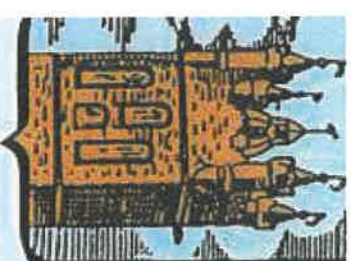


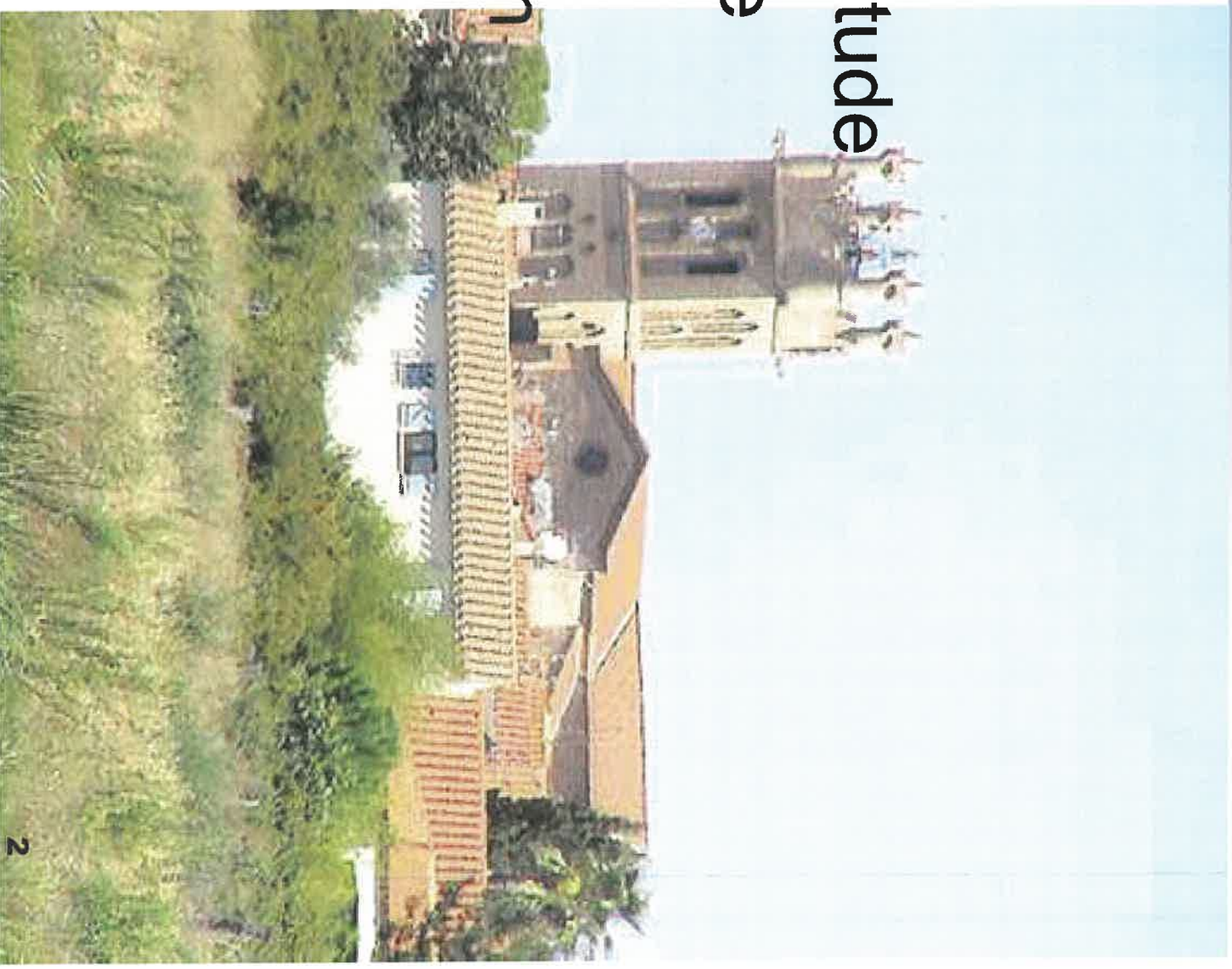
Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics

VILLELONGUE DE LA SALANQUE (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 VILLELONGUE DE LA SALANQUE 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 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 ?

Maire 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

LOGEMENT

(privé, social, de loisirs,...)

Vous êtes ?

Maire 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

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 ?

Maire d'Ouvrage

Respect de la réglementation

Autorité de police

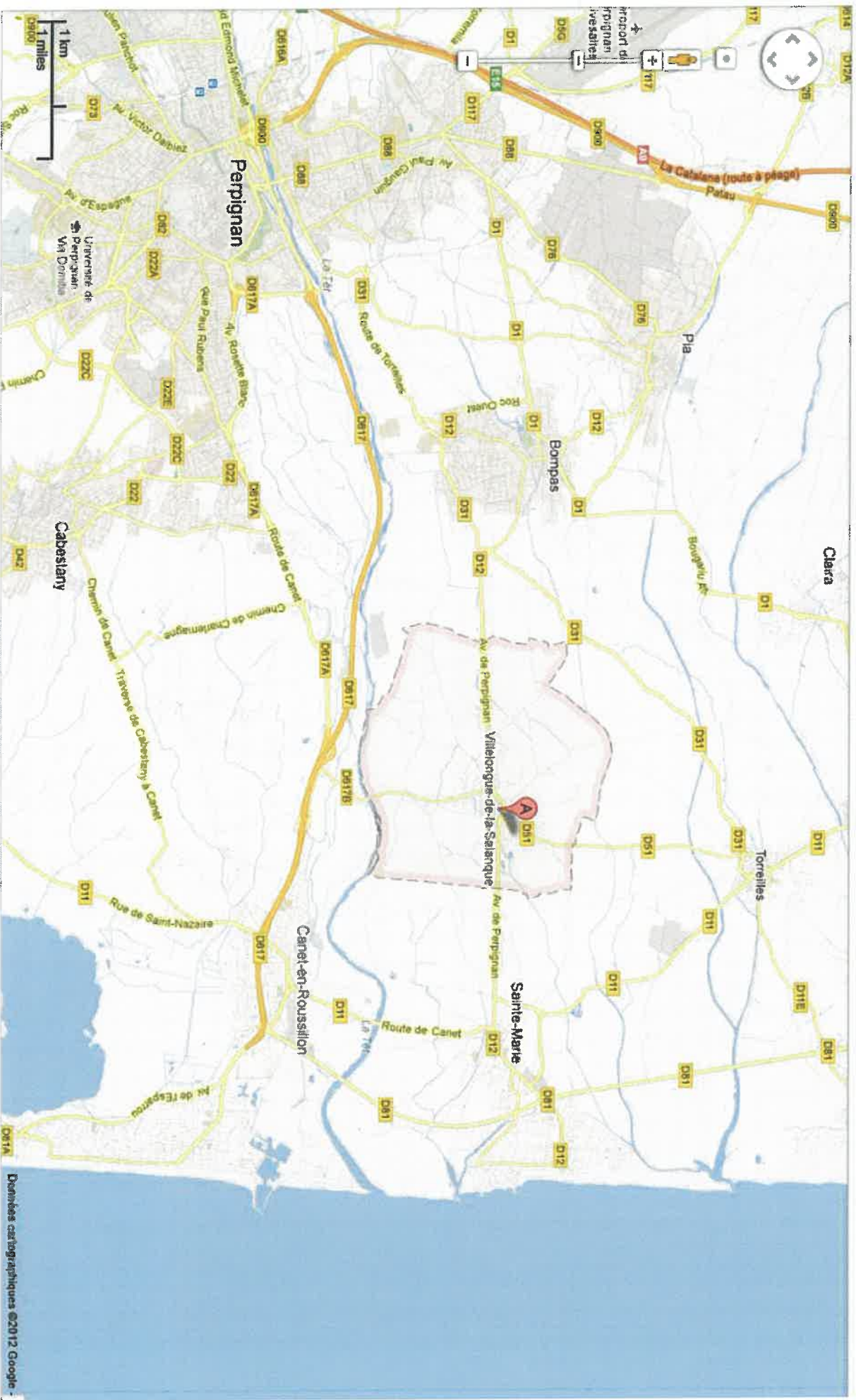
Gestion du stationnement

Propriétaire

Maintien de l'accessibilité préexistante

Amélioration des aménagements.

■ PRESENTATION GENERALE DE LA COMMUNE



■ PRESENTATION GENERALE DE LA COMMUNE

Villelongue-de-la-Salanque est une ville de France, située dans le département Pyrénées-Orientales, de la région Languedoc-Roussillon. Les habitants de Villelongue-de-la-Salanque sont appelés les Villelonguets, Villelonguettes.

