BUS – B4 MAS PAMS – Ave DE LA SALANQUE – NORD



■ CONSTAT

La zone est repérable grâce à la signalétique verticale et horizontale.
La largeur du trottoir varie de 1,40 à 1,60m, la hauteur est de 14cm.
Une rampe d'accès d'une largeur de 1,70m est aménagée.
Un stationnement réservé (3,30 x 5m) est existant.

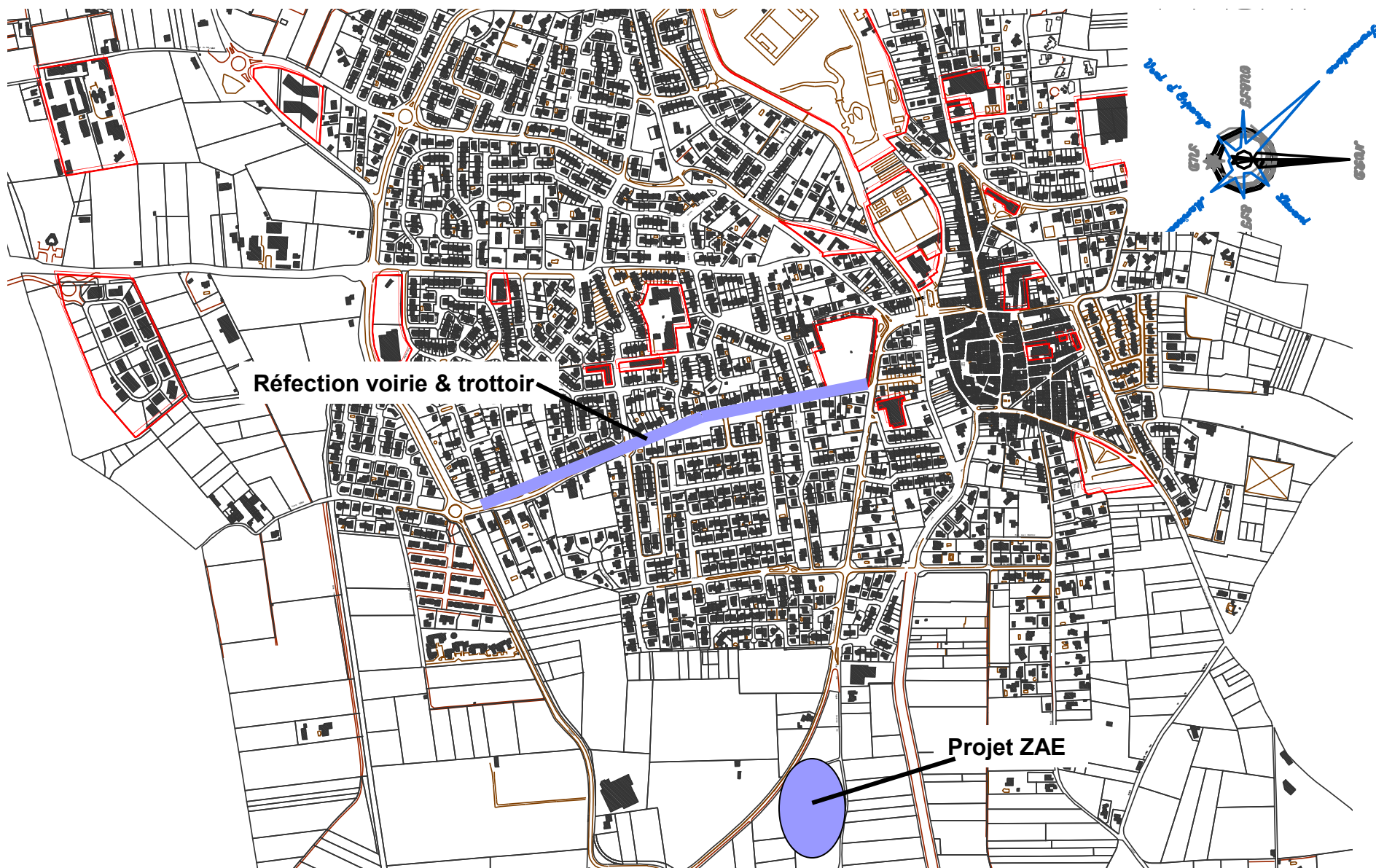
■ REGLEMENTATION



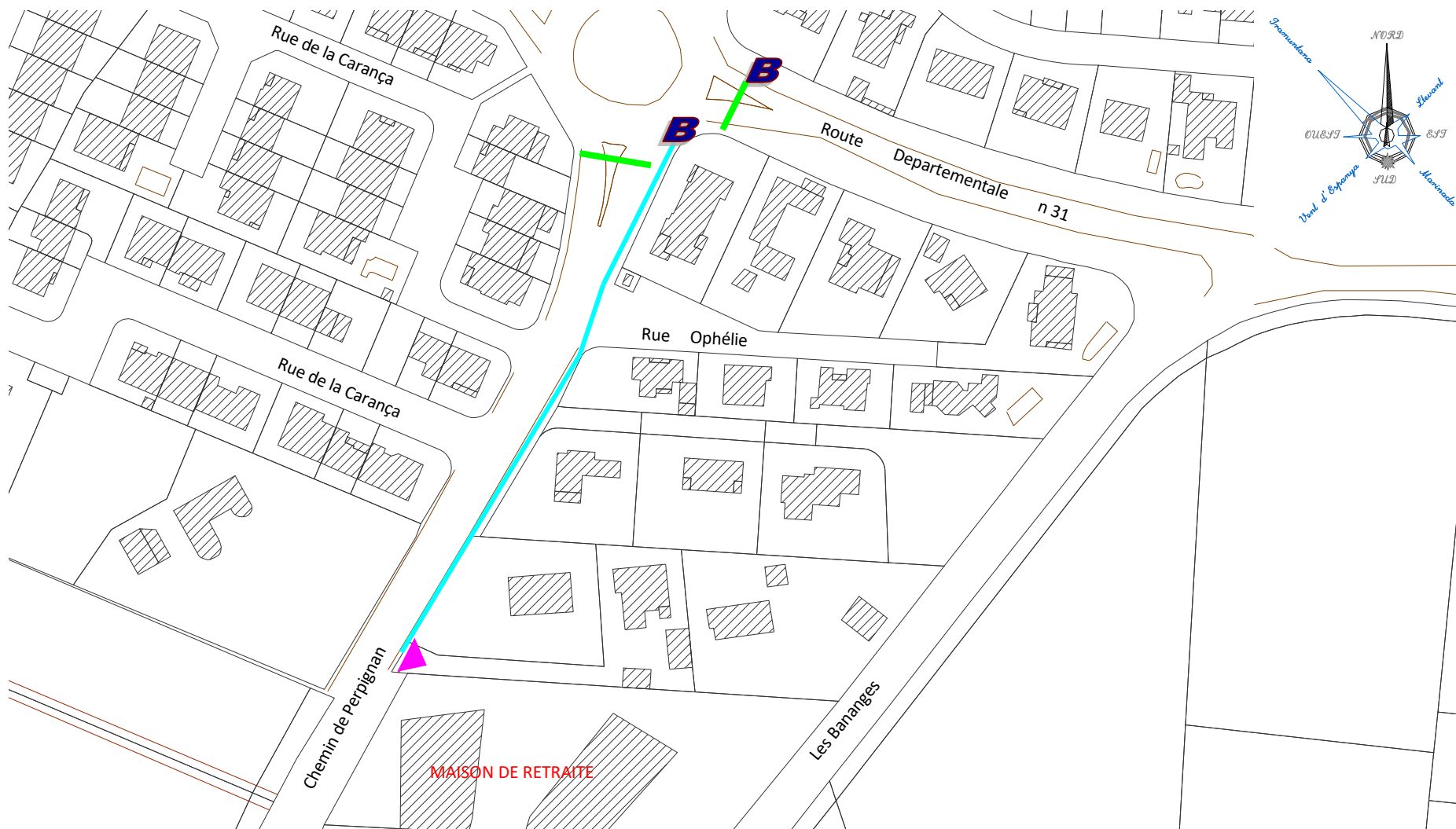
■ PISTES D'AMELIORATION

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.
