

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



SAINTE MARIE LA MER (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 STE MARIE LA MER 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

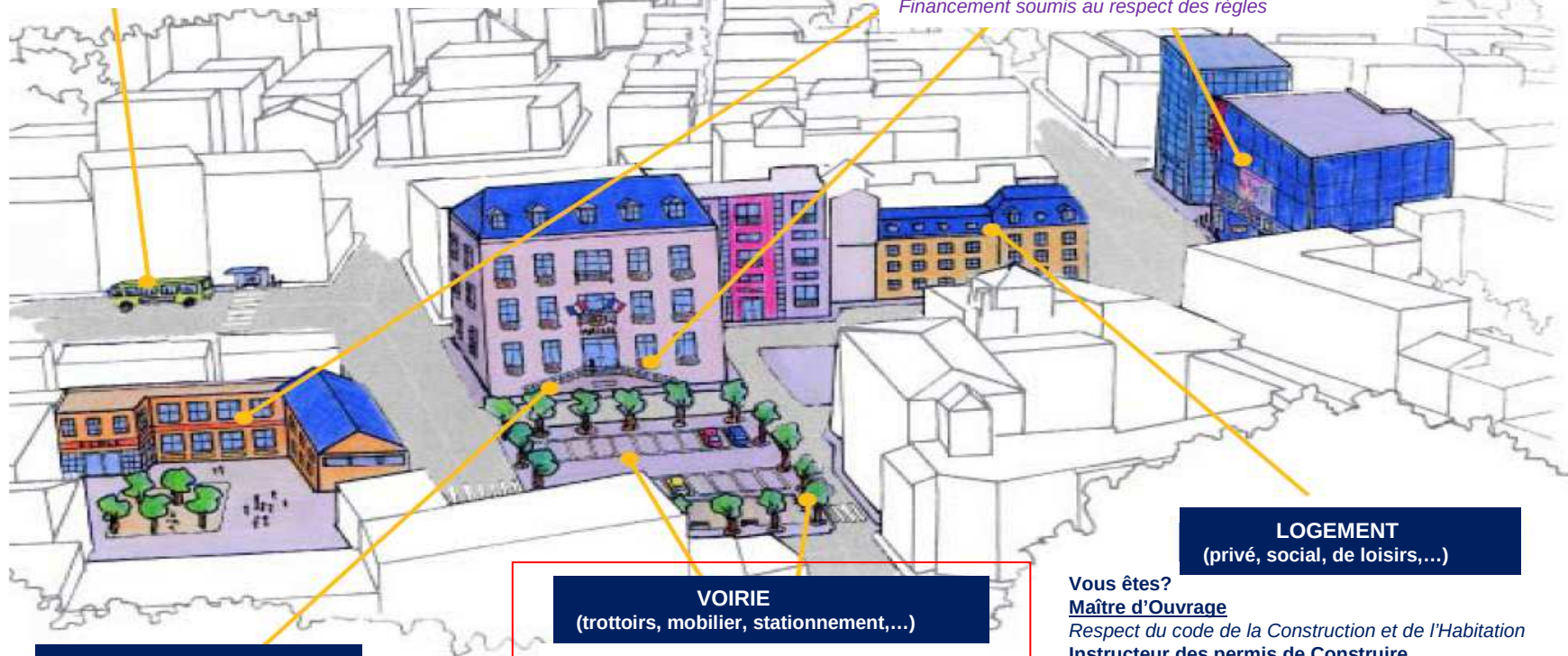
Emission d'un avis

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

Ses habitants sont appelés les Saint-Marinois.

Au coeur d'un riche territoire agricole, bordée de plages assez sauvages, Sainte-Marie la Mer est une commune très nature.

Tournée vers la mer, accueillant de nombreux touristes, la commune a toutefois su préserver un équilibre harmonieux pour préserver son identité.

Le village de Sainte-Marie est situé le long du littoral méditerranéen, à environ 15 kilomètres à l'est de Perpignan, et à 3 kilomètres au nord de Canet-en-Roussillon. Des baraques de pêcheurs à la station balnéaire qu'elle est devenue, la commune a connu des transformations qui ont amélioré le cadre de vie.

Le nom de Sainte Marie apparaît pour la première fois en 1150.

Ce nom, probablement celui d'une famille seigneuriale locale est aussi un hommage à la vierge Marie. Antérieurement le village s'appelait Paribans : mot ancien, qui indiquait la position primitive du village installé sur une butte parmi les marécages.

■ EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE

1962	1968	1975	1982	1990	1999	2007	2011
876	975	931	1 285	2 171	3 452	4 145	4 598



▪ HISTORIQUE

En 1197, Ramon seigneur de Canet et de Saint Marie obtient le privilège de fortifier le village.

Cet acte signé par Pierre d'Aragon, scelle définitivement le destin de Sainte Marie. Les remparts érigés, la population voisine déserte le hameau de Sainte-André de Bigueranes, au profit de la protection de la nouvelle enceinte. Ce village disparaît en trois siècles, seule l'église, défiant le temps résistera jusqu'au XIXème siècle.

La période du XIVème au XVIème siècles, est marquée par la fréquence des disettes, des guerres et de l'épidémie de peste de 1348. D'autres part, les aléas politiques transfèrent pouvoirs et villages aux mains de nouveaux vicomtes.

Ainsi la seigneurie est unie au XVème siècle à celle d'Ille. De ce temps, nous avons conservé deux documents exceptionnels : deux livres terriers qui nous informent sur la vie à Sainte Marie la Mer.

Le village comptait alors 250 à 300 habitants, vivant dans les 68 maisons enserrées dans les murailles et dans les 22 du faubourg. Tout autour de ces remparts s'organisaient des jardins, puis, au loin les terres à blé.

Depuis le XVIème siècle, la guerre entre la France et l'Espagne n'a pratiquement jamais cessé.

Les armées ravagent les cultures et pillent les villages. Ainsi en 1642, l'armée espagnole attaque Sainte Marie et endommage les murailles et l'église. En 1659, l'armée française s'empare du village. A cette même date le traité des Pyrénées fait du Roussillon une province française.

Au XIXème siècle, le village est prospère et riche de ses cultures. Il compte à présent environ 640 habitants dont la plupart sont cultivateurs ou bergers. Sainte Marie, vit alors au rythme des événements politiques de la nation.

En 1848 l'arbre de la liberté, un mûrier est planté sur la place.

Le village scindé en deux, adoptera le parti des blancs ou des rouges et sera animé de réunions secrètes républicaines : le clocher républicain en témoigne encore.

Le XXème siècle est marqué par la naissance de la station balnéaire.

Ce sont les pêcheurs qui en sont à l'origine. En effet, dès 1890, ils bâtissent sur la plage des cabanes pour leur matériel. Avec la mode des bains de mer, les habitués prenant modèle, construisent de petites maisons d'été. Sainte Marie plage naît entre terre et mer.

■ Patrimoine

L'église Sainte-Marie remonte probablement au haut Moyen Âge.

L'édifice actuel ne date cependant, pour ses parties les plus anciennes, que du XIIe siècle ou du début du XIIIe siècle.

Le chevet fortifié, de forme pentagonale, est en effet le dernier vestige de l'église romane.

Extérieurement comme intérieurement, ses parois sont appareillées en pierre de taille, ce qui montre le grand soin apporté à l'édifice.

L'orientation du chevet vers l'intérieur de l'enceinte fortifiée du village laisse penser que l'église jouait le rôle d'ultime refuge en cas d'attaque⁴.



L'abside centrale

Dans le village, on verra les vestiges de l'ancienne enceinte de forme quadrangulaire qui protégeait le village.

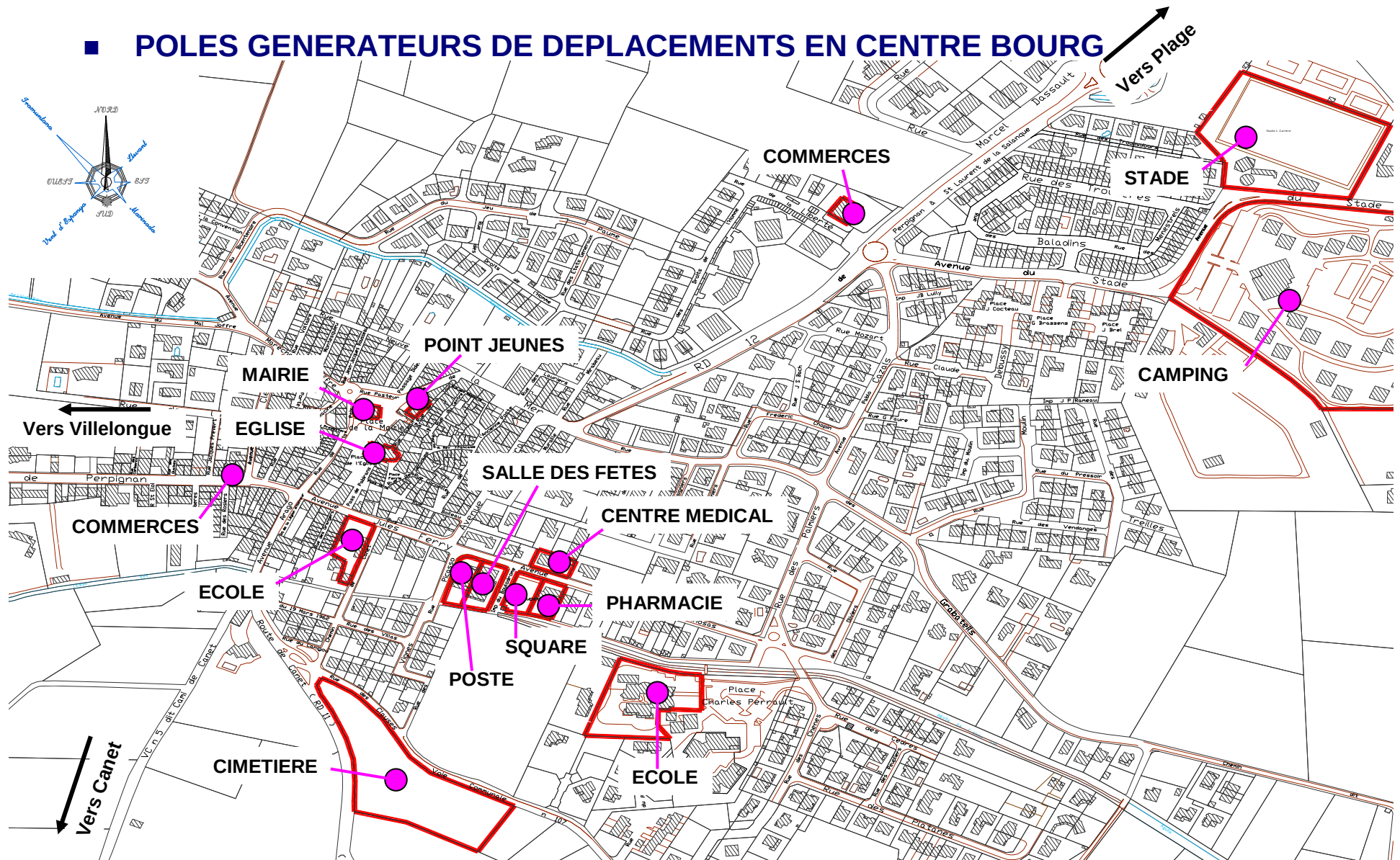
Il ne reste que la courtine ouest, flanquée par l'abside de l'église et par une porte en plein cintre, surmontée d'une tour de l'horloge en briques.