Les 2937 habitants de la commune vivent sur une superficie de 7 km² avec une densité de 420 habitants par km² et une moyenne d'altitude de 8 m.

Les villes voisines sont Torrelles, Sainte-Marie, Canet-en-Roussillon, Clairà, Saint-Laurent-de-la-Salanque.

■ Evolution Démographique (source INSEE)

1936	1946	1954	1962	1968	1975	1982	1990	1999	2007	-
1375	1282	1406	1540	1642	1548	2027	2139	2461	2912	-

En constante augmentation tout au long du XIXe siècle, la population dépasse les 1000 habitants dès 1876 (1005 habitants). Ensuite, elle se stabilise entre 1200 et 1500 habitants. Le nouvel essor de ces dernières décennies (on dépasse les 2000 habitants en 1982) est bien entendu lié à la proximité de Perpignan et à la construction de plusieurs lotissements. Symbole de cet accroissement : le grand calvaire, autrefois isolé à proximité de la ville, est aujourd'hui entièrement entouré d'habitations.

■ Historique

Le village remonte au X^e siècle. L'église Saint Marcel de Villelongue fut construite en forteresse en 1197 avec l'autorisation du roi d'Aragon Pere 1er, mais il fallut attendre le XIV^e siècle pour qu'une véritable enceinte fortifiée entoure le village. En 1344, les premiers problèmes d'irrigation furent réglés par Jaume II, roi de Majorque.

La seigneurie de Villelongue

La première trace d'un seigneur de Villelongue date de 1319. Cette année là le roi de Majorque Sanch cède à son majordome Pierre de Bellcastell divers droits de justice sur Villelongue de la Salanque. Son fils François en héritera et sera le premier seigneur du lieu dont on a une preuve formelle. Par la suite la seigneurie passera successivement à ses deux fils Jean et Pauquet, et à leurs morts respectives après 1375 elle passera à Pauquet de Bellcastell, leur oncle et frère de Pierre. S'étant rangé du côté des rois d'Aragon, la famille de Bellcastell put conserver Villelongue après que le royaume de Majorque soit englobé dans l'Aragon.

A la mort de Pauquet en 1377 le village passa à son fils François, puis le n'ai plus de traces des seigneurs de Villelongue jusqu'au XV^e siècle

En 1477, Villelongue luttait en vain contre l'occupation des troupes de Louis XI. C'est également au XV^e siècle que fut modifié l'église de Villelongue. Le clocher date de 1508. Cette église abrite deux monuments funéraires, le premier datant de 1324, l'autre de 1449 (inscrits aux monuments historiques).

Au XV^e siècle la seigneurie de Villelongue passa à la Famille Oms. C'est Pierre-Arnaud d'Oms, fils de François d'Oms qui devient le premier seigneur de Villelongue de la Salanque de cette famille. Il était également seigneur de Taxo d'Avall. Puis ce fut Jean François, puis Onuphre, puis Bernard, qui lui était également châtelain de Tautavel.

Son fils fut Joseph d'Oms, lui aussi châtelain de Tautavel et seigneur de Villelongue de la Salanque.

En 1639, il prit rang dans l'armée des nobles catalans que commandait Dalmace de Queralt.

A sa mort son fils reprit les titres de seigneur de Villelongue, de Taxo d'Avall, de châtelain de Tautavel et obtient celui de seigneur de Vingrau. Politiquement il s'endurcit dans le parti pris de son père pour l'Espagne. Du coup le roi de France Louis XIV confisqua ses terres le 12 août 1653 et les donna au comte de Noailles le 11 mars 1656 pour servir à l'entretien de la garnison de Perpignan.

Un procès fut intenté en 1666 à Emmanuel d'Oms, accusé de félonie. Il fut convaincu du crime de lèse-majesté pour sa complicité dans les tentatives faites par Maur de la Réa, abbé de Saint Géris des Fontaines, pour livrer la place de Collioure aux espagnols.

La seigneurie passa donc au duc de Noailles vers le milieu du XVII^e siècle. La suite des seigneurs de Villelongue m'échappe encore.

Au XV^e siècle une nouvelle chapelle fut construite : Elle fut consacrée à Saint Sébastien.

-Patrimoine

Église Saint Marcel, partie romane et tour carrée.

Elle est dédiée à saint Marcel. C'est un vaste édifice construit pour l'essentiel dans la seconde moitié du XIX^e siècle (elle a été consacrée en 1878) en utilisant l'ancienne église d'origine romane remaniée au X^e siècle, mais en l'agrandissant et en modifiant l'orientation (aujourd'hui le grand chevet polygonal se trouve au nord). Elle possède un très grand clocher quadrangulaire, construit au début du XVI^e siècle et restauré en 1895, orné de gargouilles aux quatre angles du sommet. Parmi le mobilier, on notera surtout deux monuments funéraires en marbre, tous deux classés : le monument de Guillem Maris, sacristain de Villelongue, portant la date de 1323, et la dalle de Berenguer Amyll, autre sacristain, datée de 1449.



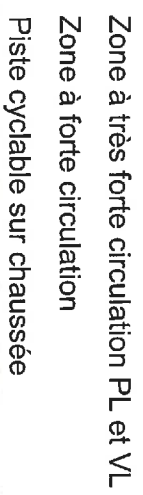
Chapelle de San Sebastian

À l'entrée de Villelongue, en venant de Bompas, se trouve une petite chapelle dédiée à saint Sébastien qui paraît remonter au XVI^e siècle, et dont la première mention connue date de 1630. Une autre église existait autrefois, celle de Sant Esteve del Pi (à la limite avec Claira et Torrelles), encore mentionnée dans le cahier de doléances de 1789, mais dont il ne reste aujourd'hui plus rien, sinon un lieu-dit sur le cadastre.



11







ELABORATION DU DIAGNOSTIC

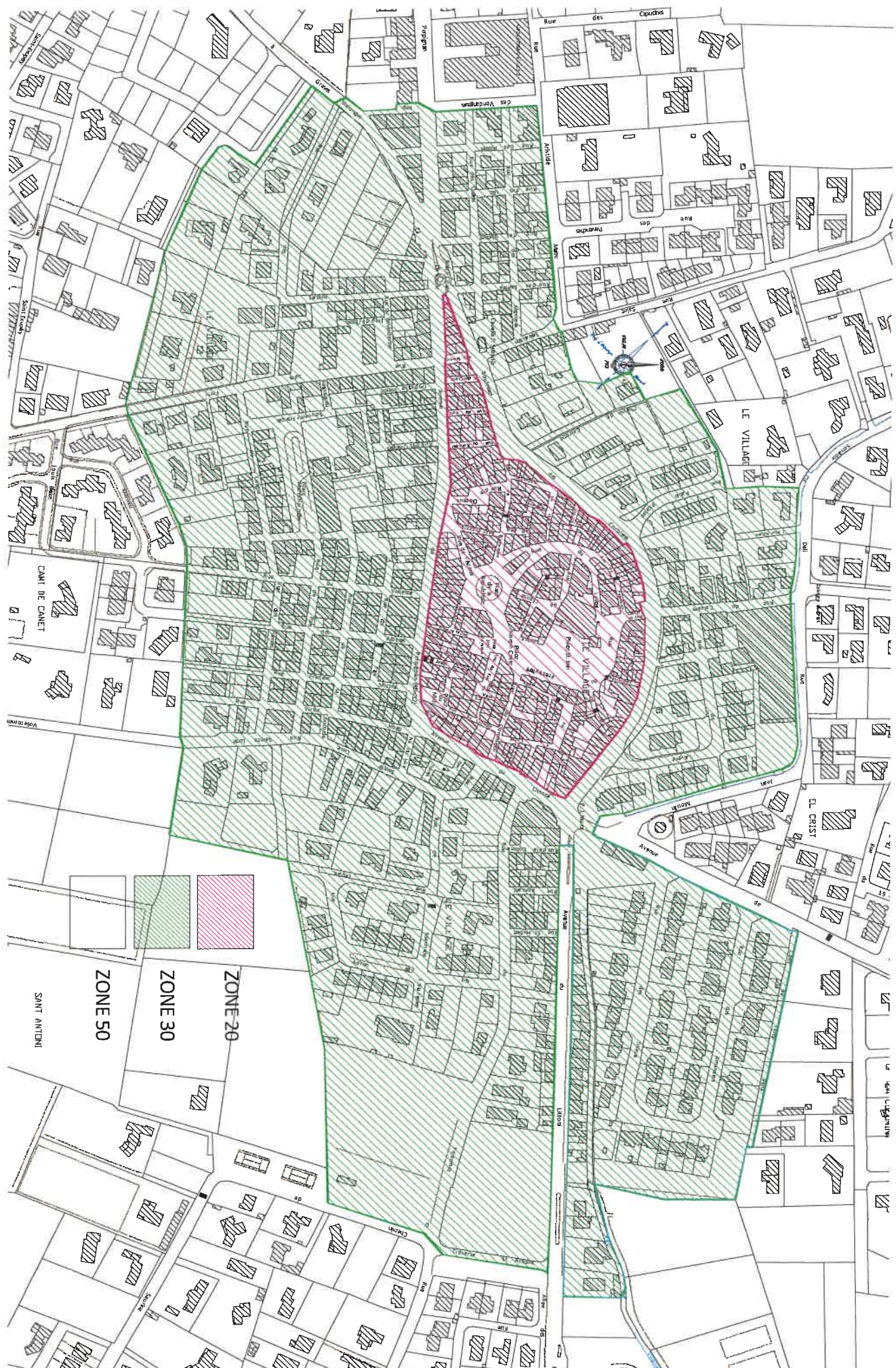
Le présent document a pour objectif d'établir un constat sur l'accessibilité des périmètres retenus.