Traverse : création complète d'une traverse conforme.

PROJETS



■ ZONE MAISON DE RETRAITE



Cheminement d'un arrêt de bus à l'entrée de la maison de retraite.



Arrêt de Bus

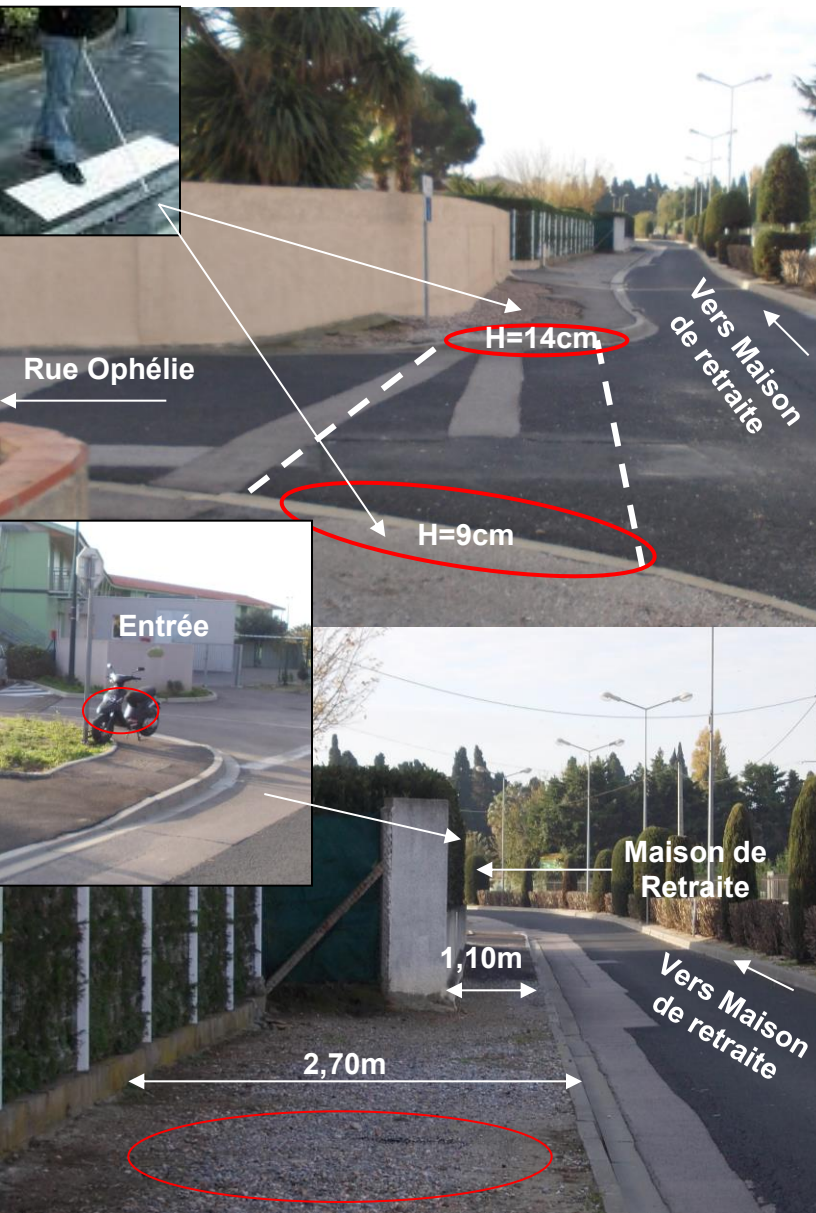


Entrée



Traverse existante

■ ZONE MAISON DE RETRAITE – LIAISON – CHEMIN DE PERPIGNAN



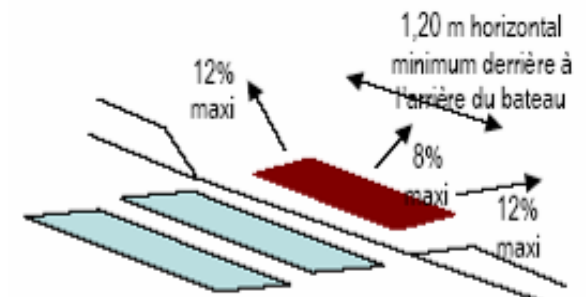
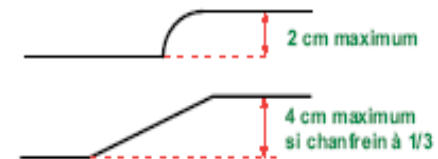
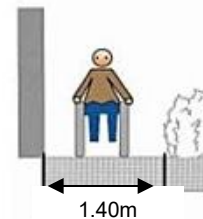
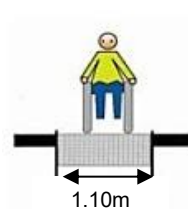
■ CONSTAT

La largeur du trottoir varie de 1,10 à 2,70m.