L'ensemble a été fortement remanié. Il subsiste également la tour d'angle nord-ouest, récemment restaurée.

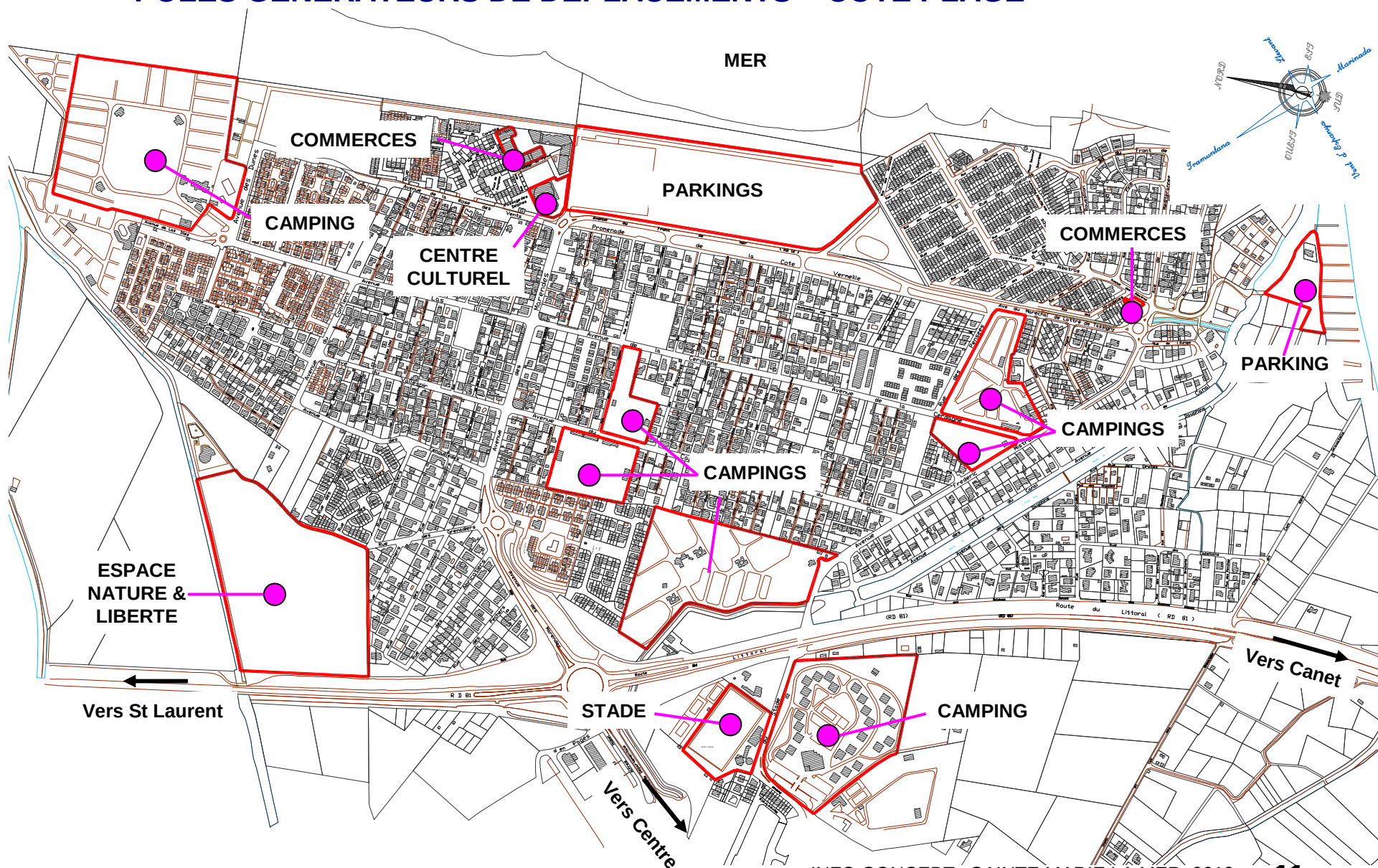


MONTAGE DE L'ETUDE

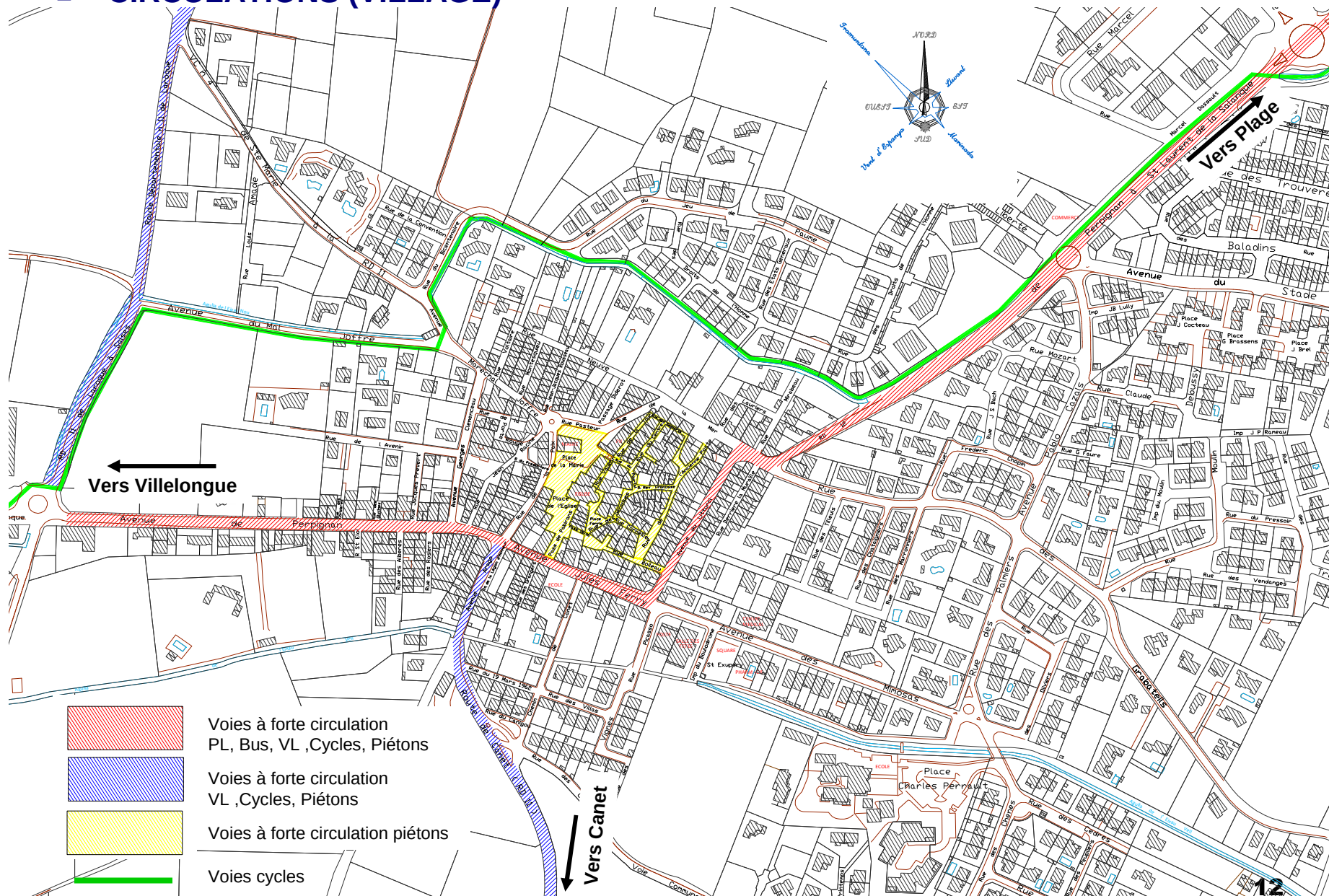
■ POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS EN CENTRE BOURG

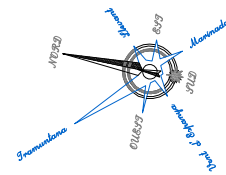


■ POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS – COTE PLAGE

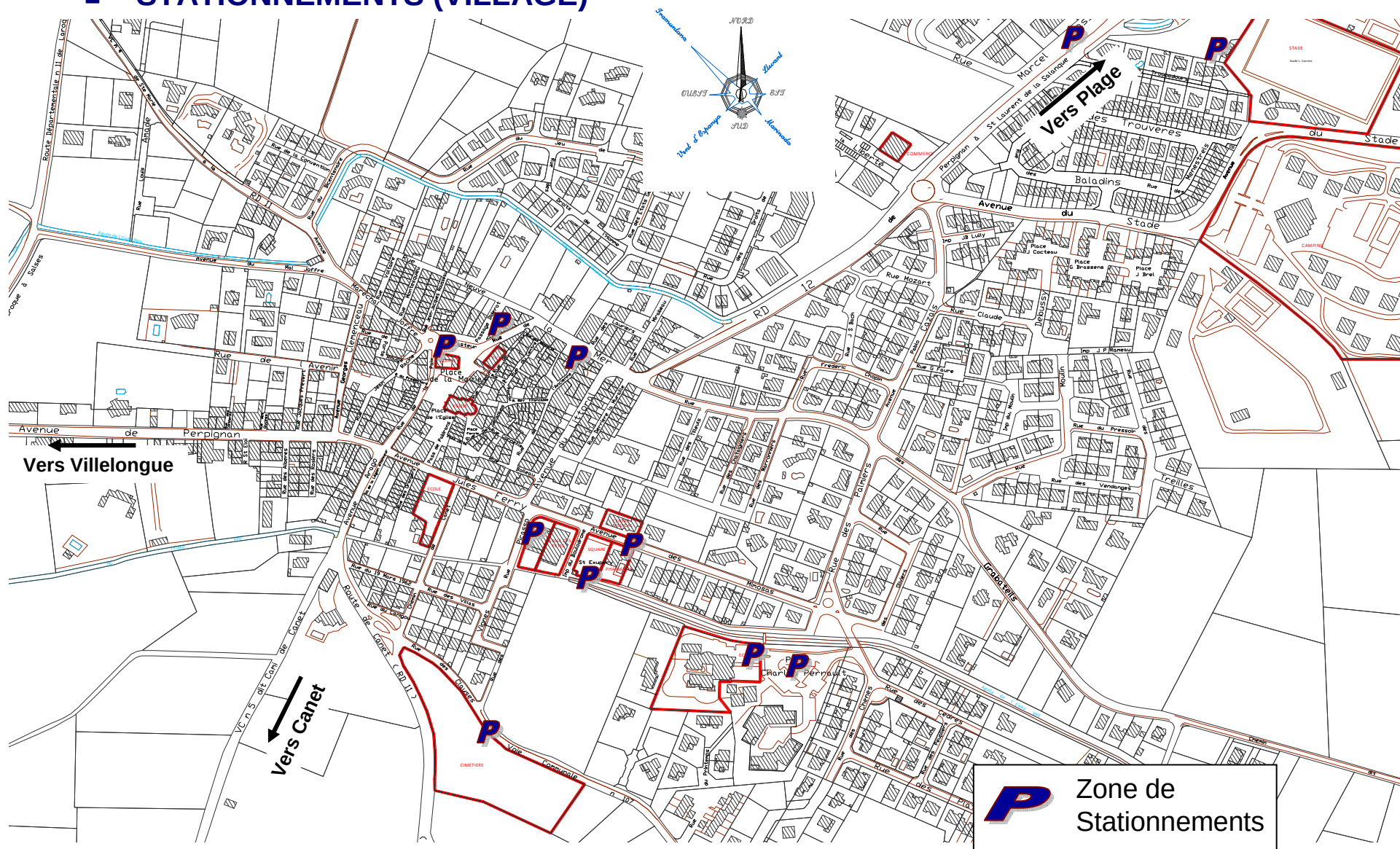


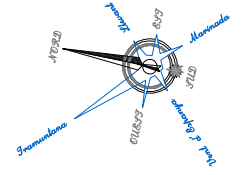
■ CIRCULATIONS (VILLAGE)