Ce constat est fait en référence aux dispositions réglementaires actuelles. Il visera à relever les difficultés rencontrées dans le cheminement et lors de l'accès aux principaux bâtiments et à proposer des pistes d'amélioration permettant de remédier aux situations handicapantes afin d'améliorer le confort d'usage.

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

Nous l'avons scindé en six étapes:

- **ZONES DE STATIONNEMENT**
- **ZONES D'ARRETS DE BUS**
- **LIAISON STATIONNEMENT – PARC**
- **LIAISON STATIONNEMENT – CIMETIERE**
- **LIAISON STATIONNEMENT – MAIRIE**
- **LIAISON BUS – SALLE DES FETES**



ZONE DE CIRCULATION APAISEE - REGLEMENTATION

■ LA ZONE 20 – LA ZONE DE RENCONTRE

Le Code de la route précise que

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

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

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

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

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

Il n'y est donc pas réalisé de trottoirs.



ZONE DE CIRCULATION APAISEE - REGLEMENTATION

■ LA ZONE 30

Le Code de la route précise que:

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

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

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



ZONE DE CIRCULATION APAISEE - REGLEMENTATION



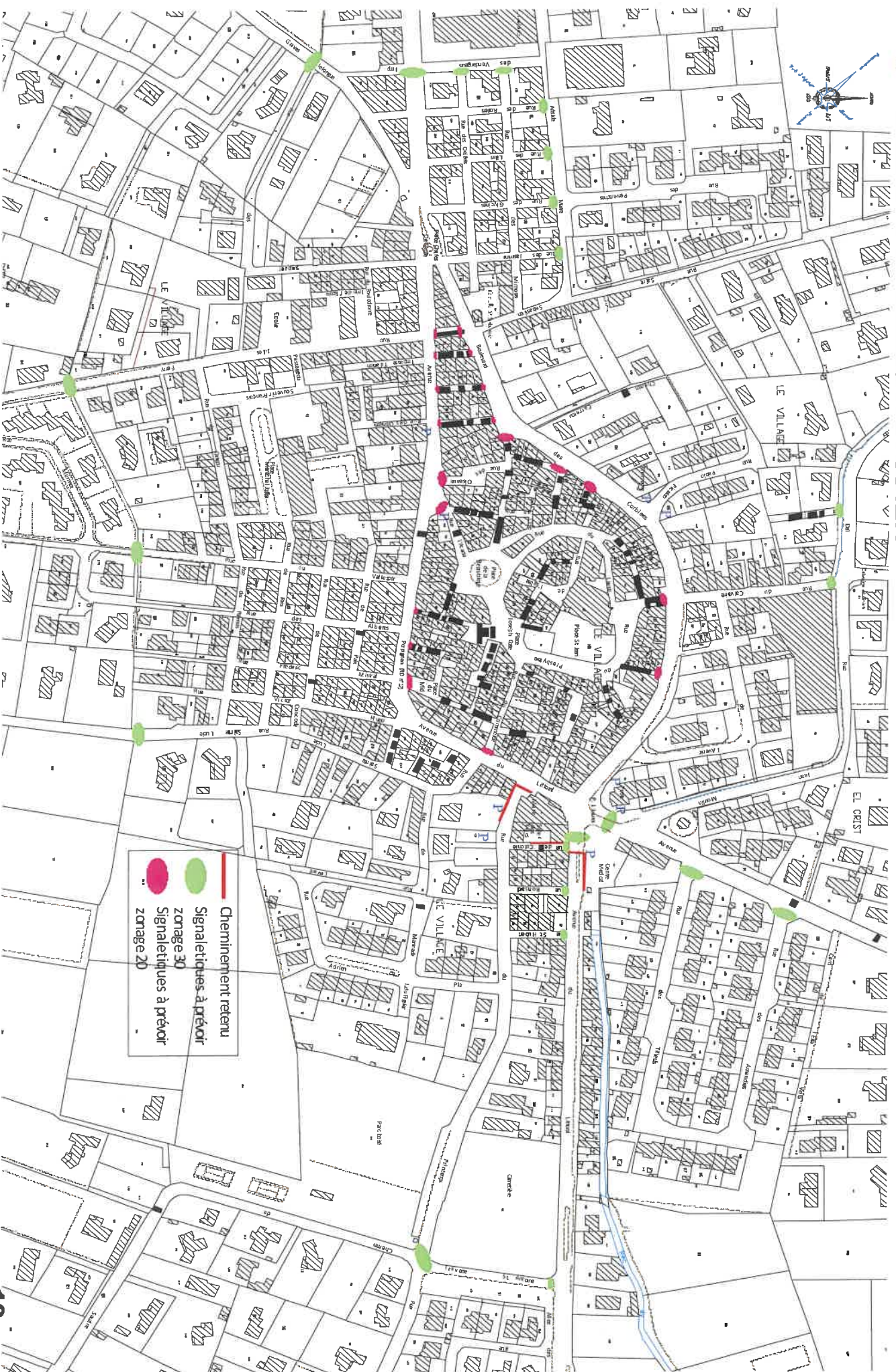
*Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Pyrénées-Orientales
Service Ingénierie et Développement Durable*

Code de la route

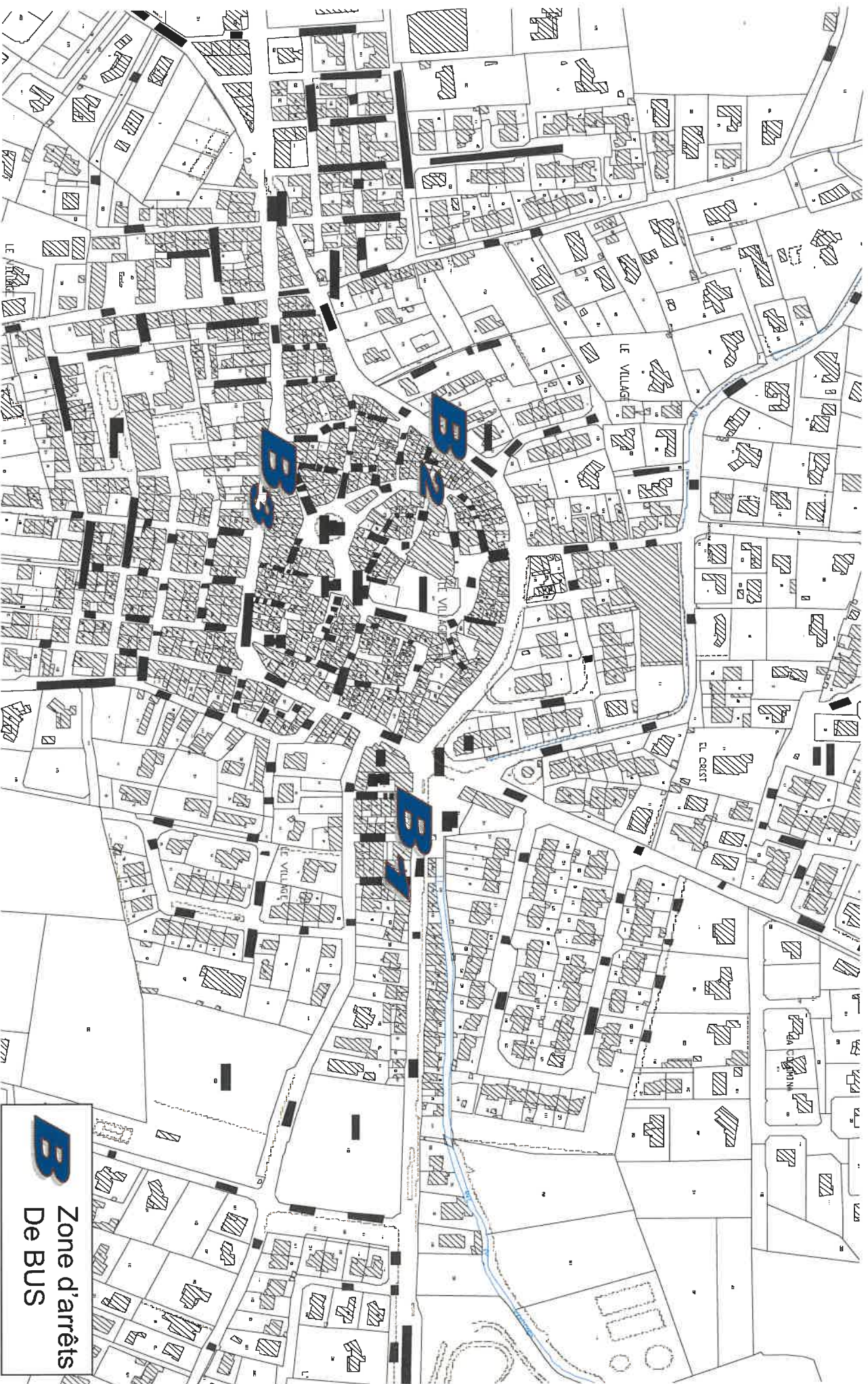
Zone de rencontre (20 km/h) Partage de l'espace entre tous usagers. Piétons prioritaires.
Zone 30 km/h Partage de l'espace entre véhicules à moteur et cycles, mais pas des piétons. Contre-sens cyclable autorisé
Zone 50 Séparation des cycles et des véhicules à moteur.