Le revêtement est usé.

Rue Ophélie : la hauteur des bordures varient de 9 à 14cm.

■ REGLEMENTATION



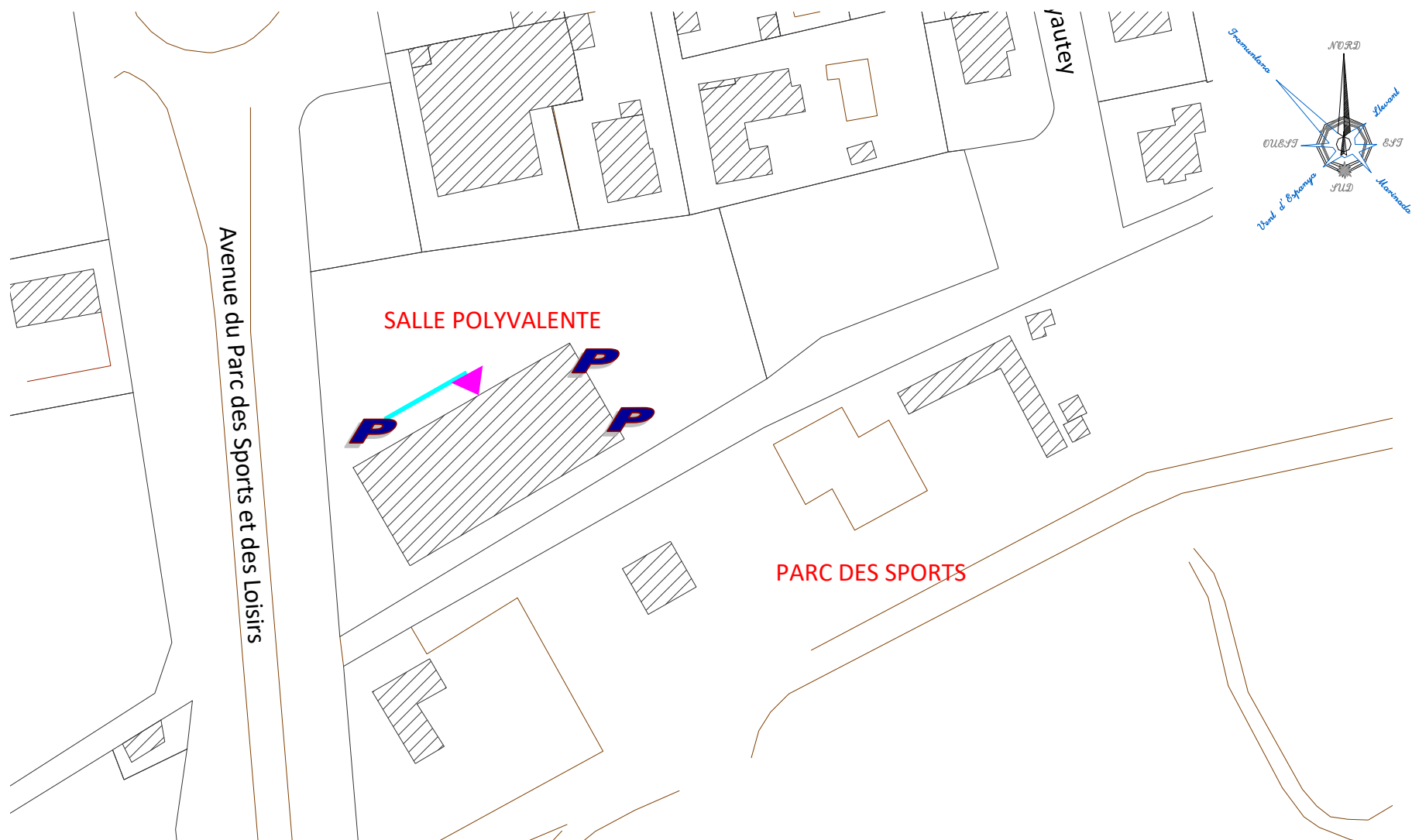
■ PISTES D'AMELIORATION

Reprendre le revêtement sur 150m environ.

Rue Ophélie : création complète d'une traverse.

Attention à l'encombrement du trottoir.

■ ZONE SALLE POLYVALENTE



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

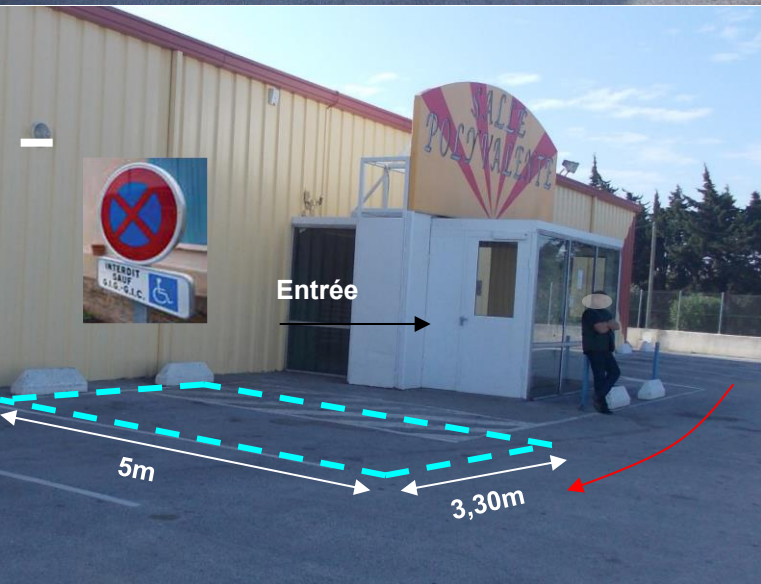


Stationnements



Entrée

■ ZONE SALLE POLYVALENTE – STATIONNEMENT



■ CONSTAT

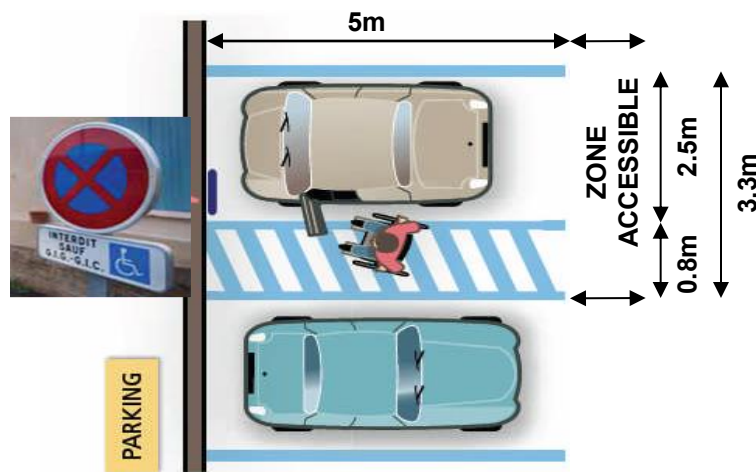
Un stationnement réservé (2,50 x 4,50m) est matérialisé horizontalement.