■ STATIONNEMENTS (VILLAGE)







ELABORATION DU DIAGNOSTIC

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

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

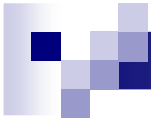
Nous l'avons scindé :

☐ VILLAGE

- ZONAGE – SIGNALETIQUES
- BUS
- PROJETS – EN COURS
- ZONE CIMETIERE – STATIONNEMENT

☐ PLAGE

- BUS
- ZONE DU PORT – STATIONNEMENTS
- ZONE RUE DES MOUETTES – STATIONNEMENTS & LIAISONS
- ZONE POSTE DE SECOURS AGORA – STATIONNEMENTS & LIAISONS
- ZONE AGORA – STATIONNEMENTS
- ZONE CAMPING MUNICIPAL – STATIONNEMENT



VILLAGE



ZONE DE CIRCULATION APAISEE - REGLEMENTATION

■ LA ZONE 20 – LA ZONE DE RENCONTRE

Le Code de la route précise que

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



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

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

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

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

Il n'y est donc pas réalisé de trottoirs.



ZONE DE CIRCULATION APAISEE - REGLEMENTATION



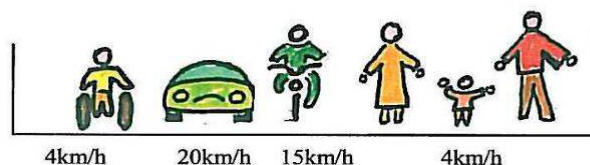
Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Pyrénées-Orientales

Service Ingénierie du Développement Durable

Code de la route

L'espace public en agglo

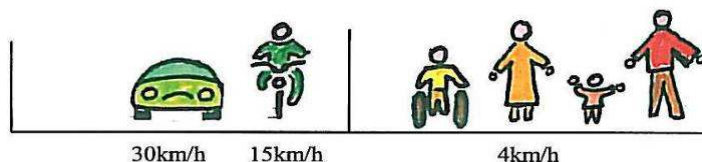
Zone de rencontre (20 km/h)



Partage de l'espace entre tous usagers.

Piétons prioritaires.

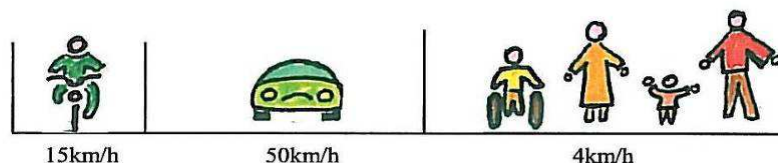
Zone 30 km/h



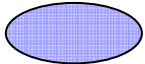
Partage de l'espace entre véhicules à moteur et cycles, mais pas des piétons.

Contre-sens cyclable autorisé

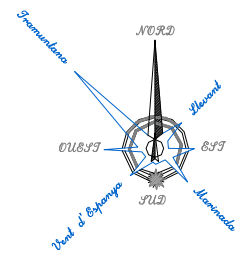
Zone 50



Séparation des cycles et des véhicules à moteur.



Signalétiques d'entrées/sorties de zone



■ ARRET DE BUS – B1 CAMP L'OLIU – RD N°12 – COTE EST

■ CONSTAT

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

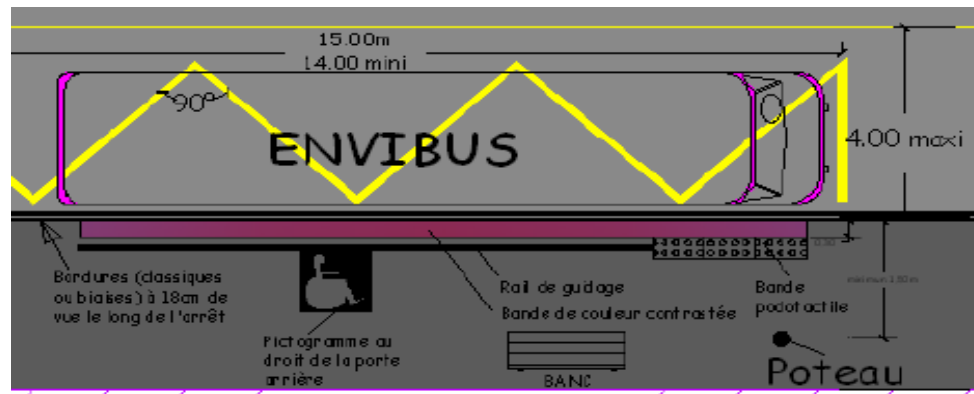
La largeur du trottoir est de 1,30m, la hauteur est de 10cm.

Le revêtement est usé.

Au Sud une traverse est matérialisée, la hauteur des bordures est de 10cm et 14cm.

Un avaloir est positionné.

■ 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).

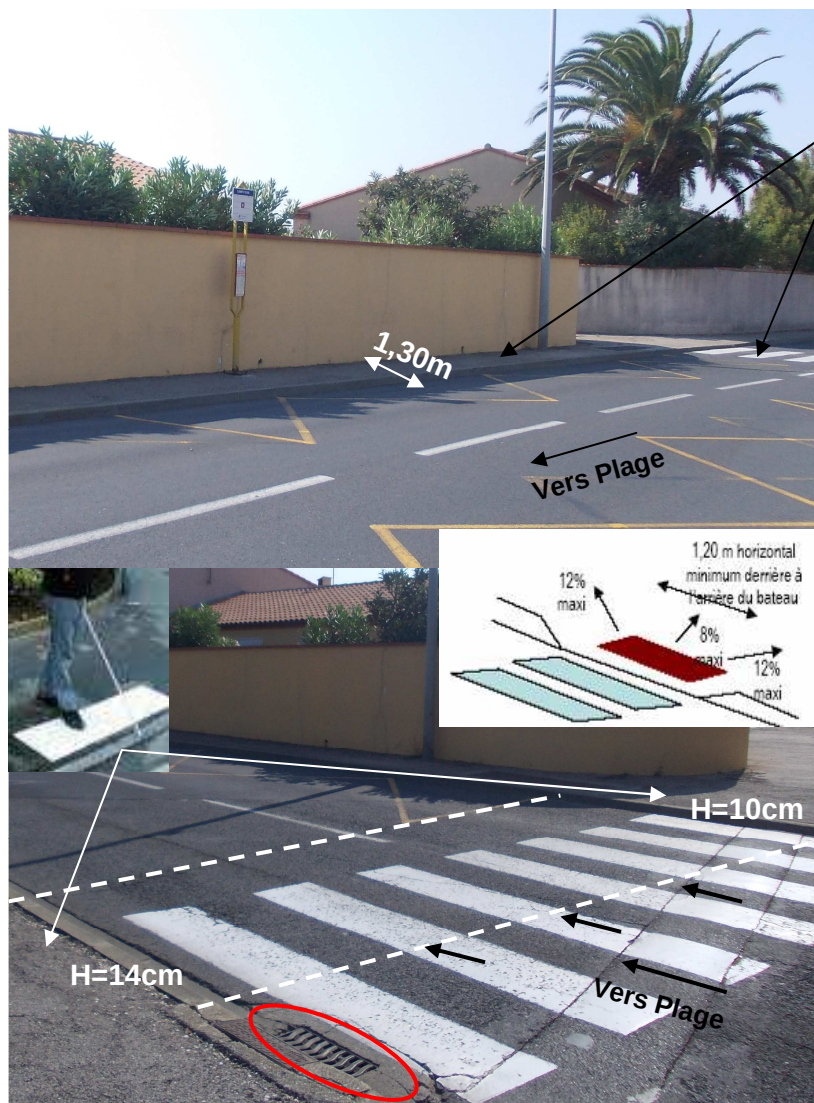
Élargir le trottoir actuel de manière à atteindre 1,40m libre de tout obstacles et reprendre le revêtement sur 70m environ.

Rehausse d'une hauteur de 8cm minimum pour un quai.

Aménagement de la signalétique horizontale conforme.

Traverse : Décaler la traverse afin de ne pas déplacer l'avaloir

Aménagement complet d'une traverse conforme avec abaissés et bandes podotactiles.



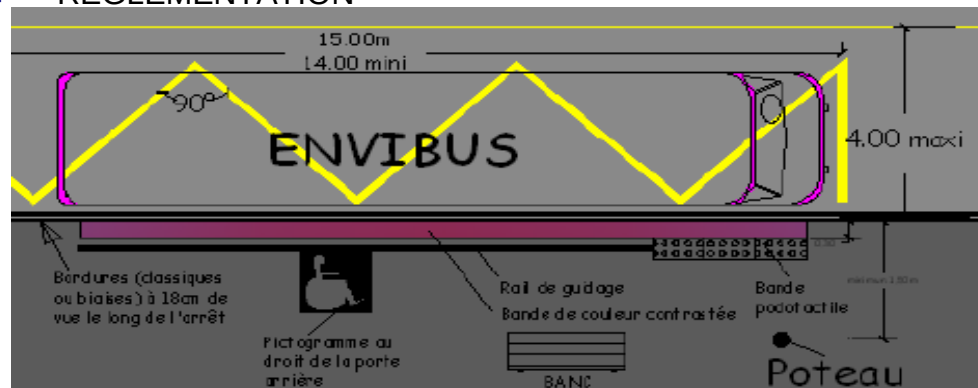
■ ARRET DE BUS – B1 CAMP L'OLIU – RD N°12 – COTE OUEST



■ CONSTAT

La zone est repérable grâce à la signalétique verticale et horizontale.
Un abri avec un banc sont positionnés.
La largeur du trottoir varie de 0,80 à 2,50m, la hauteur est de 18cm.
Le revêtement est stable et non meuble.
Au Nord une traverse est matérialisée avec des abaissés (<2cm).