L'espace public en agglo

CIRCUITS ET ZONES A ETUDIER



Zones ARRET DE BUS



■ ARRET DE BUS – B1

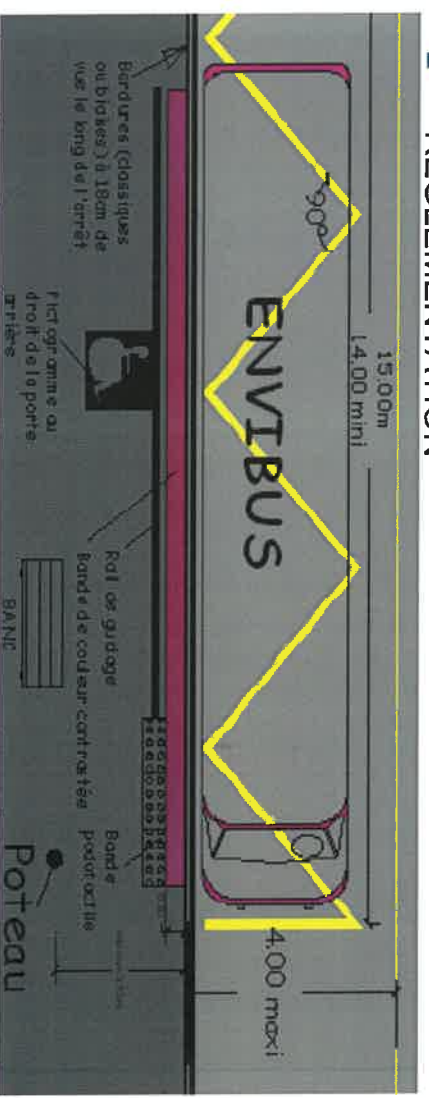


■ CONSTAT

Coté Centre Médical : Un abri, pas de banc, absence de signalétique horizontale sur la chaussée, cheminement sur trottoir de 1.40m non entravé. La hauteur du trottoir est de 6cm.

Coté Mairie : Aucun aménagement n'est existant, la zone n'est repérable que grâce à la signalétique verticale, la hauteur du trottoir est de 6cm.

■ REGLEMENTATION



■ PISTES D'AMELIORATION

Coté Mairie et coté Centre Médical :

Un banc est à rajouter,

Une bande podotactile au droit de l'entrée avant du bus,

Un pictogramme à dessiner au droit de l'entrée arrière du bus,

Une signalétique horizontale est à prévoir sur la chaussée,

Le trottoir devra être réhaussé de 12cm sur 14m de long pour un autobus standard.

Une largeur de trottoir de 1.40m doit rester libre de tout obstacle.

Les largeurs des trottoirs existants sont suffisantes pour ne pas être entravés, attention aux emplacements des poubelles.

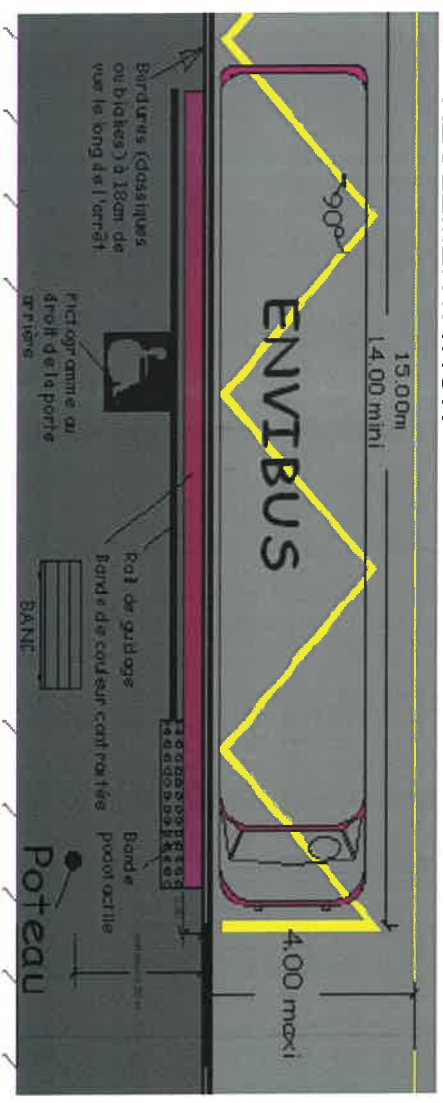
■ ARRET DE BUS – B2



■ CONSTAT

La bordure du quai a été rehaussé, la signalétique horizontale et verticale est visible, un cheminement de 1.40m sur trottoir est respecté et non entravé, des bancs ont été positionné.

■ REGLEMENTATION



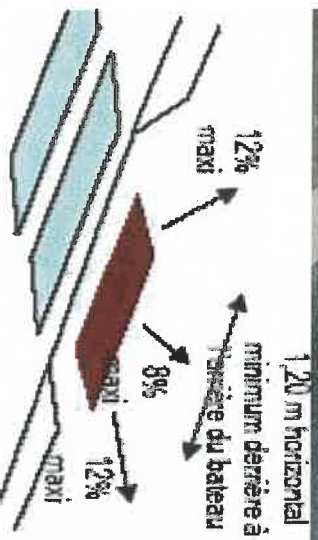
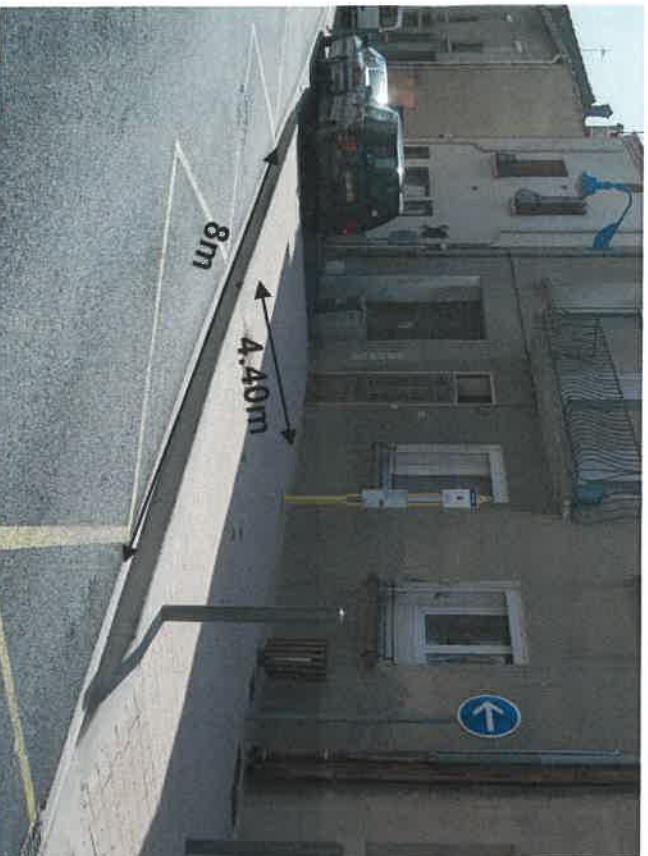
■ PISTES D'AMELIORATION

Prévoir :

Une bande podotactile au droit de l'entrée avant du bus, un pictogramme à dessiner au droit de l'entrée arrière du bus.