■ 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.

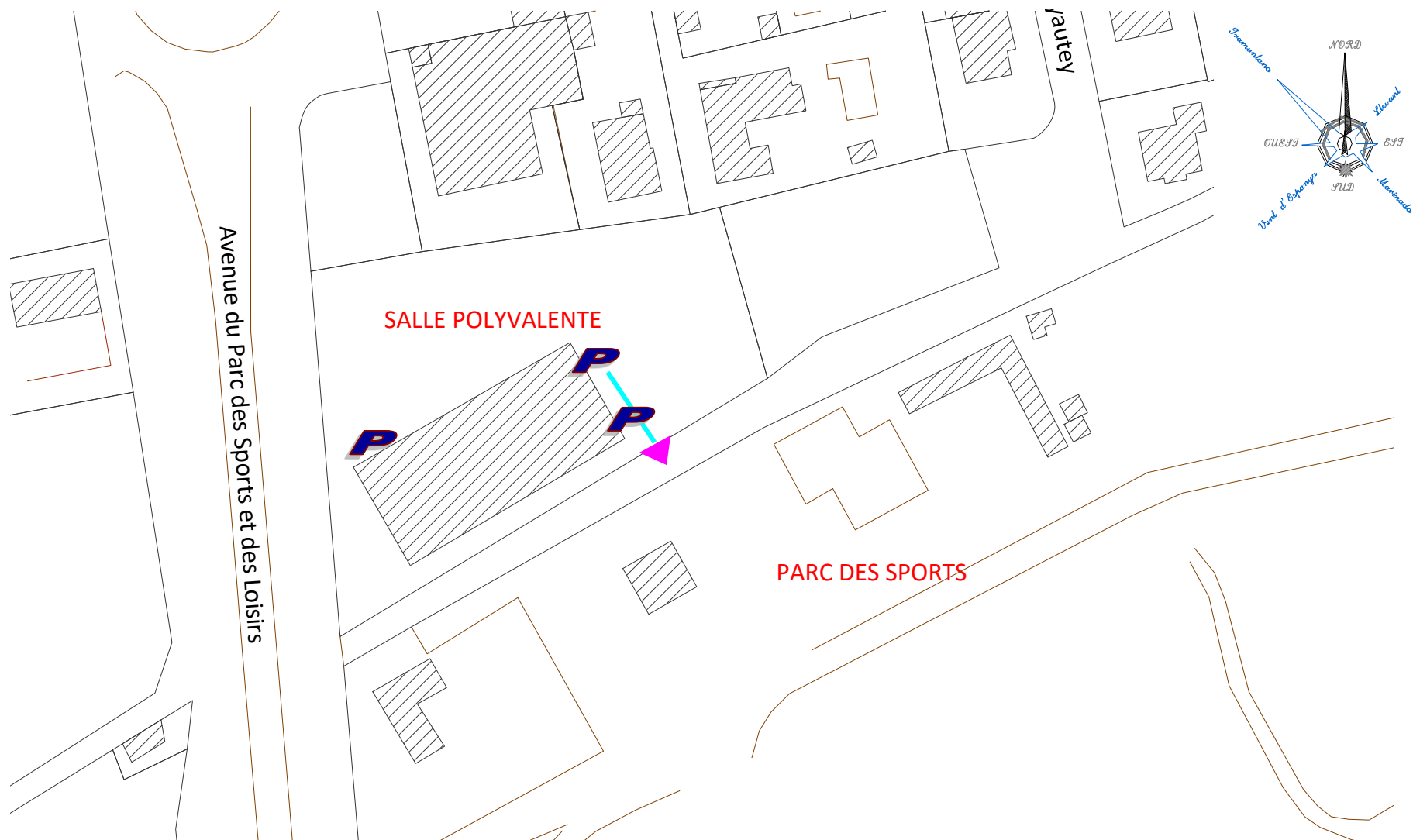
La zone d'accès à l'arrière du véhicule doit rester accessible.



■ PISTES D'AMELIORATION

Création complète d'un stationnement réservé conforme.

■ ZONE PARC DES SPORTS – NORD



Cheminement d'une place de stationnement réservée à l'entrée Nord du parc des sports.

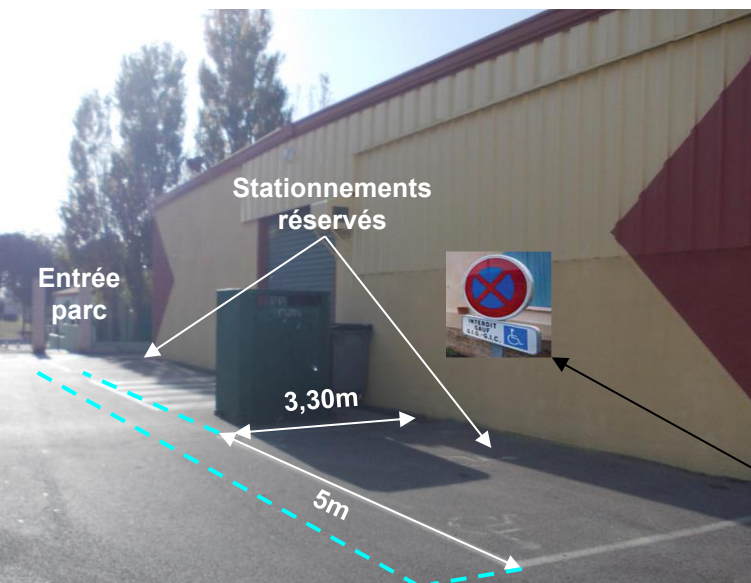


Stationnements



Entrée

■ ZONE PARC DES SPORTS – STATIONNEMENTS – NORD



■ CONSTAT

Deux stationnements réservés (3,30 x 5m) sont matérialisés horizontalement.
La largeur d'entrée du parc est de 1,20m.