■ REGLEMENTATION



■ PISTES D'AMELIORATION

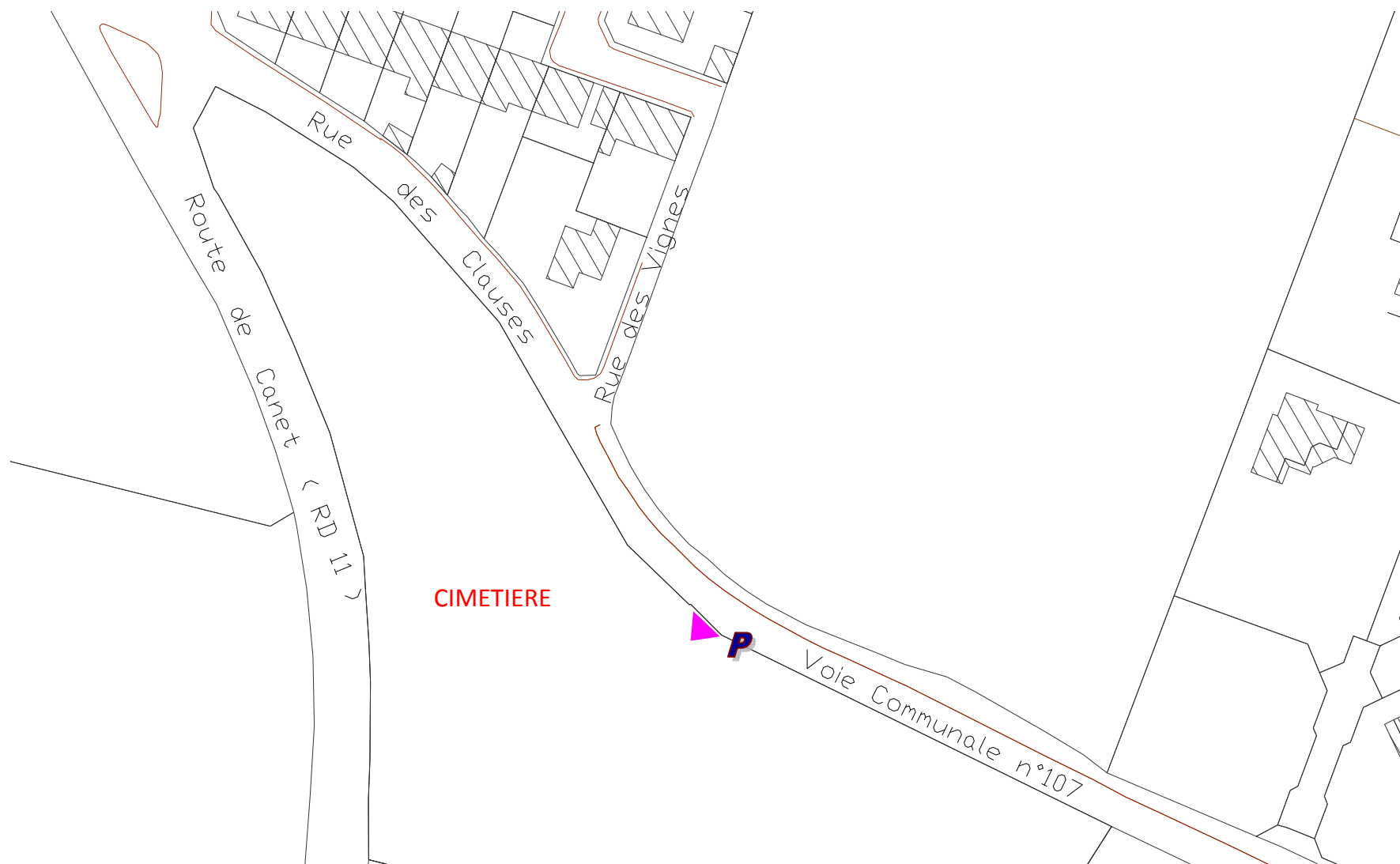
Le nom de la ligne, sa destination et le nom de l'arrêt doivent être indiqués en conformité avec l'arrêté de 2007 (voir Charte).
Aménagement de la signalétique horizontale conforme.
Ajouter des bandes podotactiles au droit de la traverse.



**Création de 3 places
de stationnement
zone bleue « arrêt
minute » 2013**

Création de parkings courant 2013

■ ZONE CIMETIERE



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



Stationnements



Entrée

■ ZONE CIMETIERE – STATIONNEMENT



■ CONSTAT

Un stationnement est matérialisé horizontalement et verticalement.

La dimension est de 4,80m x 5,90m.

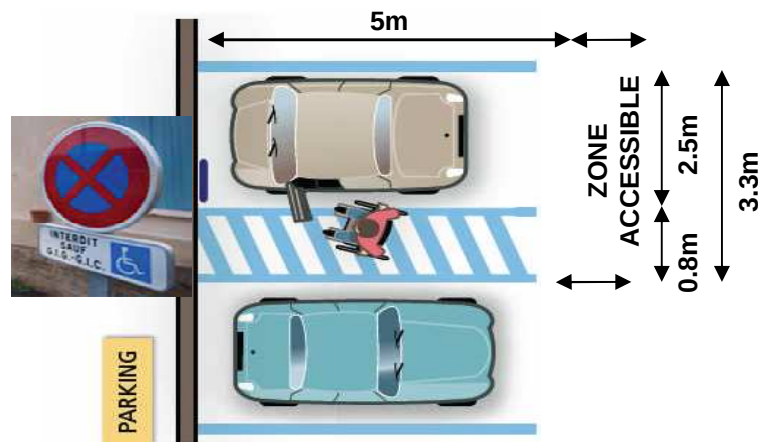
Une bordure de 8cm de hauteur est présente.

■ REGLEMENTATION

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

Prévoir une largeur mini de 3.30m pour le stationnement dont une bande de 0.80m pour la sortie du véhicule.

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



■ PISTES D'AMELIORATION

Aménager un abaissé de bordure pour permettre un accès à l'entrée du cimetière.

Ajouter une signalétique verticale conforme.



PLAGE

Zones ARRET DE BUS



■ ARRET DE BUS – B2 OMEGA – AVENUE DES MARENDES – COTE NORD



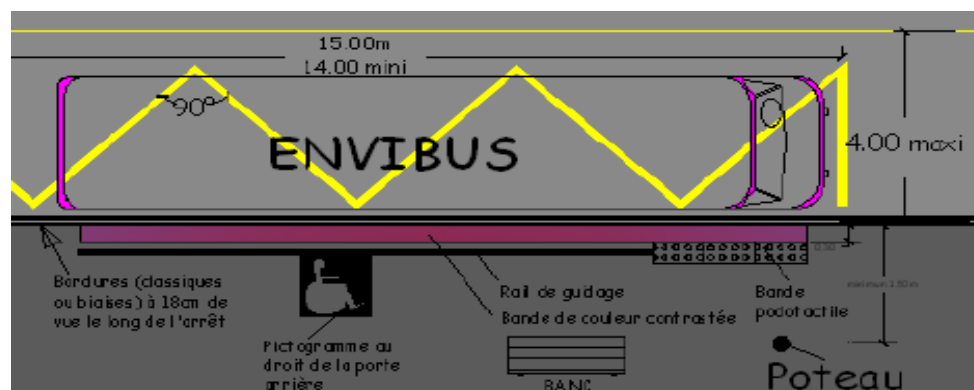
■ CONSTAT

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

Un banc est positionné.

La largeur du trottoir est de 3,60m, la hauteur est de 7cm.

■ 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 11cm minimum pour un quai.

Aménagement de la signalétique horizontale conforme.

Un abri pourra être ajouté.

■ ARRET DE BUS – B2 OMEGA – AVENUE DES MARENDES – COTE SUD



■ CONSTAT

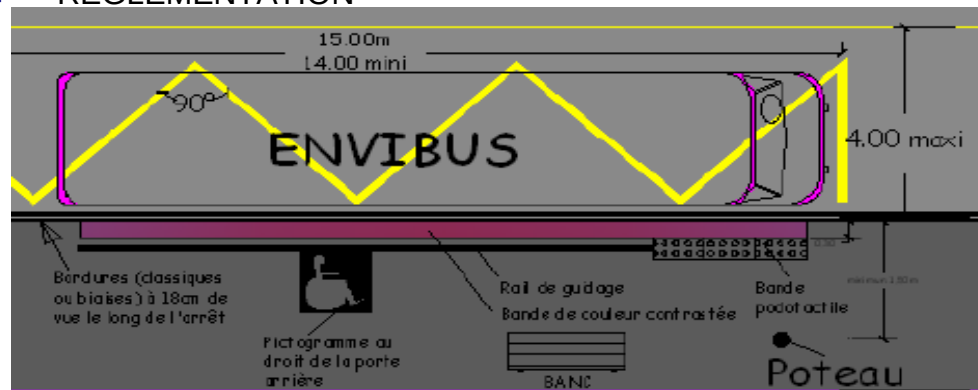
La zone est repérable grâce à la signalétique verticale, pas de signalétique horizontale.

La largeur du trottoir varie de 0,90 à 1,80m, la hauteur est de 7cm.

Le revêtement est stable et non meuble.

Une traverse est matérialisée.

■ REGLEMENTATION

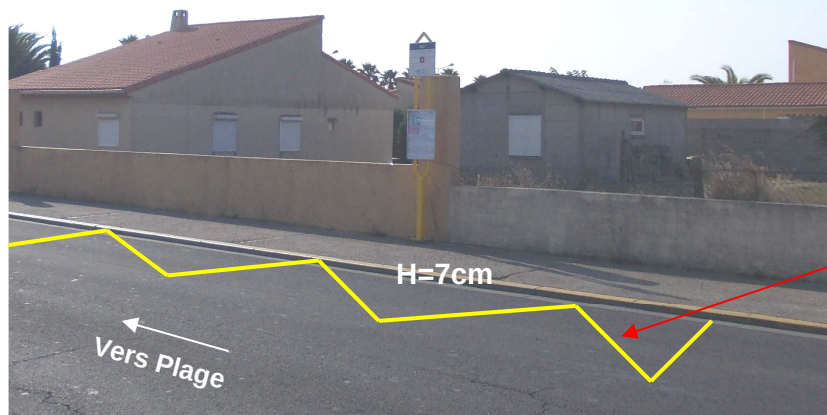


■ PISTES D'AMELIORATION

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 11cm minimum pour un quai avec aménagement de la signalétique horizontale conforme.

Matérialiser la signalétique horizontale (chaussée).



■ ARRET DE BUS – B3 ALOES – AVENUE DES MARENDES – COTE NORD



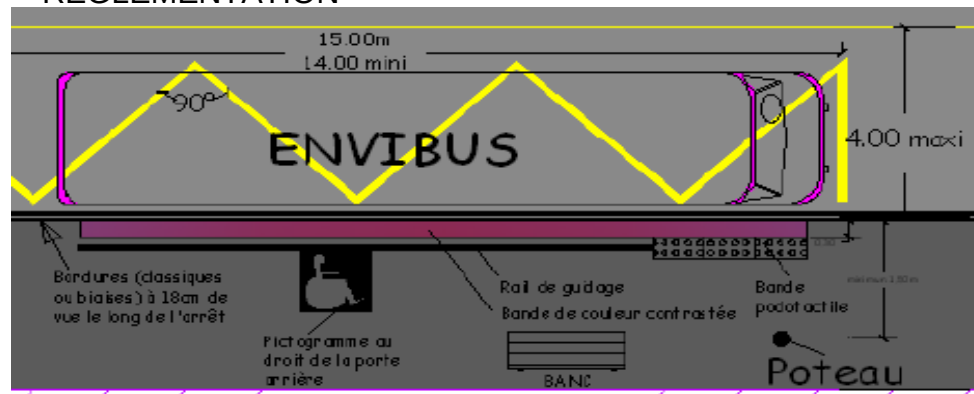
■ CONSTAT

La zone est repérable grâce à la signalétique horizontale, pas de signalétique verticale.
Un abri avec un banc sont positionnés.