La largeur du trottoir existant est suffisante pour ne pas être entravé.

ARRET DE BUS - B3

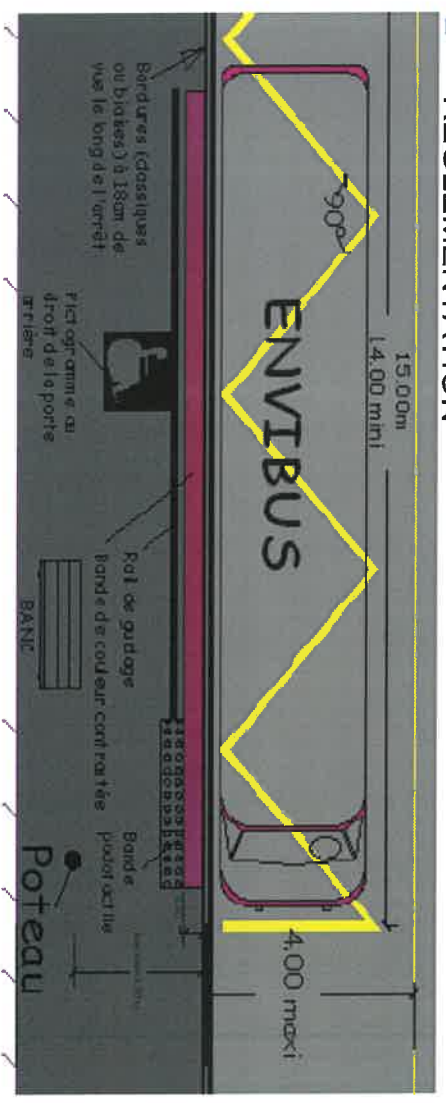


■ CONSTAT

La bordure du quai a été rehaussé, la signalétique horizontale et verticale est visible, un cheminement de 1.40m sur trottoir est respecté et non entravé, pas d'abri et pas de banc.

Un potelet se trouve de chaque côté de la traverse.

■ REGLEMENTATION



■ PISTES D'AMELIORATION

Prévoir :

Une bande podotactile au droit de l'entrée avant du bus, un pictogramme à dessiner au droit de l'entrée arrière du bus.

Un banc qui sera mis à disposition contre le bâti.

La largeur du trottoir existant est suffisante pour ne pas être entravé.

Les potelets sont à enlever car ils entravent le cheminement des malvoyants au milieu des bandes podotactiles.

■ STATIONNEMENT RUE DE L'ACACIA



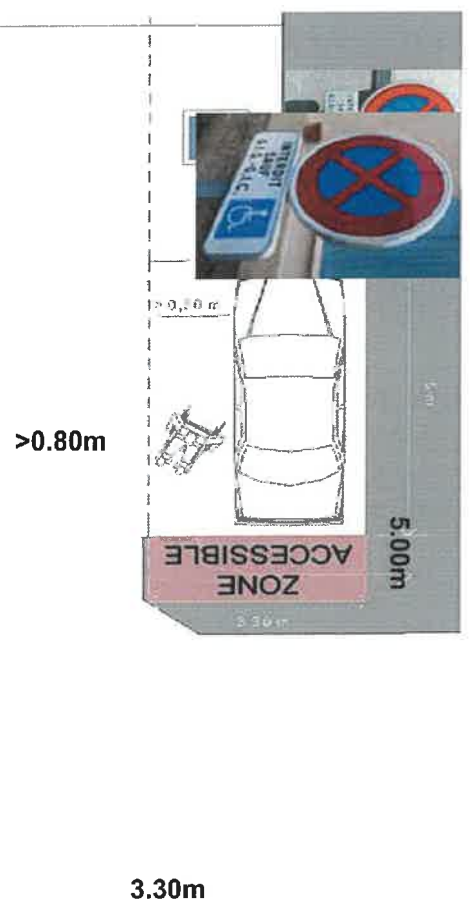
■ CONSTAT

Le stationnement desservant le café et le tabac-presse est sur la voie et entrave la circulation.

Cet emplacement est illicite et à déplacer.

■ 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 ne pas entraver la voie, le stationnement pourra être déplacé sur la Place de la République ou sur une zone plus élargie.

Réaménager totalement une zone de stationnement conforme et adaptée.

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

■ STATIONNEMENT CENTRE MEDICAL



■ CONSTAT

Un emplacement réservé est aménagé sur le parking « centre médical ».

■ REGLEMENTATION

2% de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement. La zone d'accès à l'arrière du véhicule doit rester accessible.

■ PISTES D'AMELIORATION

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



■ STATIONNEMENT PHARMACIE

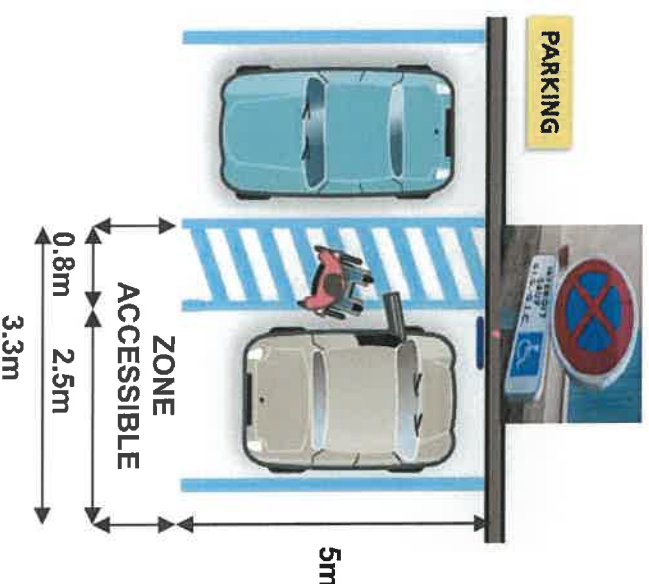


■ CONSTAT

Un emplacement réservé est aménagé sur le parking de la pharmacie.
Un parc à vélo est présent sur le cheminement stationnement - accès pharmacie.
Les véhicules garés « débordent » de leur emplacement et entravent le cheminement d'accès à la pharmacie.

■ REGLEMENTATION

2% de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement.
La zone d'accès à l'arrière du véhicule doit rester accessible.
Les mobiliers urbains n'entravent pas le cheminement.



■ PISTES D'AMELIORATION

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

Afin de ne pas entraver le cheminement :

- Un potelet conforme pourra être positionné
- Le parc à vélo devra être déplacé



STATIONNEMENT PARC

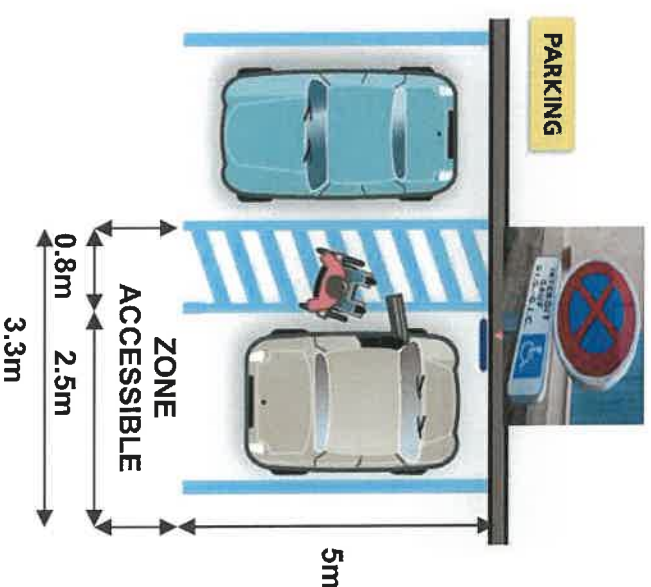
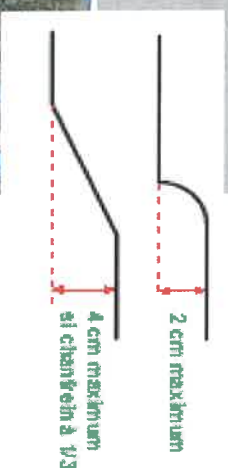


■ CONSTAT

Aucun stationnement de marqué sur cette zone.
La profondeur du parking est de 5.40m.
A l'entrée du parc la hauteur du trottoir est de 14cm.