■ 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.
Une barrière est positionnée à l'entrée du parc laissant un passage de 75cm, elle devra être supprimée.

■ ZONE PARC DES SPORTS – EST



— Cheminement d'une place de stationnement réservée à l'entrée Est du parc des sports.

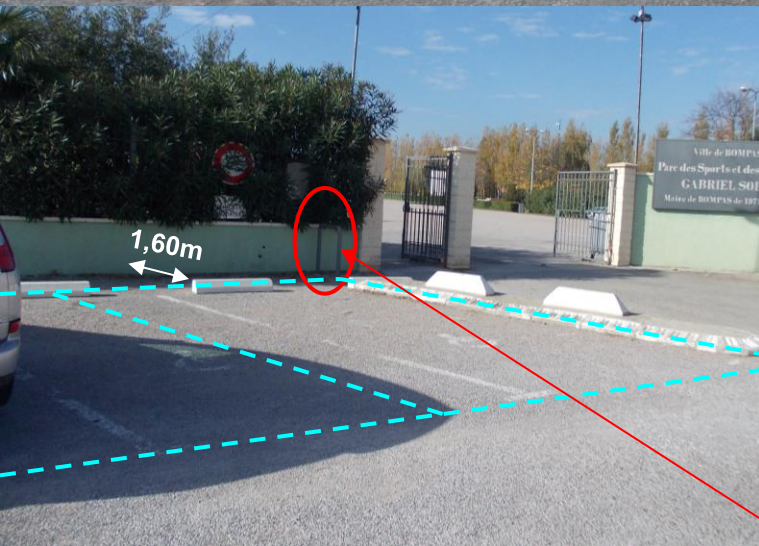
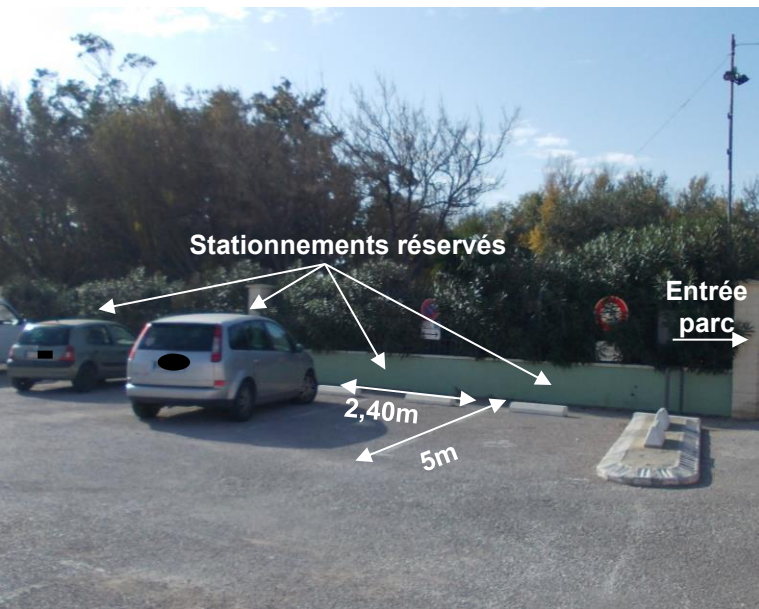


Stationnements



Entrée

■ ZONE PARC DES SPORTS – STATIONNEMENTS – EST

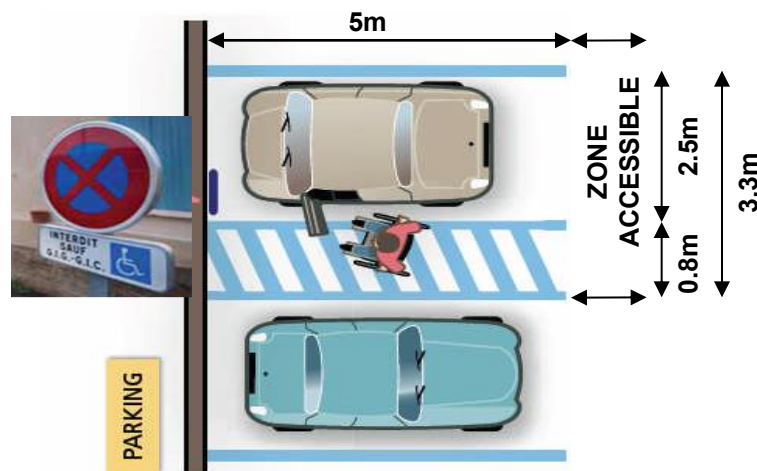


■ CONSTAT

Quatre stationnements réservés (2,40 x 5m) sont matérialisés horizontalement et verticalement.
La matérialisation horizontale est usée.
Le revêtement est en gravier.
Un cheminement sécurisé d'une largeur de 1,60m est existant.

