

Plan d'Accessibilité de la Ville de Perpignan

Direction de l'Aménagement Urbain



Plan d'accessibilité de la ville de Perpignan

Sommaire

1. Diagnostic et problématiques

- 1.1. Problématique urbaine générale
- 1.2. Méthode proposée : « autour du projet structurant du BHNS »
- 1.3. Analyse d'un parcours type le rue Virgile Diaz
- 1.4. Typologie des « embuches » ex : Rue Virgile Diaz

2. Préconisations

- 2.1. Etude de cas : la rue Virgile Diaz
- 2.2. Composantes de l'espace public
- 2.3. L'avenue Leclerc : un exemple en cours de réalisation

3. Stratégie générale

- 3.1. Programmation pluriannuelle des rues par secteur
- 3.2. Une instance de contrôle interne
- 3.3. Une enveloppe d'intervention rapide

4. Annexes

- 4.1. Autres exemples de Rues

Préambule

L'objectif de cette étude est de définir un outil de mise en œuvre du plan d'accessibilité de la ville de Perpignan

L'étude propose de donner grâce à un diagnostic les clefs de lecture de l'espace public, les conditions de son accessibilité. L'objectif est d'apprendre à voir l'espace public au travers d'une méthode et par ce biais de donner à tous une culture commune sur les composantes de l'espace public.

Le territoire d'une ville est vaste, composé de tissus hétérogènes et de contraintes diverses. Aussi face à la multitude de situations, le risque est de céder à l'éparpillement et de concevoir un plan d'accessibilité tout azimuth. Par ailleurs, le réaménagement global de la ville face aux contraintes de l'accessibilité est ambitieux et l'enveloppe financière nécessaire peut vite faire avorter le projet.

Aussi, la proposition développée au cours de cette étude est de se saisir des opportunités propres à la ville de Perpignan pour élaborer son plan d'accessibilité le plus opérationnel possible et réaliste.

Tout d'abord, le **centre ville est très aménagé**, largement accessible car un travail de qualité a été réalisé avec les associations pour répondre à ce souci d'accessibilité.

Deuxièmement, Perpignan a la chance d'avoir au-delà des faubourgs, une grande **générosité d'espace**, conçu dans les années 60-70 avec une approche pleinement routière où les voiries sont surdimensionnées. Cette situation rend alors possible la reconversion de ces lieux avec une nouvelle répartition cette fois ci plus favorable aux piétons.

Troisièmement, la ville mène une politique de mise en accessibilité des **équipements publics** avec de nouveaux bâtiments tous accessibles.

Enfin, l'arrivée du projet du **Bus à haut niveau de service** est un outil d'aménagement formidable qui va irriguer l'ensemble de la ville en traversant de nombreux quartiers du nord au sud et de l'est à l'ouest.

Il apparaît alors opportun de se saisir de l'ensemble de ces atouts et de recentrer le sujet de l'accessibilité autour de la future colonne vertébrale de Perpignan. Le plan d'accessibilité aurait dans un premier temps l'objectif opérationnel de mettre en relation la ligne du BHNS avec les équipements connexes et le centre ville.

L'étude va dans cette optique développer la démarche de projet pour répondre à la problématique de l'accessibilité et montrer par secteur de ville quelles pourraient être les rues qui seraient concernées dans un premier temps par cette rénovation et avec quelle approche de composition de l'espace.