■ REGLEMENTATION

Abaissé de trottoir de 0.80m mini.
Ressaut 2cm maxi.



■ PISTES D'AMELIORATION

Création d'une zone de stationnement conforme le plus près possible de l'entrée du parc.
Pour permettre l'accès au parc, le trottoir devra être abaissé de 12cm mini sur une largeur mini de 0.80m.
Appuyer la signalisation horizontale par la matérialisation d'une figurine peinte « fauteuil roulant ».

STATIONNEMENT CIMETIERE

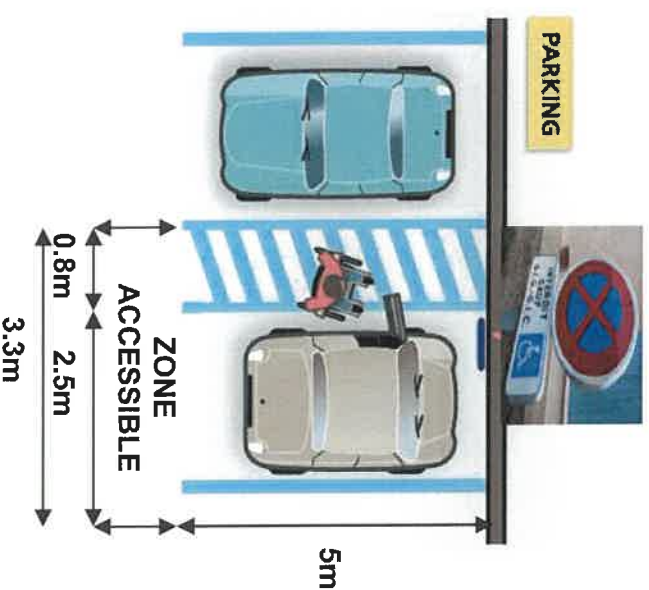


■ CONSTAT

Aucun stationnement de marqué sur cette zone.
La profondeur du parking est de 5.40m.

■ REGLEMENTATION

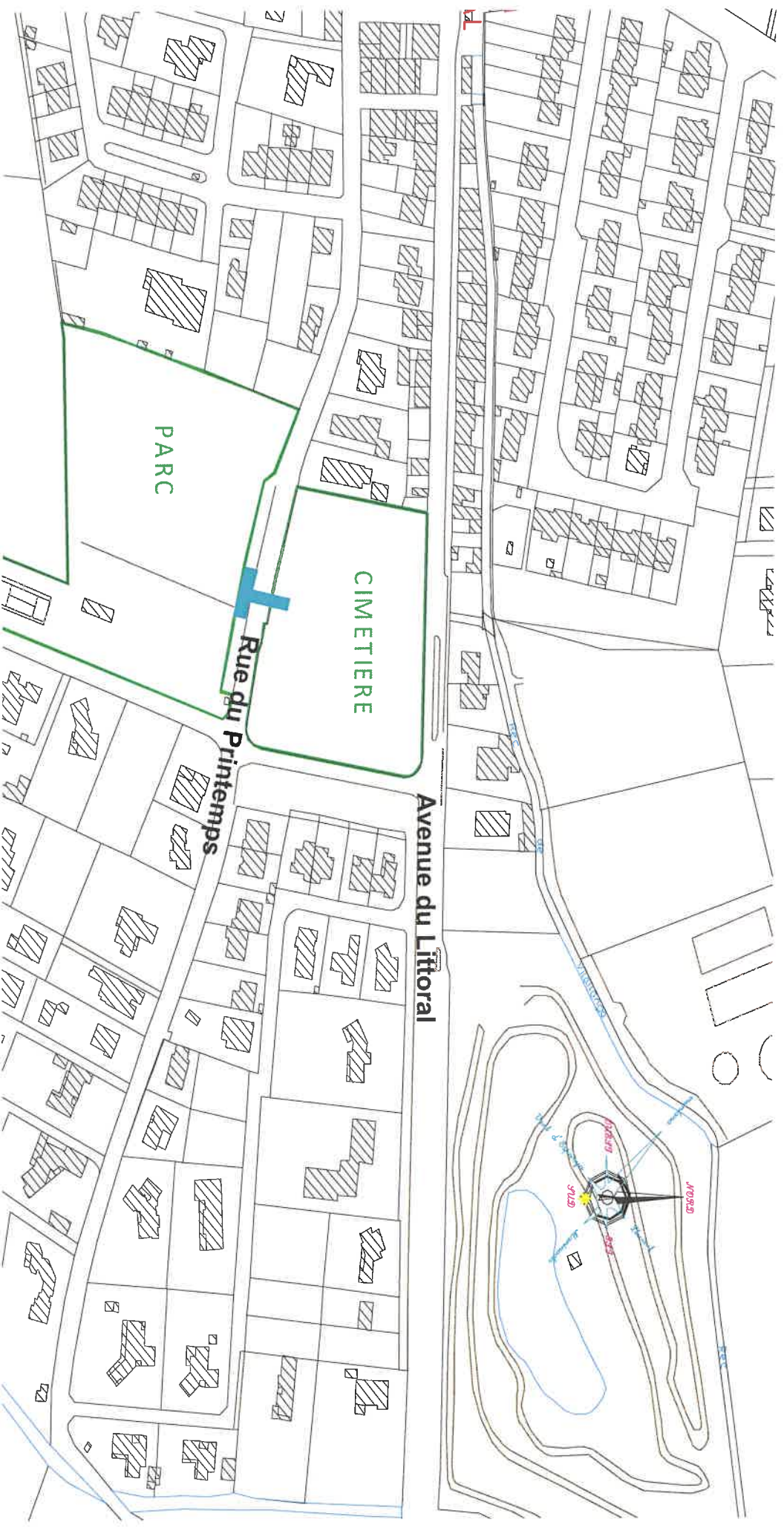
Prévoir une largeur mini de 3.30m pour le stationnement dont une bande de 0.80m pour la sortie du véhicule.
La zone d'accès à l'arrière du véhicule doit rester accessible.



■ PISTES D'AMELIORATION

Création d'une zone de stationnement conforme le plus près possible de l'entrée du cimetière.
Appuyer la signalisation horizontale par la matérialisation d'une figurine peinte « fauteuil roulant ».

LIAISON STATIONNEMENT – CIMETIERE RUE DU PRINTEMPS



Cheminement d'une zone de stationnement à l'entrée du Cimetière.

Le parking est situé côté Sud de la Rue du Printemps, l'accès au Cimetière côté Nord de la rue.

LIAISON STATIONNEMENT – CIMETIERE RUE DU PRINTEMPS

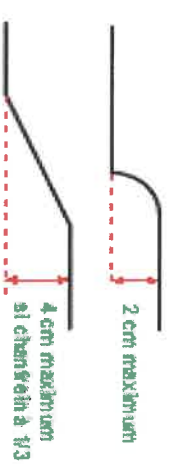
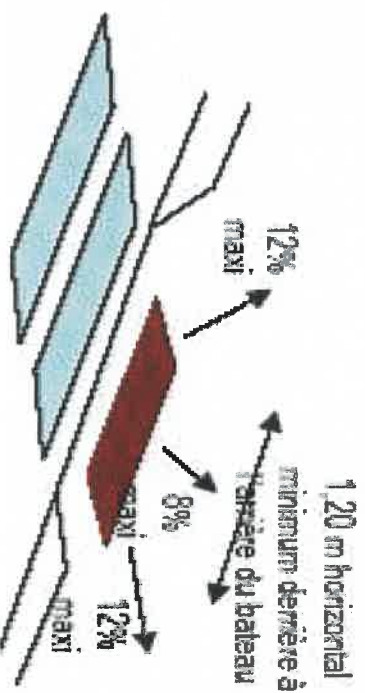


■ CONSTAT

Pas de traverses piétons pour assurer la liaison stationnement / cimetière.
La hauteur actuelle du trottoir est de 8cm.
La largeur de la rue est de 7m.

■ REGLEMENTATION

Les traverses doivent être aménagées de bandes podotactiles de longueur 1.20m mini au droit de chaque traverse, d'abaissés de bordure.
Les mobiliers urbains n'entravent pas le cheminement.



■ PISTES D'AMELIORATION

Création d'une traverse conforme.

■ STATIONNEMENT – MAIRIE



■ CONSTAT

Un emplacement réservé est aménagé sur le parking « Mairie ».

■ REGLEMENTATION

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.