■ REGLEMENTATION

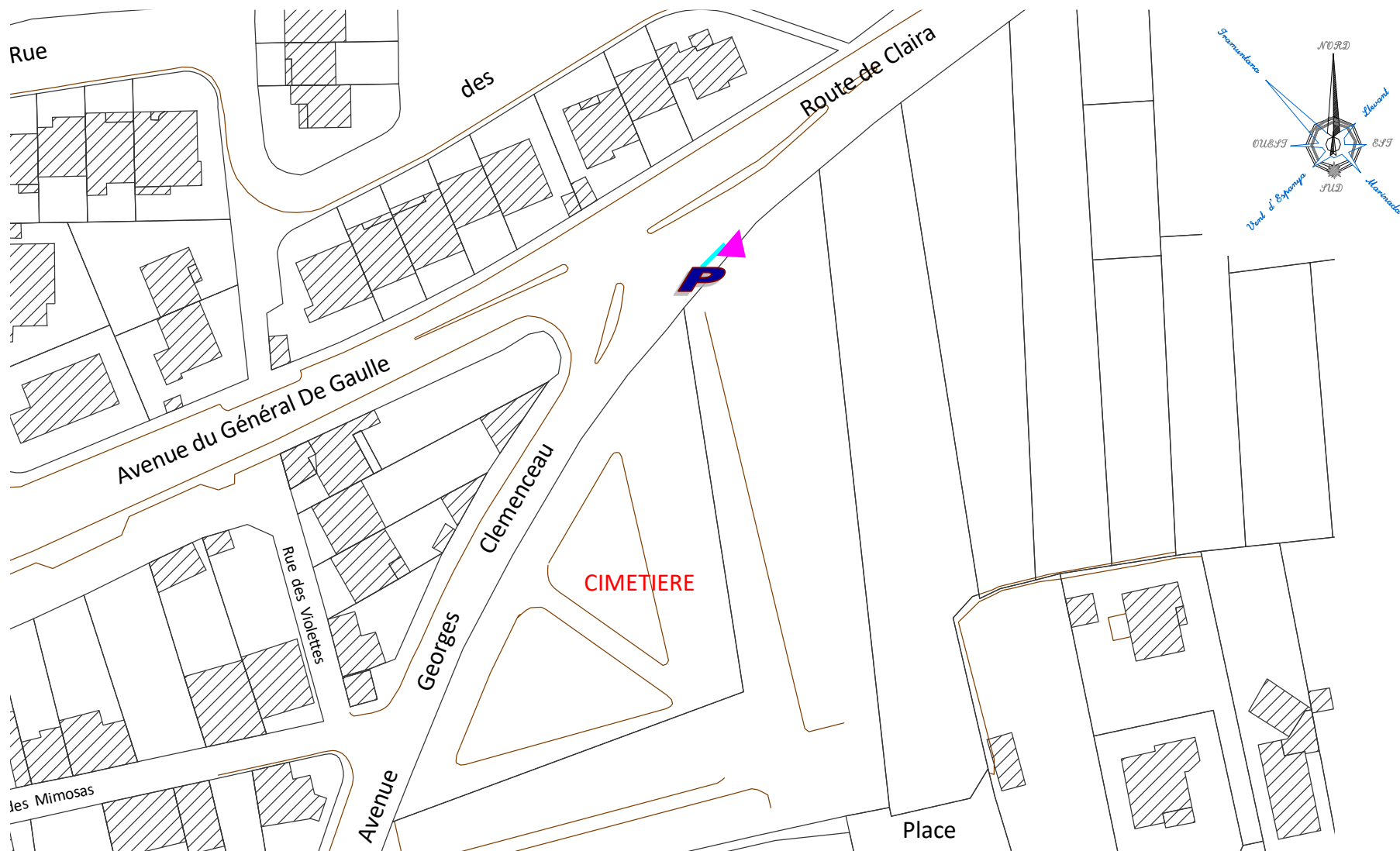
2% de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement.
Prévoir une largeur mini de 3.30m pour le stationnement dont une bande de 0.80m pour la sortie du véhicule.
La zone d'accès à l'arrière du véhicule doit rester accessible.



■ PISTES D'AMELIORATION

Élargir les stationnements pour les mettre en conformité.
Améliorer la visibilité de la signalétique verticale.
Reprendre la matérialisation horizontale.
Suppression de la barrière.

■ ZONE CIMETIERE ENTREE 3



Cheminement d'une place de stationnement réservée à l'entrée n°3 du cimetière.

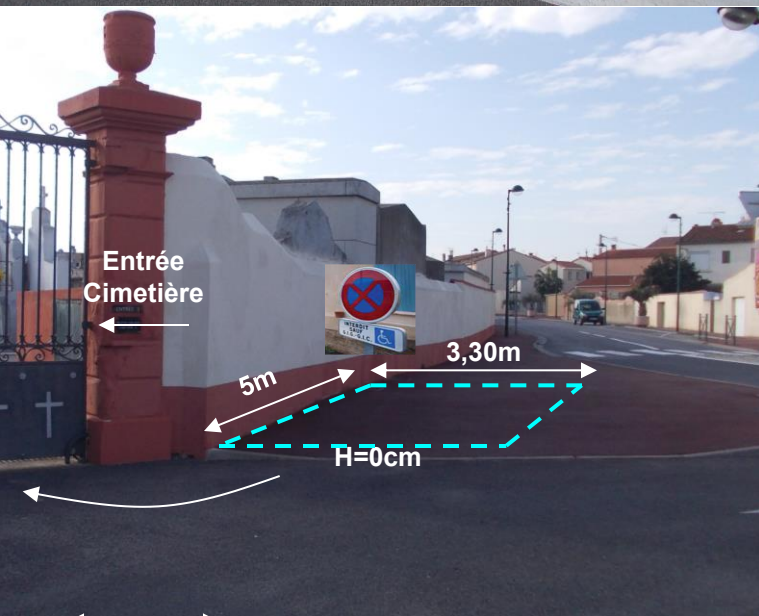


Stationnements



Entrée

■ ZONE CIMETIERE ENTREE 3 – STATIONNEMENT



■ CONSTAT

Il existe plusieurs entrées du cimetière.

Aucun stationnement réservé n'est matérialisé sur cette zone.

■ 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.