La largeur du trottoir est de 1,70m, la hauteur est de 12cm.

Le revêtement s'arrête et ne permet pas de rejoindre confortablement le trottoir.

■ REGLEMENTATION



■ PISTES D'AMELIORATION

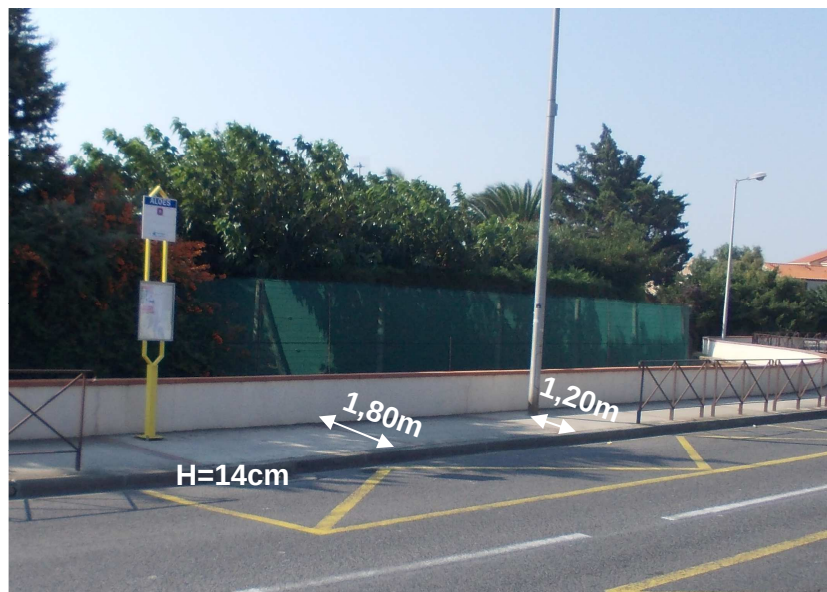
Le nom de la ligne, sa destination et le nom de l'arrêt doivent être indiqués en conformité avec l'arrêté de 2007 (voir Charte).

Rehausse d'une hauteur de 6cm minimum pour un quai, cette rehausse permettra une liaison correcte avec le trottoir en direction des plages.

Aménagement de la signalétique horizontale conforme.

Ajouter une signalétique verticale.

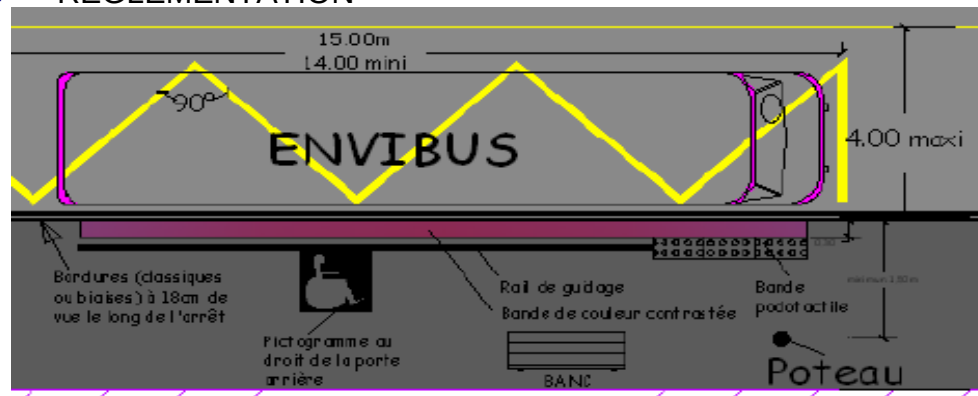
■ ARRET DE BUS – B3 ALOES – AVENUE DES MARENDES – COTE SUD



■ CONSTAT

La zone est repérable grâce à la signalétique verticale et horizontale.
La largeur du trottoir varie de 1,20 à 1,80m, la hauteur est de 14cm.
Le revêtement est stable et non meuble.
Des gardes corps sont positionnés le long du trottoir.

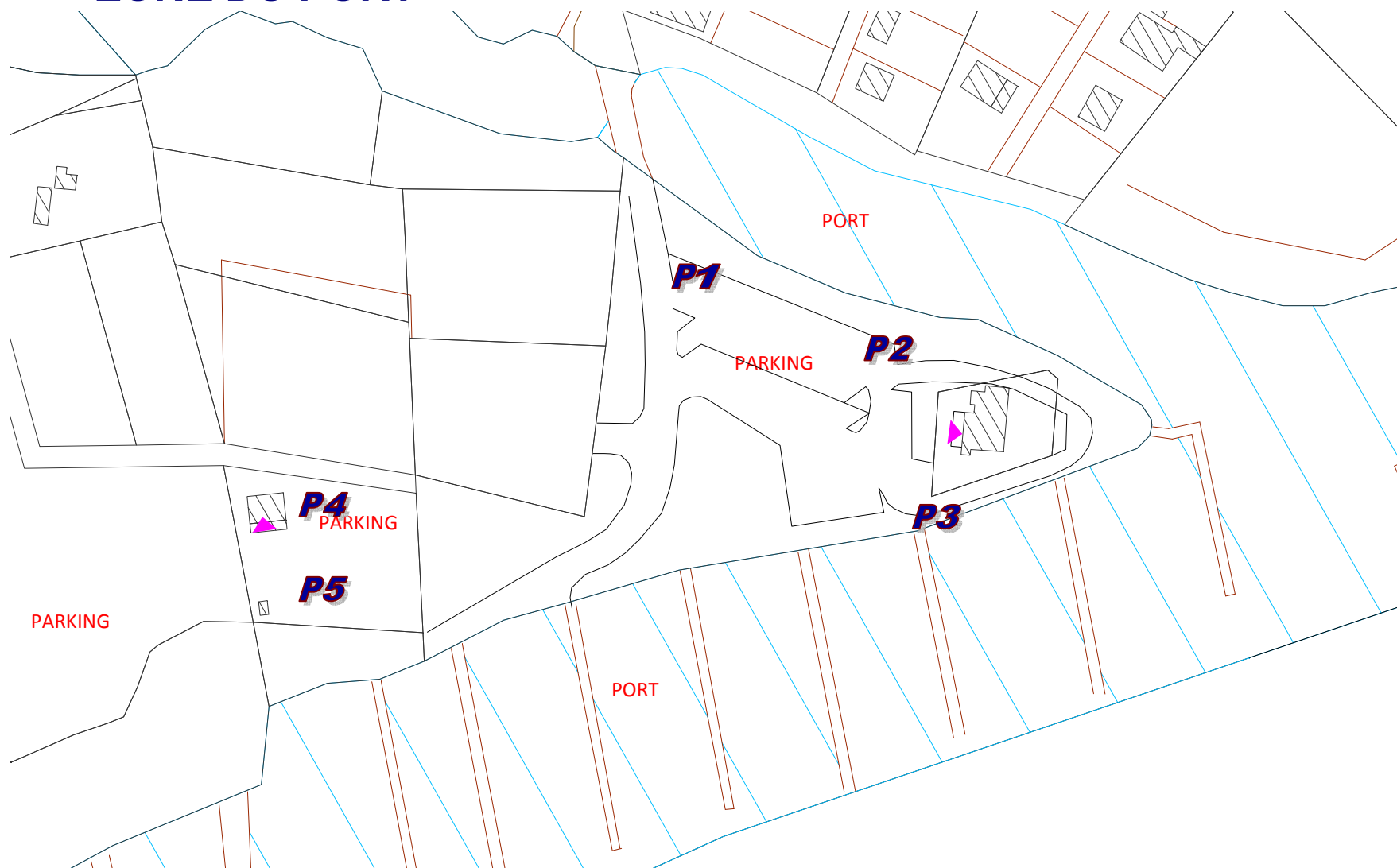
■ REGLEMENTATION



■ 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.
Supprimer les gardes corps situés sur la zone d'arrêt.

■ ZONE DU PORT



Stationnements réservés, zone du Port.



Stationnements



Entrée

■ ZONE DU PORT – STATIONNEMENT P1

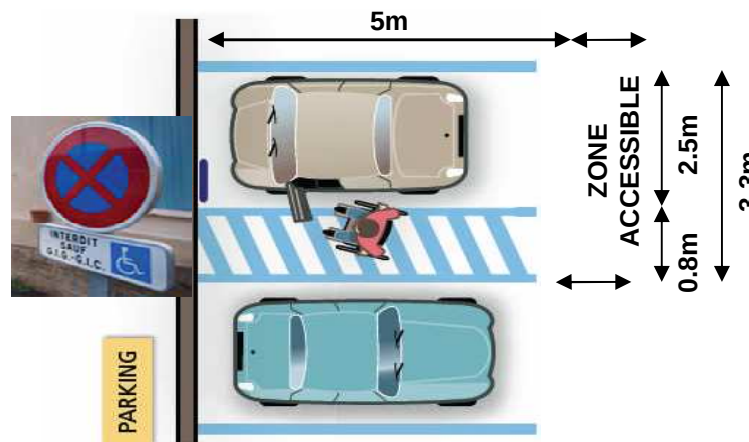


■ CONSTAT

Un stationnement est matérialisé horizontalement, pas de signalétique verticale.
Ses dimensions sont 3,80m x 6m.
Le revêtement est usé.

■ 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.
Reprendre le revêtement le long de la berge sur 30m environ ainsi que sur le stationnement.

■ ZONE DU PORT – STATIONNEMENT P2

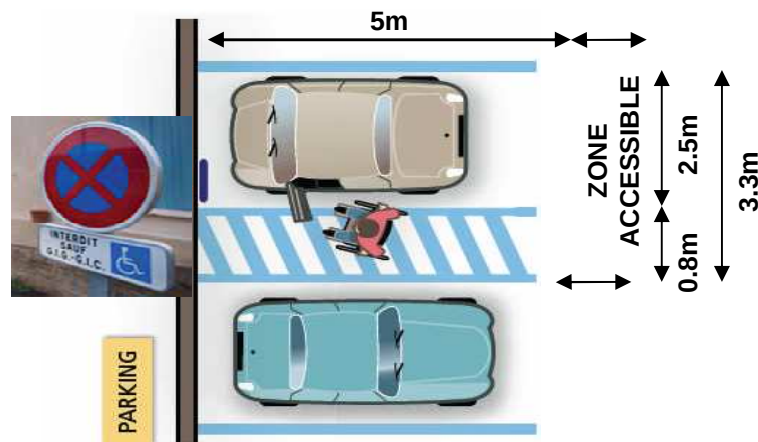


■ CONSTAT

Un stationnement est matérialisé horizontalement, pas de signalétique verticale.
Le revêtement est stable et non meuble.