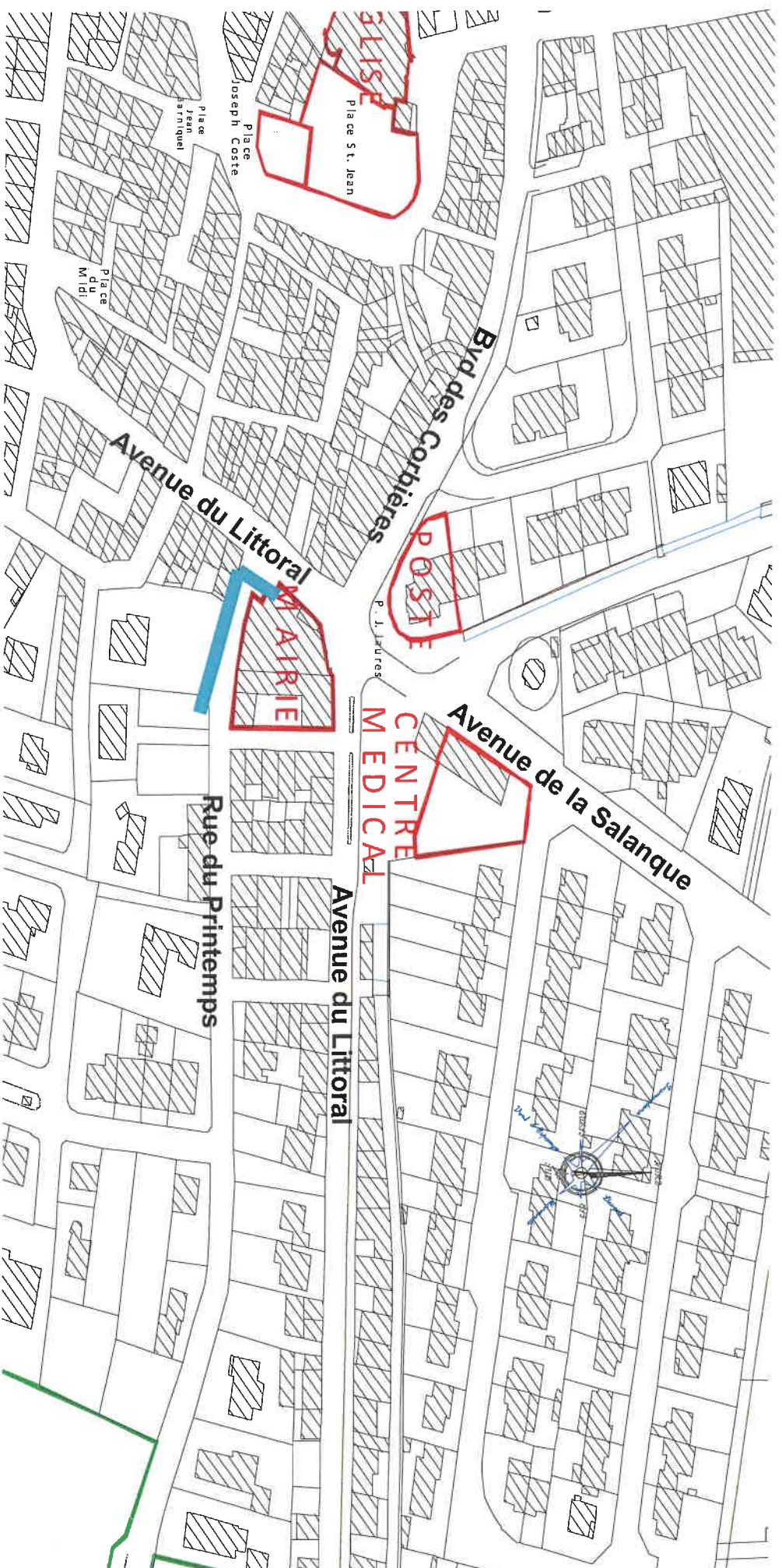
■ PISTES D'AMELIORATION

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

Attention à laisser une zone accessible à l'arrière de la place que l'on pourra matérialiser au sol pour sécuriser l'emplacement.



■ LAISON STATIONNEMENT – MAIRIE RUE DU PRINTEMPS



Cheminement d'une zone de stationnement à l'entrée de la Mairie.

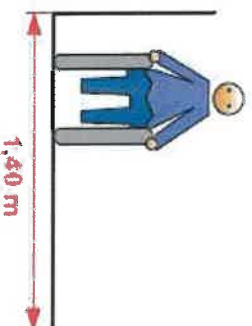
Le parking est situé côté Sud de la Rue du Printemps, l'accès à la Mairie côté Nord.

■ LIAISON STATIONNEMENT – MAIRIE RUE DU PRINTEMPS



■ CONSTAT

- Côté Sud de la rue, présence d'un trottoir de largeur variant de 0.70 à 1.10m.
- La traverse existante au droit de l'entrée de la Mairie est équipée de bande podotactile.
- Un potelet se trouve de chaque côté.



■ REGLEMENTATION

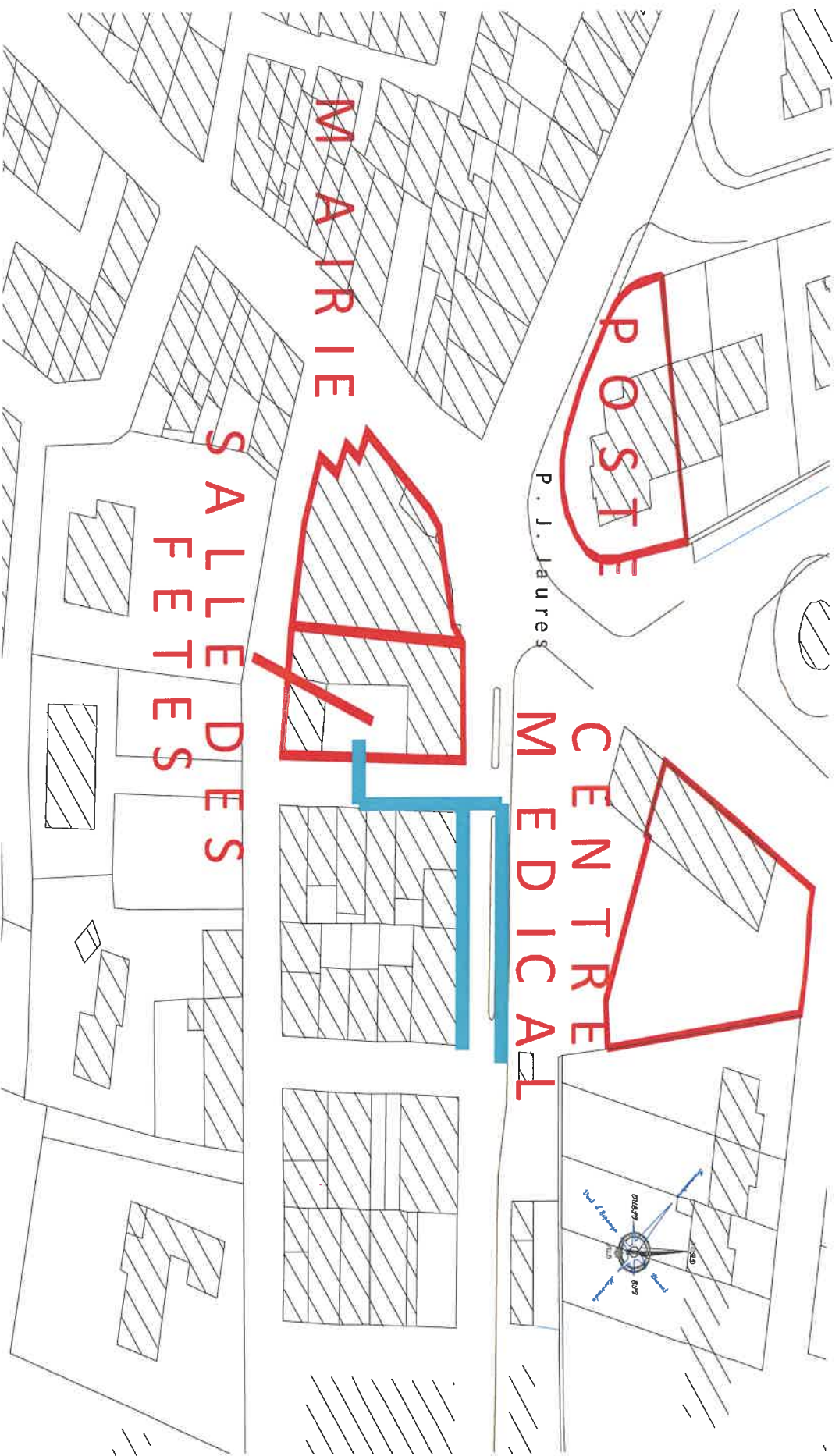
- Un cheminement de 1.40m libre de tout obstacle.
- Un revêtement non glissant, non meuble et sans obstacle.