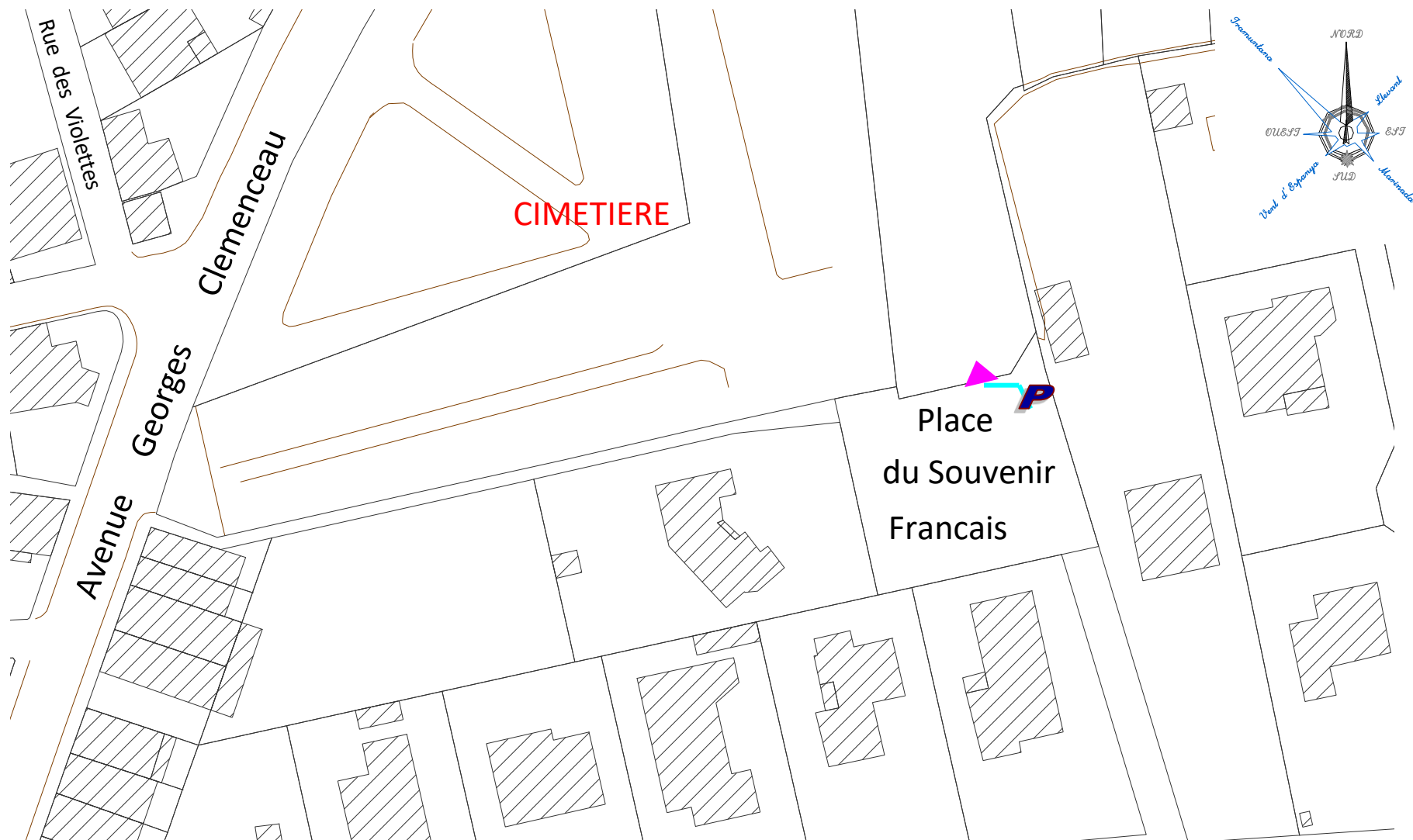
La zone d'accès à l'arrière du véhicule doit rester accessible.



■ PISTES D'AMELIORATION

Création complète d'un stationnement réservé conforme.

■ ZONE CIMETIERE ENTREE 5



Cheminement d'une place de stationnement réservée à l'entrée n° 5 du cimetière.

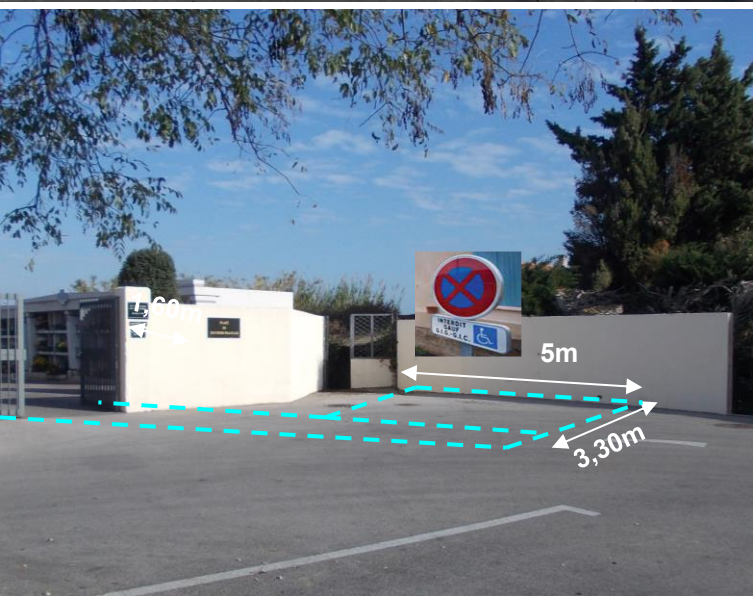
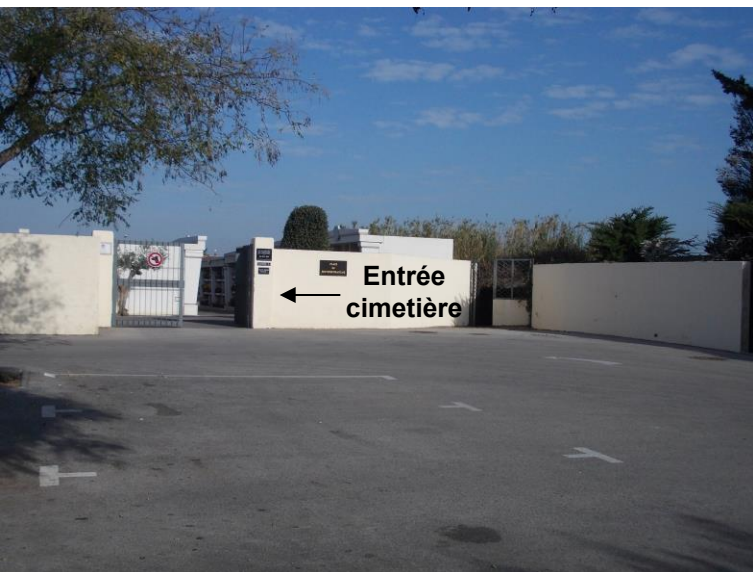


Stationnements



Entrée

■ ZONE CIMETIERE ENTREE 5 – STATIONNEMENT



■ CONSTAT

Une zone de stationnement est matérialisée, pas de stationnement réservé.

■ 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.