■ REGLEMENTATION

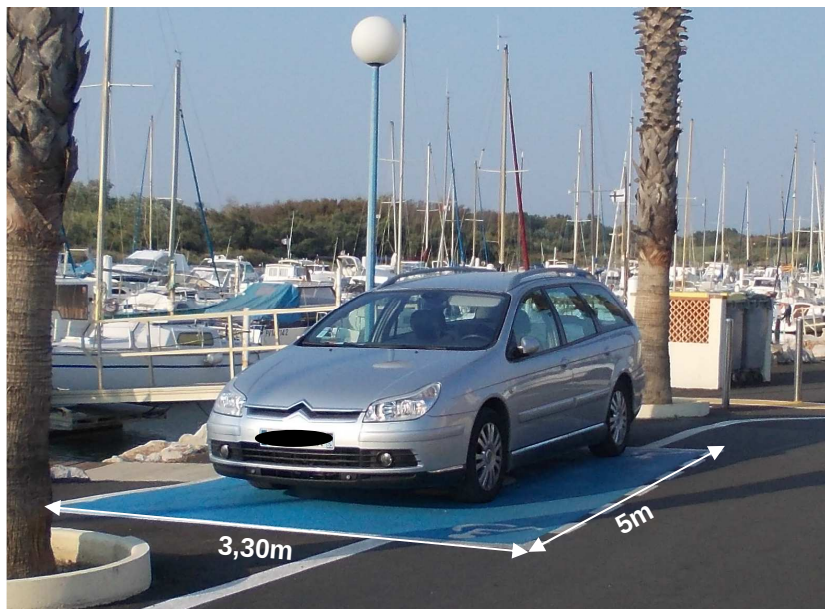
2% de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement.
Prévoir une largeur mini de 3.30m pour le stationnement dont une bande de 0.80m pour la sortie du véhicule.
La zone d'accès à l'arrière du véhicule doit rester accessible.



■ PISTES D'AMELIORATION

Ajouter une signalétique verticale conforme.

■ ZONE DU PORT – STATIONNEMENT P3

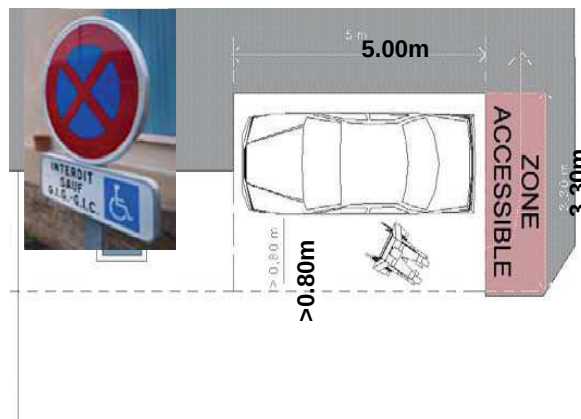


■ CONSTAT

Un stationnement est matérialisé horizontalement, pas de signalétique verticale.
Ses dimensions sont 3,30m x 5m.
Le revêtement est stable et non meuble.

■ REGLEMENTATION

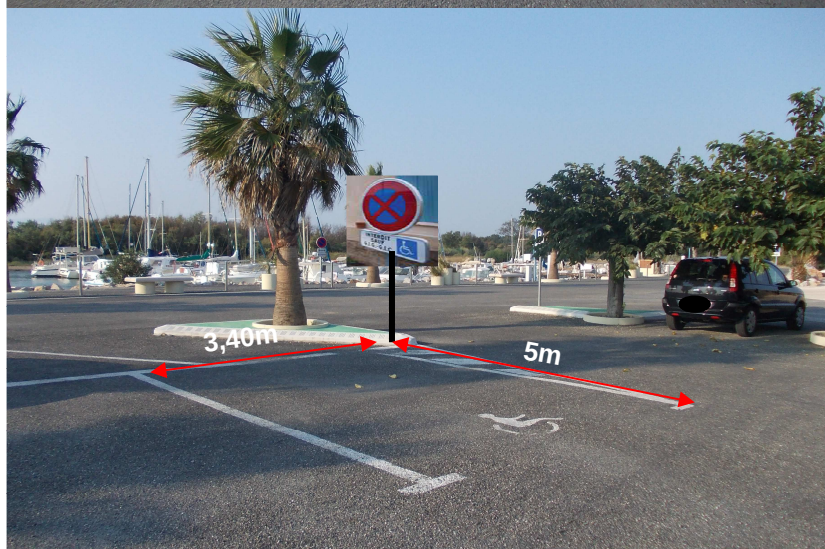
2% de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement.
Prévoir une largeur mini de 3.30m pour le stationnement dont une bande de 0.80m pour la sortie du véhicule.
La zone d'accès à l'arrière du véhicule doit rester accessible.



■ PISTES D'AMELIORATION

Ajouter une signalétique verticale conforme.

■ ZONE DU PORT – STATIONNEMENTS P4 & P5



■ CONSTAT

Deux stationnements sont matérialisés horizontalement, pas de signalétique verticale.
Leurs dimensions sont 3,40m x 5m.

Le revêtement est usé.

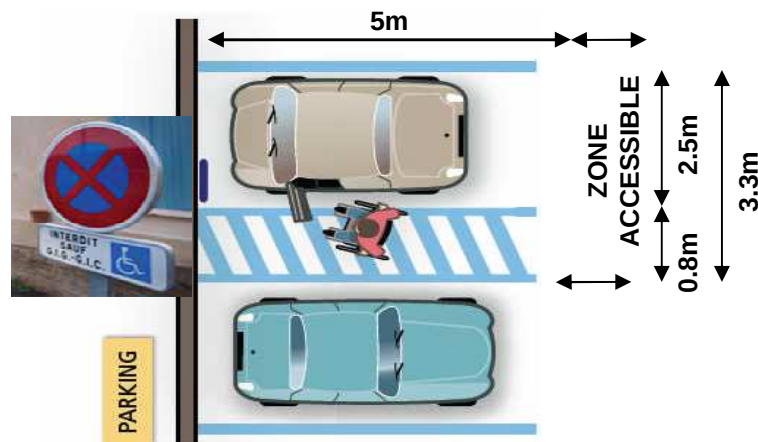
Des marches sont présentes à l'entrée du local associatif.

■ 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.



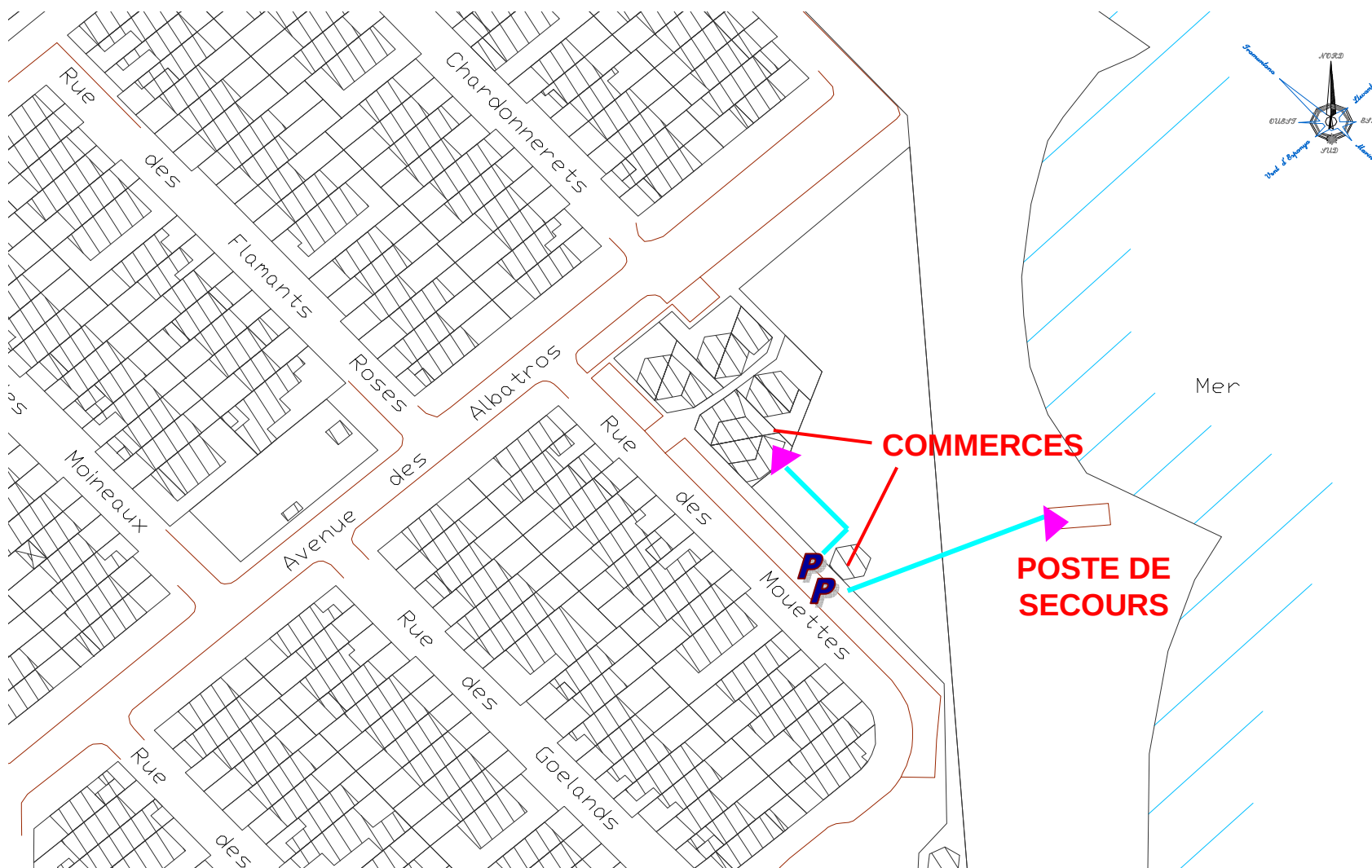
■ PISTES D'AMELIORATION

Ajouter une signalétique verticale conforme.

Reprendre le revêtement sur toute la zone de stationnement.

Aménager une rampe d'accès au local.

■ ZONE RUE DES MOUETTES



 Cheminement d'une zone de stationnement à l'esplanade où se trouve les commerces et l'accès au poste de secours.



Stationnements



Entrée

■ ZONE RUE DES MOUETTES – STATIONNEMENTS



■ CONSTAT

Deux stationnements sont matérialisés horizontalement et verticalement.

Leurs dimensions sont 3,80m x 4,70m.

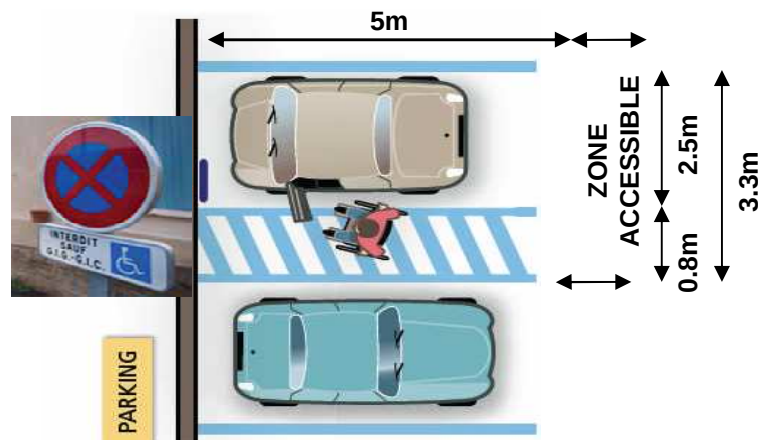
La hauteur de la bordure du trottoir est de 7cm, une deuxième bordure est présente avec une hauteur de 4cm.