■ PISTES D'AMELIORATION

- Le trottoir devra être agrandi de 0.70m sur une longueur de 25m, puis de 0.30m sur 15m.
- Les potelets sont à enlever car ils entravent le cheminement des malvoyants au milieu des bandes podotactiles.

■ LIAISON BUS – SALLE DES FETES



Cheminement d'un arrêt de bus, Avenue du Littoral à la salle des fêtes, Rue de la Colonie.
Les deux côtés Nord-Sud de l'Avenue du Littoral sont concernés puis le côté Est, Rue de la Colonie.

■ LAISON BUS – SALLE DES FETES AVENUE DU LITTORAL

■ CONSTAT

Aucune traverse piétons.

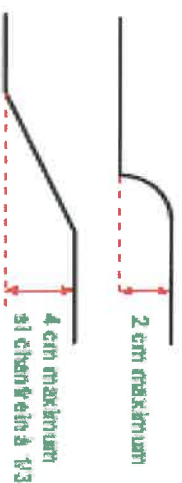
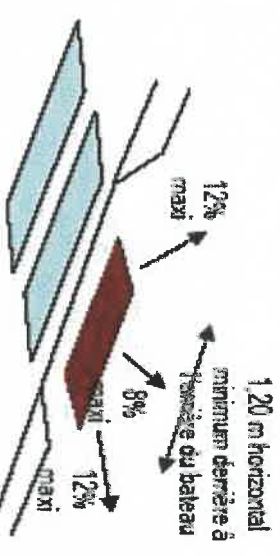
Rue en double sens de 7m de large, la hauteur du trottoir est de 6cm.

Un îlot central pavé au milieu de la chaussée de 1m de large.



■ REGLEMENTATION

Les traverses doivent être aménagées de bandes podotactiles, d'abaissés de bordure :



■ PISTES D'AMELIORATION

Création d'une traverse réglementaire et conforme.

Un espace de roulement lisse et de largeur de 1.40m mini devra être aménagé sur la zone de l'îlot central.

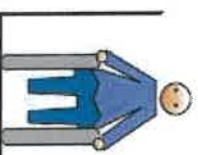
■ LIAISON BUS – SALLE DES FETES RUE DE LA COLONIE

■ CONSTAT

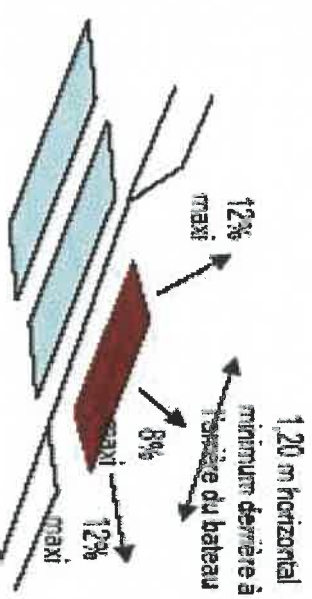
- La largeur de la voie est de 5m.
- La rue comporte 2 trottoirs de 0.40m chacun.
- Des véhicules stationnent d'un côté, la rue est à double sens.
- Aucune traversée conforme sur cette zone.

■ REGLEMENTATION

- Un cheminement de 1.40m libre de tout obstacle.
- Un revêtement non glissant, non meuble et sans obstacle.
- Des ressauts inférieurs à 0.02m ou 0.04m avec chanfrein de 33%.
- Les mobiliers urbains doivent être à $h=+2.20m$ du sol et comporter un élément de contraste visuel s'ils sont de largeur $>0.15m$.

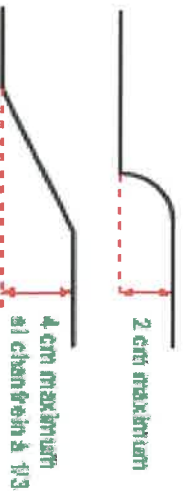


1,40 m



■ PISTES D'AMELIORATION

- Le trottoir côté Est devra être agrandi d'1m sur une longueur de 40m environ.
- La rue pourra être mise en sens unique, les véhicules stationneront sur le parking de la Mairie, à proximité.
- Création d'une traverse réglementaire au droit de l'entrée de la Mairie.



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+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 baisses 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 la mise en place des trois circuits étudiés ainsi que de la signalétiques horizontales et verticales des entrées/sorties de zones.

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

Conformément à la réglementation, une **mise à jour tous les 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 2012 % effectué	MAJ 2013 % effectué	MAJ 2014 % effectué
SIGNALETIQUES	Signalétiques verticales Entrée/Sortie Zone 20	15 200	30/12/2014			
	Signalétiques horizontales Entrée/Sortie Zone 20	1 900				
	Signalétiques verticales Entrée/Sortie Zone 30	19 200				
	Signalétiques horizontales Entrée/Sortie Zone 30	2 400				
ZONE DE BUS B1	Agrandissement du trottoir réhaussé en quai	10 000	30/12/2014			
(Ctre Médical & Mairie)	Matérialisation horizontale (peintures)					
	Bande podotactile					
	Pictogramme					
	Banc	1 400				
ZONE DE BUS B2	Bande podotactile	300	30/12/2014			
(Bvd des Corbières)	Pictogramme	20				
ZONE DE BUS B3	Bande podotactile	300	30/12/2014			
(Ave de Perpignan)	Pictogramme	20				
	Banc	700				
	Suppression des potelets au droit de la traverse	600				
STATIONNEMENTS	Matérialisation horizontale et verticale	300	30/12/2014			
RUE DE L'ACACIA	Aménagement complet d'une place adaptée	500	30/12/2014			
CENTRE MEDICAL	Matérialisation horizontale (peintures)	200	30/12/2014			
PHARMACIE	Matérialisation horizontale (peintures)	200	30/12/2014			
	Mise en place d'un potelet	300				
STATIONNEMENTS	Aménagement complet d'une place adaptée x2	1 200	30/12/2014			
PARC & CIMETIERE	Abaissés des bordures pour traverse	1 200				
	2 bandes d'éveil de vigilance					
	Abaissé du trottoir (Parc)	1 200				

ARRET DE BUS - B1

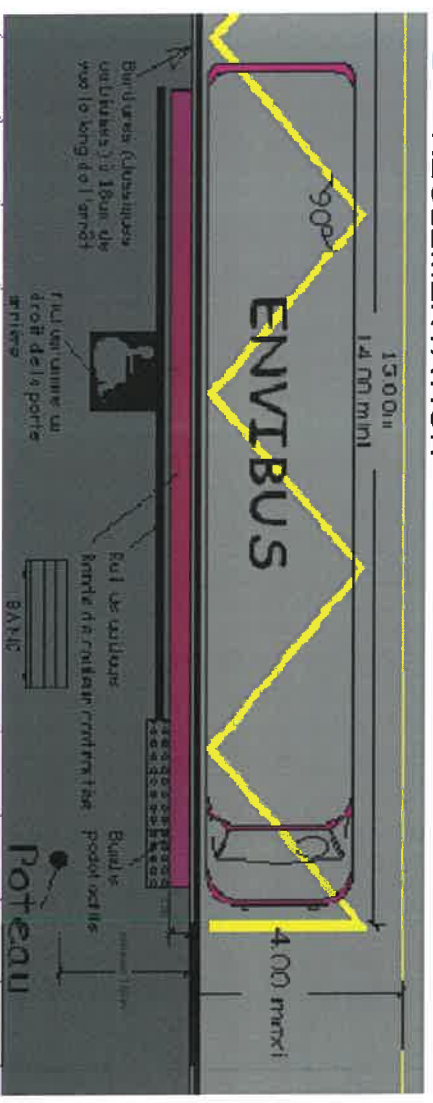


■ CONSTAT

Coté Centre Médical : Un abri, pas de banc, absence de signalétique horizontale sur la chaussée, cheminement sur trottoir de 1.40m non entravé. La hauteur du trottoir est de 6cm.

Coté Mairie : Aucun aménagement n'est existant, la zone n'est repérable que grâce à la signalétique verticale, la hauteur du trottoir est de 6cm.

■ REGLEMENTATION



■ PISTES D'AMÉLIORATION

Coté Mairie et coté Centre Médical :

Un banc est à rajouter,

Une bande podotactile au droit de l'entrée avant du bus,

Un pictogramme à dessiner au droit de l'entrée arrière du bus,

Une signalétique horizontale est à prévoir sur la chaussée,

Le trottoir devra être réhaussé de 12cm sur 14m de long pour un autobus standard.

Une largeur de trottoir de 1.40m doit rester libre de tout obstacle.

Les largeurs des trottoirs existants sont suffisantes pour ne pas être entravés, attention aux emplacements des poubelles.