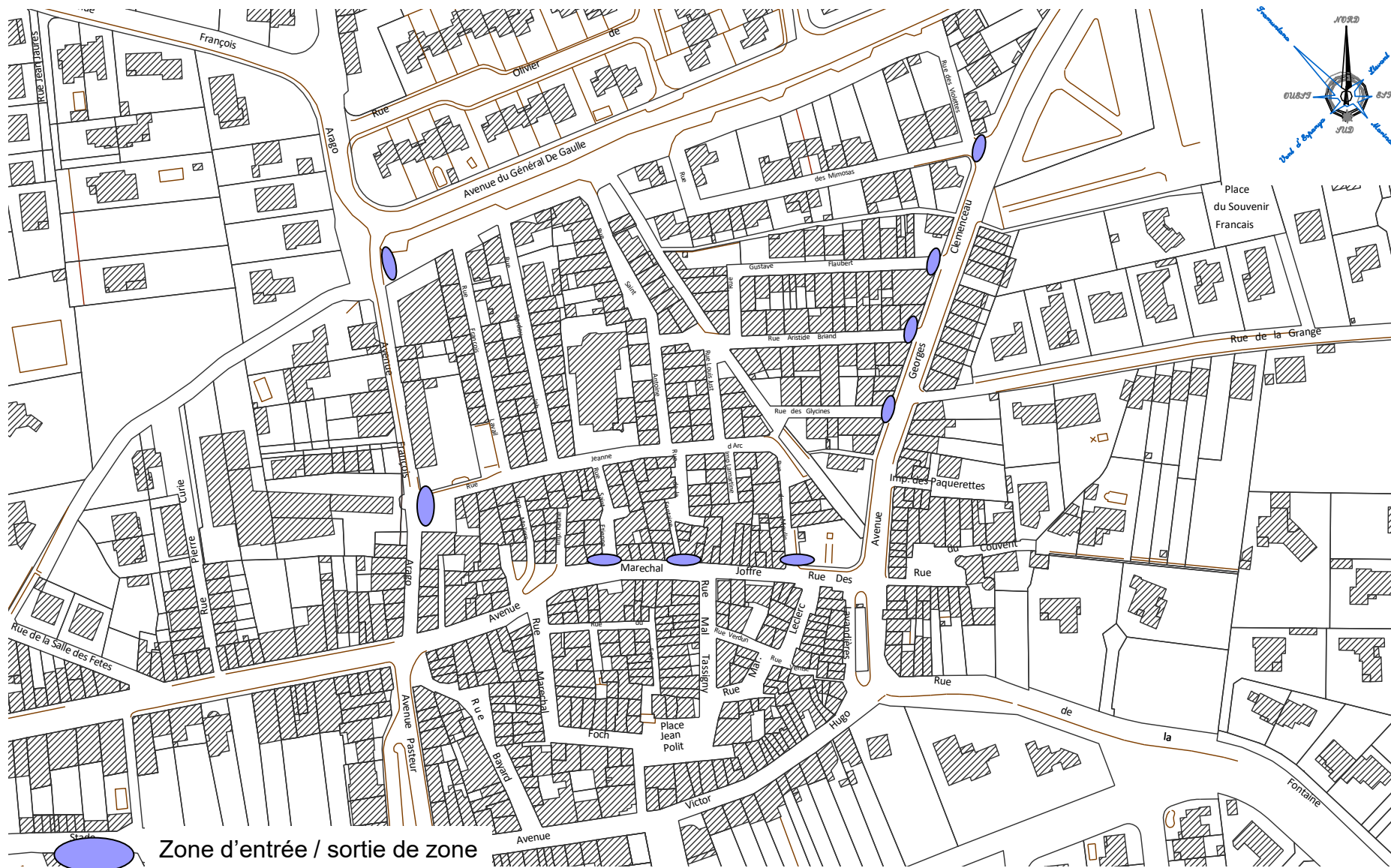
■ PISTES D'AMELIORATION

Création complète d'un stationnement.

Afin de ne pas décaler les stationnements existants, le stationnement réservé sera créé le long du mur situé côté droit de l'entrée du cimetière.

This is a detailed street map of a residential area in Paris, France, centered around the 19th arrondissement. The map shows a grid of streets with various names, including Avenue du Général De Gaulle, Avenue François, Avenue Clemenceau, and Avenue Georges. A large area is outlined in pink, indicating a specific neighborhood or district. The map also shows building footprints, parks, and a compass rose in the top right corner.

SIGNALETIQUES



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

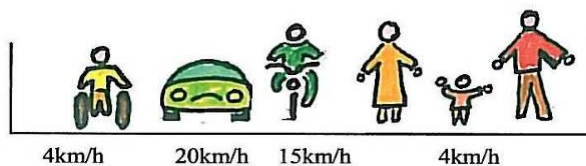


Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Pyrénées-Orientales

Service Ingénierie du Développement Durable

Code de la route

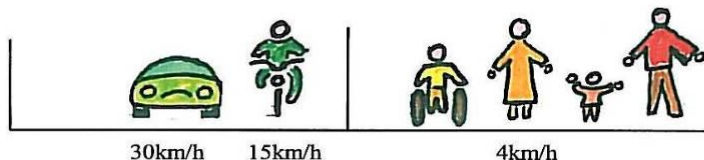
Zone de rencontre (20 km/h)



Partage de l'espace entre tous usagers.

Piétons prioritaires.

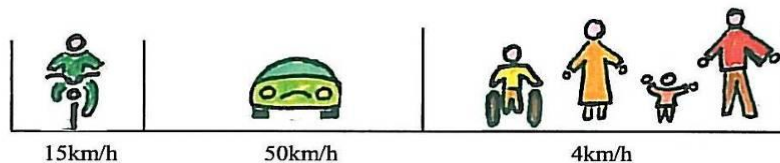
Zone 30 km/h



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.

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 HT 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:

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
ARRET DE BUS B1	Création complète d'un quai+ matérialisations	10000	30/12/2014		
Ctr Commercial (Sud)	Reprise du revêtement	1500			
<u>Traverse</u>	Abaissé de trottoir	1500			
	2 bandes d'éveil de vigilance	600			
ARRET DE BUS B1	Trottoir réhaussé et élargi en quai + matérialisations	5500	30/12/2014		
Ctr Commercial (Nord)	Création d'une pente	1500			
ARRET DE BUS B2	Quai à rehausser et matérialiser	5500	30/12/2014		
Charrette (Est)	Abaissé de trottoir	3000			
	2 bandes d'éveil de vigilance	1200			
	Aménagement de l'îlot	devis			
ARRET DE BUS B2	Quai à rehausser et matérialiser	5500	30/12/2014		
Charrette (Nord)	Abaissé de trottoir	3000			
	2 bandes d'éveil de vigilance	1 200			
	Aménagement de l'îlot	devis			
ARRET DE BUS B3 (SUD)	Quai à rehausser et matérialiser	5 500	30/12/2014		
ARRET DE BUS B3 (NORD)	Quai à rehausser et matérialiser	5500	30/12/2014		
	Abaissé de trottoir	1500			
	2 bandes d'éveil de vigilance	600			
ARRET DE BUS B4	Création complète d'un arrêt + matérialisations	10000	30/12/2014		
Mas Pams (Sud)	Abaissé de trottoir	1500			
	2 bandes d'éveil de vigilance	600			

SYNTHESE

43