■ 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

Agrandir les stationnements de 30cm pris sur le trottoir et aménager des passages bateaux conformes pour chaque stationnements.

Ajouter une signalétique verticale conforme.

Supprimer la bordure de 7 cm pour une utilisation de l'espace réservé plus confortable.

■ ZONE RUE DES MOUETTES – LIAISONS

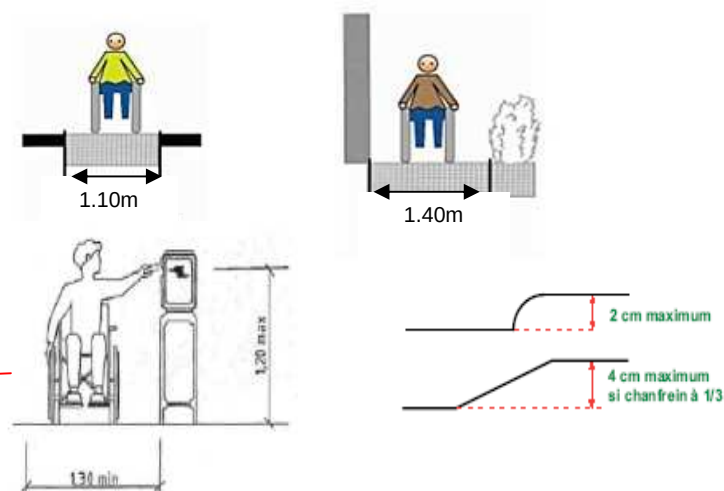


■ CONSTAT

Un accès en ciment et en bois amène au poste de secours, sa largeur est de 1,20m.
 Le revêtement dallage amenant à la plage est utilisé.
 Pas de douches ou wc adaptés repérables.
 Pas d'accès à la baignade.

■ REGLEMENTATION

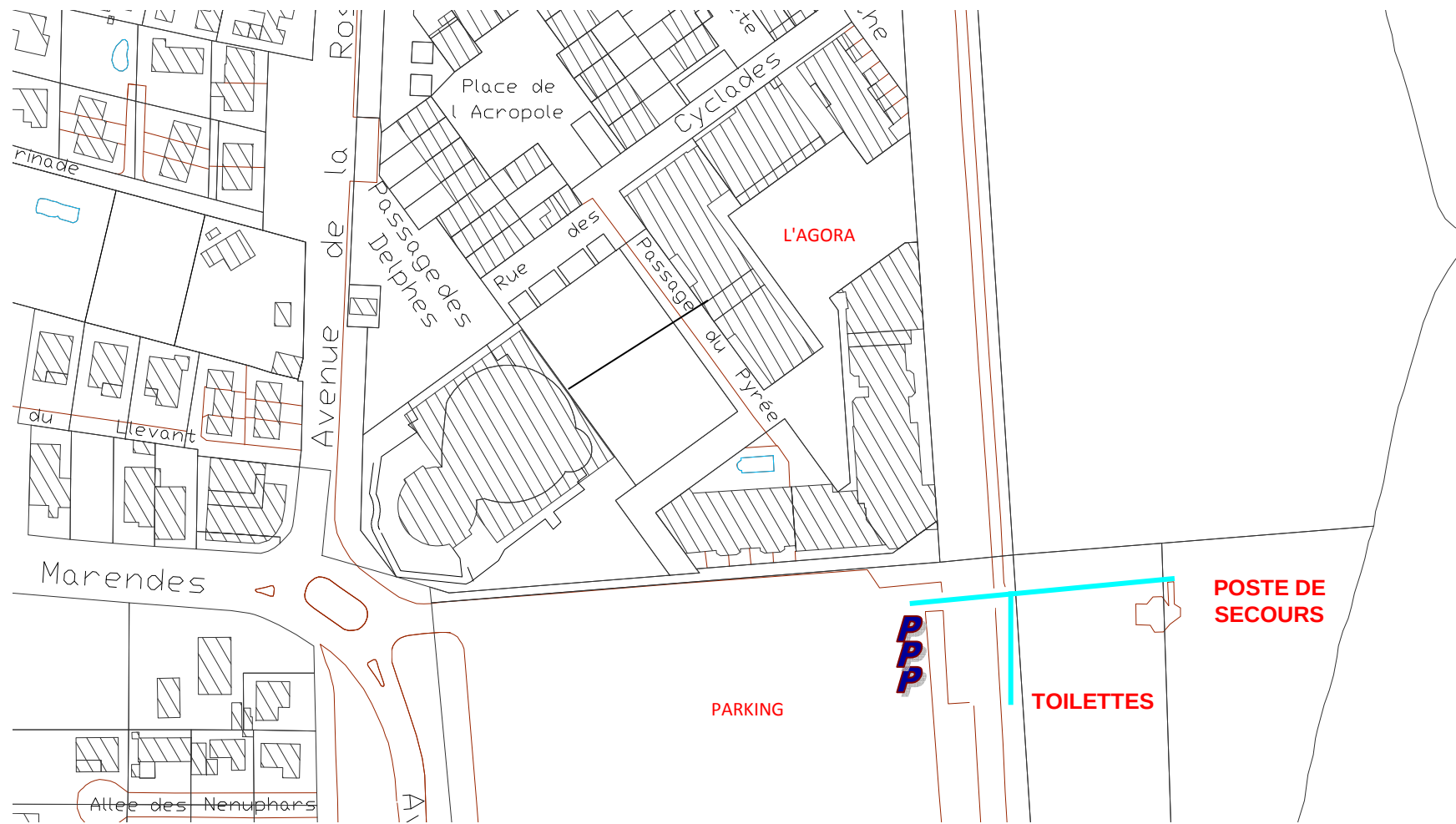
Un cheminement de 1.40m libre de tout obstacle.
 Un revêtement non glissant, non meuble et sans obstacle.
 Les mobiliers urbains doivent être à h=+2.20m du sol et comporter un élément de contraste visuel s'ils sont de largeur >0.15m.



■ PISTES D'AMELIORATION

Le cheminement du poste de secours est en mauvais état, il faudra le reprendre.
 Reprendre les zones de dallage défectueuses.
 Attention à la hauteur de la boîte à lettres.

■ ZONE POSTE DE SECOURS AGORA



 Cheminement d'une zone de stationnement au front de mer, permettant l'accès au poste de secours et aux toilettes.



Stationnements

■ ZONE POSTE DE SECOURS AGORA – STATIONNEMENTS



■ CONSTAT

Trois stationnements sont matérialisés horizontalement et verticalement.

Leurs dimensions sont 3,30m x 5m.

Un passage est matérialisé pour accéder à l'allée du front de mer.

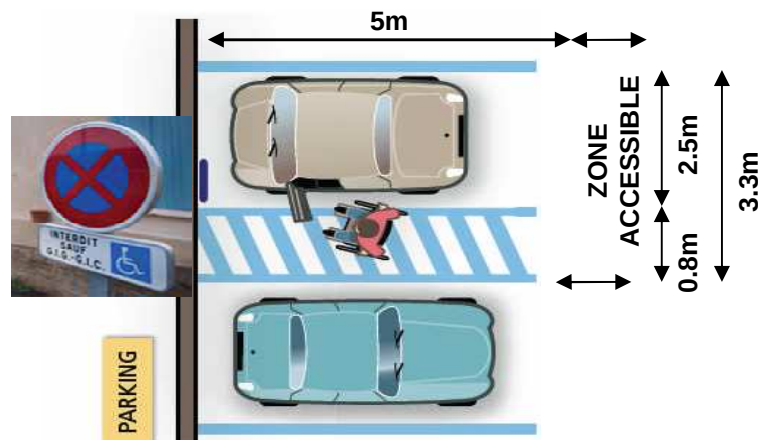
La hauteur des bordures des trottoirs est de 3cm.

■ 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

Aménager des passages bateaux à chaque bordures pour permettre un accès confortable à l'allée du front de mer.

Ajouter une signalétique verticale conforme.

■ ZONE POSTE DE SECOURS AGORA – LIAISONS

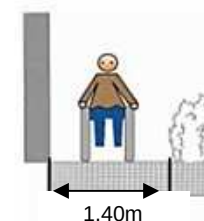
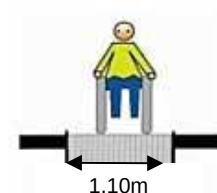


■ CONSTAT

Sur cette zone, il y a plusieurs types de revêtements, tous sont utilisés.
Une rampe d'accès de 30% environ est présente au niveau du poste de secours.
Beaucoup de ressauts sur le cheminement.
Il y a des toilettes notées « adaptées » sur le front de mer.
Un cheminement à la mer pour les bateaux.

■ REGLEMENTATION

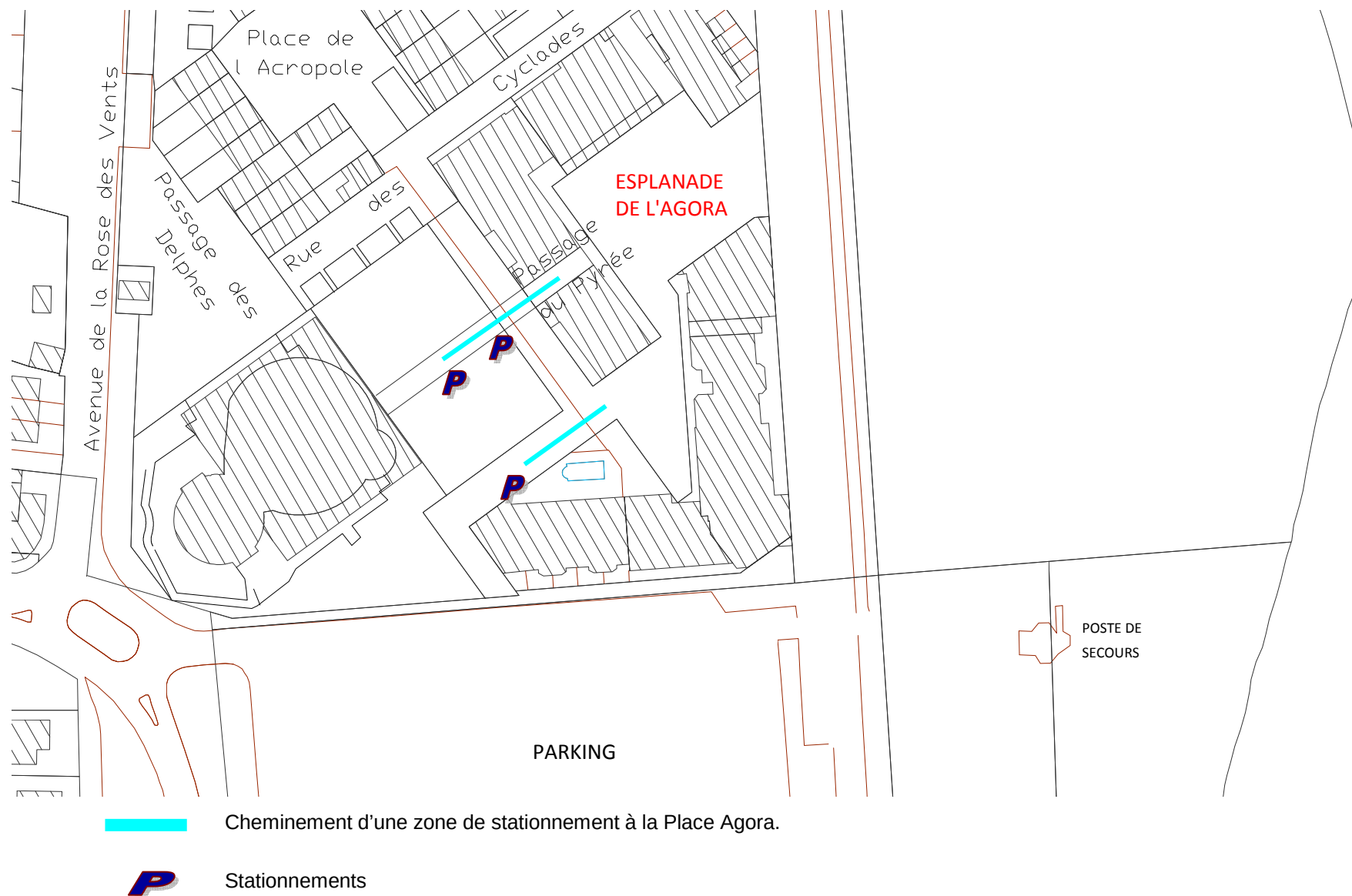
Un cheminement de 1.40m libre de tout obstacle.
Un revêtement non glissant, non meuble et sans obstacle.
Les mobiliers urbains doivent être à $h=+2.20\text{m}$ du sol et comporter un élément de contraste visuel s'ils sont de largeur $>0.15\text{m}$.