Diagnostic et problématiques1

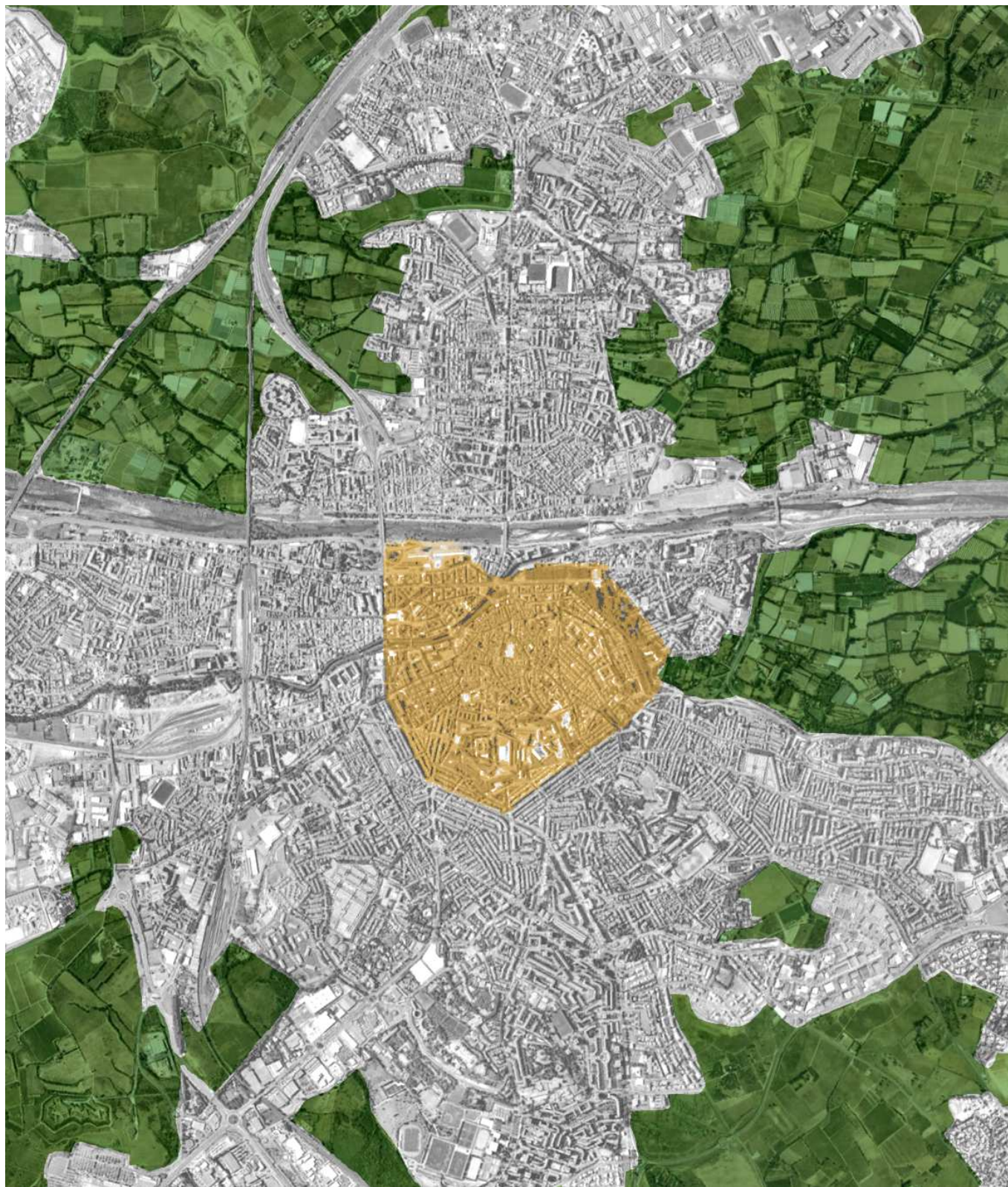


Photo aérienne avec le centre historique entièrement accessible

1. Diagnostic et problématiques

1.1 Problématique urbaine générale :

La ville de Perpignan est composée d'une grande diversité de tissus qui se juxtaposent. Une couronne de faubourgs entoure le centre historique (le quartier gare, les boulevards, le bas Vernet) Au-delà de cet ensemble cohérent se mêlent les lotissements des années 50 à 70 et les cités de logements collectifs.

Plus récemment, un développement conséquent sous forme de lotissements aux franges de la ville est apparu. Cette nouvelle organisation a plutôt privilégié le développement de la voiture à la fois au sein de ces nouveaux quartiers mais aussi sur les axes qui mènent au centre ville

Face à cette structuration de la ville, deux logiques vont façonner le territoire en s'opposant :

- celle du centre historique où le déplacement à pied est devenu une évidence, avec de récents aménagements qui l'ont rendu encore plus accessible et agréable
 - celle d'une « périphérie » au-delà des boulevards où l'accessibilité est rendu difficile à cause de la prédominance de la voiture.
- Dans les faubourgs, la densité est telle que l'automobile a envahi l'espace public et elle devient un obstacle dans le cheminement du piéton en réduisant la part du trottoir. Dans les lotissements, où la composition est issue de la contrainte de la voiture, le piéton est le parent pauvre de l'aménagement.
- Cette évolution de l'espace public a engendré une écriture routière de l'espace public, où l'aménagement est guidé par le déplacement de l'automobile et peu par l'accessibilité du piéton.