■ PISTES D'AMELIORATION

Le cheminement du poste de secours est en mauvais état, il faudra le reprendre tout du long.
Le cheminement est correct jusqu'aux toilettes mais il manque une signalisation depuis les stationnements.

■ ZONE AGORA



■ ZONE AGORA – STATIONNEMENTS

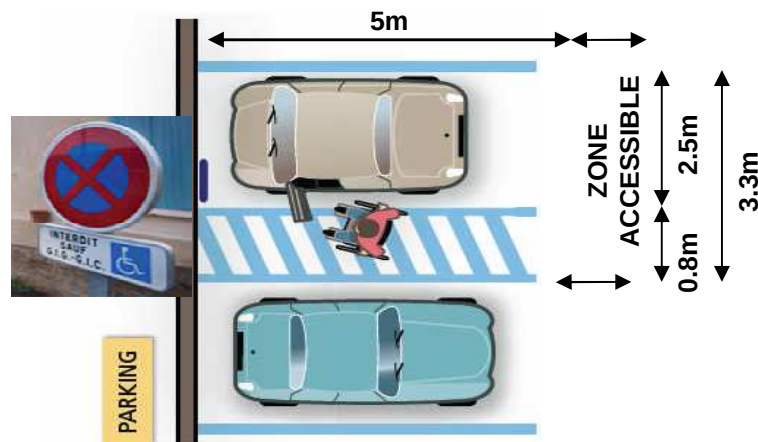


■ CONSTAT

Trois stationnements sont matérialisés horizontalement et verticalement.
Les dimensions de deux d'entre eux sont 3,30m x 5m, le troisième 3,70m x 5m.

■ REGLEMENTATION

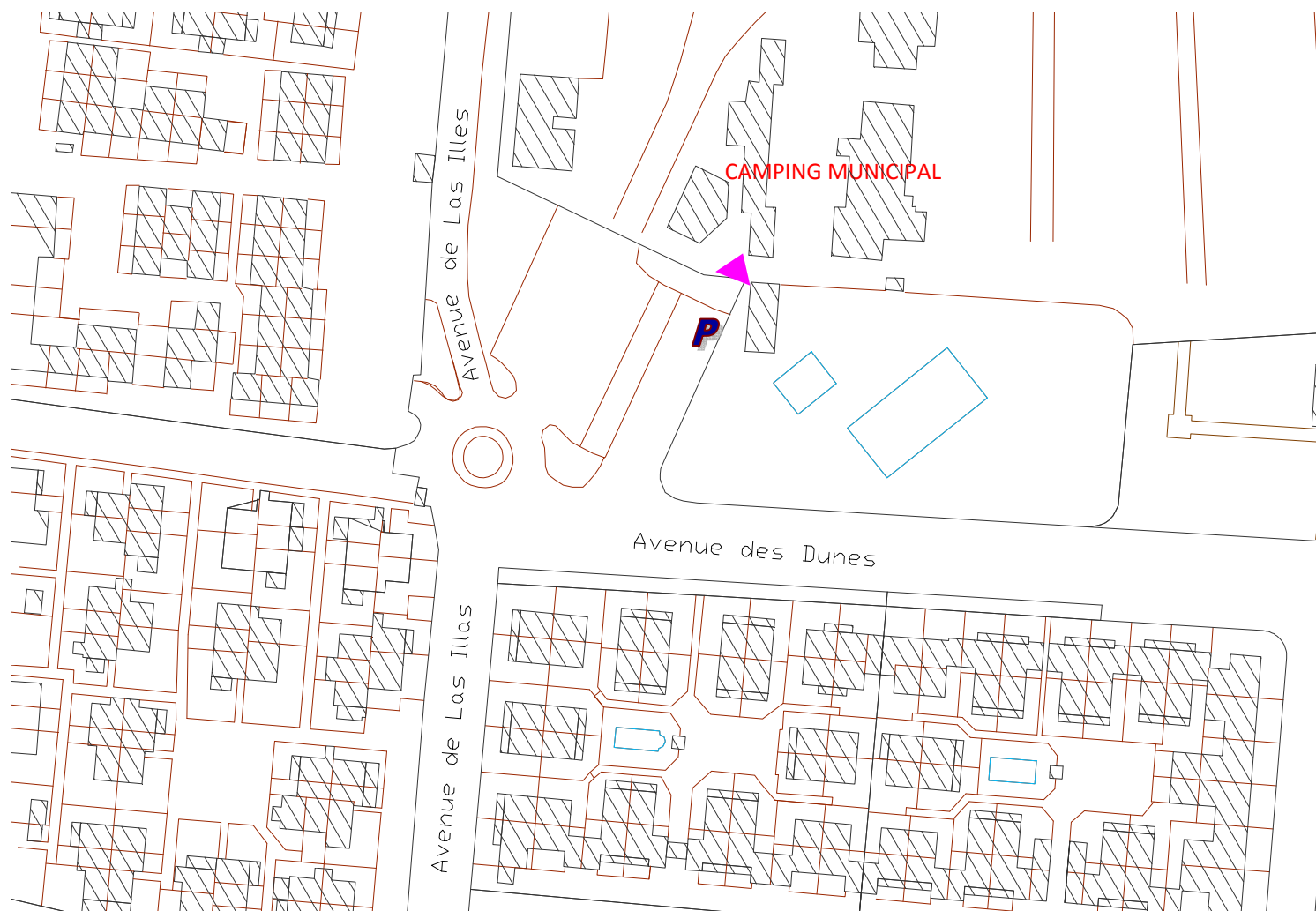
2% de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement.
Prévoir une largeur mini de 3.30m pour le stationnement dont une bande de 0.80m pour la sortie du véhicule.
La zone d'accès à l'arrière du véhicule doit rester accessible.



■ PISTES D'AMELIORATION

Ajouter une signalétique verticale conforme.
Attention aux avaloirs dont les fentes sont supérieures à 2cm.
L'accès à l'esplanade se fait directement depuis les stationnements, le cheminement est assuré.

■ ZONE CAMPING MUNICIPAL



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



Stationnements



Entrée

■ ZONE CAMPING MUNICIPAL – STATIONNEMENT

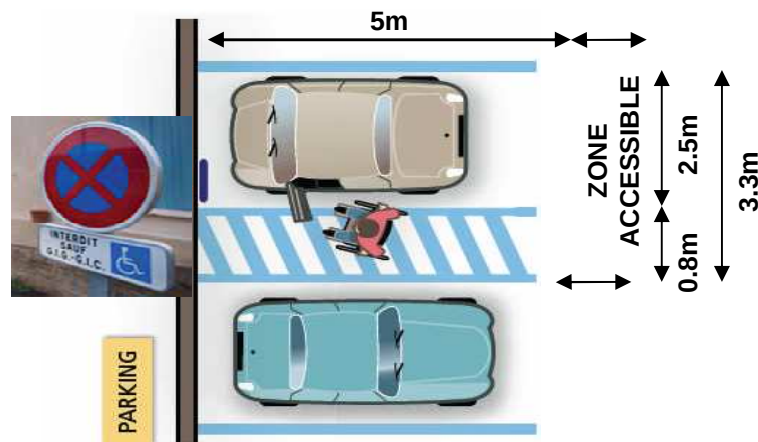


■ CONSTAT

Un stationnement est matérialisé horizontalement, pas de signalétique verticale.
La dimension est de 3,50m x 5m.

■ 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 et des panneaux indicateurs.
Le cheminement est assuré depuis le stationnement vers le bâtiment « accueil ».





PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE

PROGRAMME DES TRAVAUX

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

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

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

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



PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE

ECHEANCIER ET MISE A JOUR

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

FIN 2014 pour les aménagements prévus.

Conformément à la réglementation, une **mise à jour tous les deux ans** de ce document sera effectuée avec une nouvelle synthèse des travaux effectués, un nouveau recensement des propositions et un nouveau plan d'action affiné des modalités de mises en œuvre.

Cette mise à jour sera effective chaque les 31 décembre de chaque année de révision au vu des travaux effectivement réalisés.

PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE

SYNTHESE					
Situation	Aménagements	Tarifs	Délais	MAJ 2014 % effectué	MAJ 2016 % effectué
SIGNALETIQUES	Signalétiques verticales Entrée/Sortie Zone 20	3800	30/12/2014		
	Signalétiques horizontales Entrée/Sortie Zone 20	2900			
ARRET DE BUS B1 Camp l'Oliu (Est)	Bande podotactile, pictogramme	9000	30/12/2014		
	Trottoir réhaussé en quai				
	Elargissement du trottoir	4800			
	Création complète d'une traverse conforme				
ARRET DE BUS B1 Camp l'Oliu (Ouest)	Bande podotactile, pictogramme	1170	30/12/2014		
	2 bandes d'éveil de vigilance (traverse)				
ZONE CIMETIERE	Abaissé de trottoir	1000	30/12/2014		
	Signalétique verticale (panneau)	400			
ARRET DE BUS B2 Omega (Nord)	Bande podotactile, pictogramme...	9000	30/12/2014		
	Trottoir réhaussé en quai				
	Abri	1900			
ARRET DE BUS B2 Omega (Sud)	rehausse de trottoir, aménagement du quai	9000	30/12/2014		
	Matérialisation horizontale sur voie (peinture)	150			
ARRET DE BUS B3 Aloes (Nord)	Trottoir réhaussé en quai	9 500	30/12/2014		
	Signalétique verticale (panneau)				
ARRET DE BUS B3 Aloes (Sud)	Trottoir réhaussé en quai, aménagement du quai	9000	30/12/2014		
	Suppression des garde-corps	300			
ZONE DU PORT P1	Signalétique verticale (panneau)	400	30/12/2014		
	Réaménagement du revêtement	2500			
ZONE DU PORT P2	Signalétique verticale (panneau)	400	30/12/2014		
ZONE DU PORT P3	Signalétique verticale (panneau)	400	30/12/2014		

52