Problématique urbaine générale : **Un centre historique accessible**



Espace généreux, ombragé et revêtement confortable

1. Diagnostic et problématiques

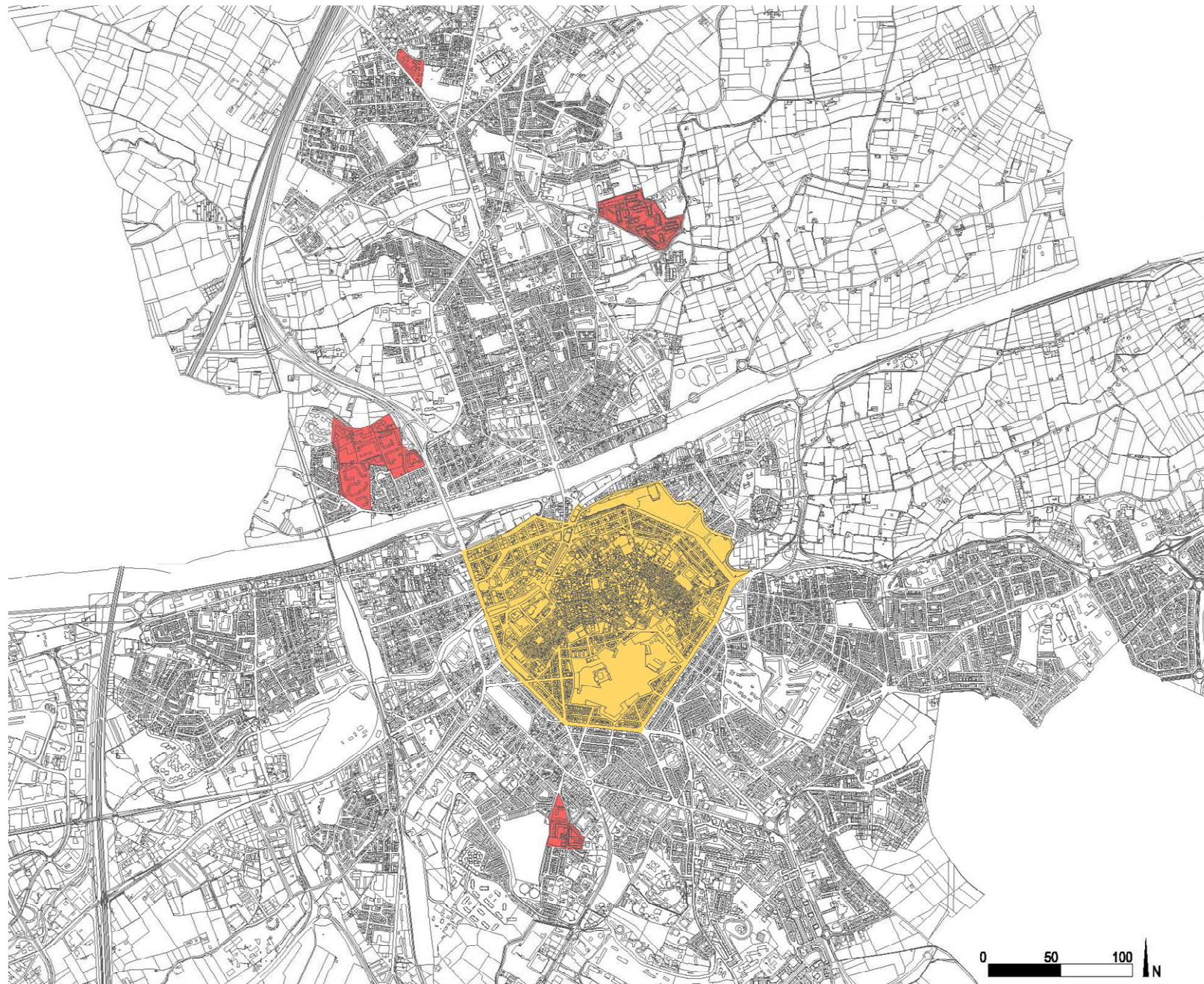
1.1 Problématique urbaine générale :

Les aménagements du centre historique contribuent à sa valorisation patrimoniale tout en intégrant la question du confort de l'espace public pour le piéton. On peut apprécier la bonne dimension accordée au piéton, la planimétrie de l'espace, l'ouverture de ces lieux, l'ombrage, l'accompagnement par du mobilier.

Ces composantes de l'espace public concourent à rendre la ville accessible à tous. Cette notion du confort dans la ville a permis de rendre aussi le centre ancien très attractif où de multiples usages peuvent apparaître et se développer (terrasses, marchés, pratique du vélo).



Accessibilité : le centre ville et les quartiers réaménagés



Cadastre de Perpignan : centre historique et quartiers accessibles

1. Diagnostic et problématiques

1.1 Problématique urbaine générale :

Les aménagements du centre historique ont bien amélioré la situation vis-à-vis de la problématique de l'accessibilité, il en est de même pour des quartiers périphériques dans lesquels un important investissement sur l'espace public a été réalisé comme par exemple sur les quartiers Vernet Salanque ou encore Roudayre Clodion Torcatis.... De même, dans une logique d'amélioration de l'accessibilité, certains axes sont en cours de réalisation comme l'avenue Leclerc



Avenue Leclerc en cours de chantier

Problématique urbaine générale : la logique expansive des lotissements

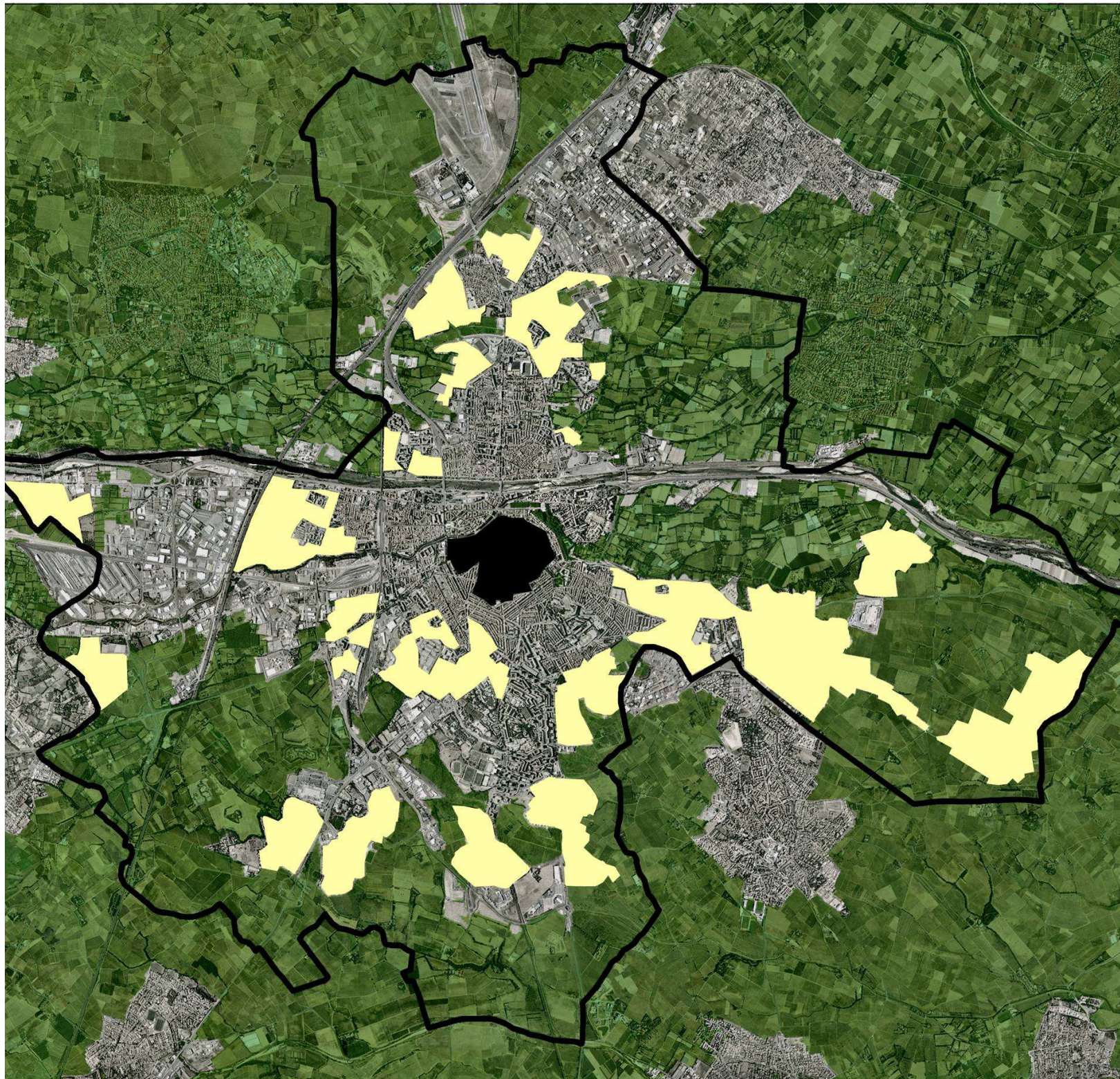


Photo aérienne : repérage des quartiers composés de lotissements sur la périphérie

1. Diagnostic et problématiques

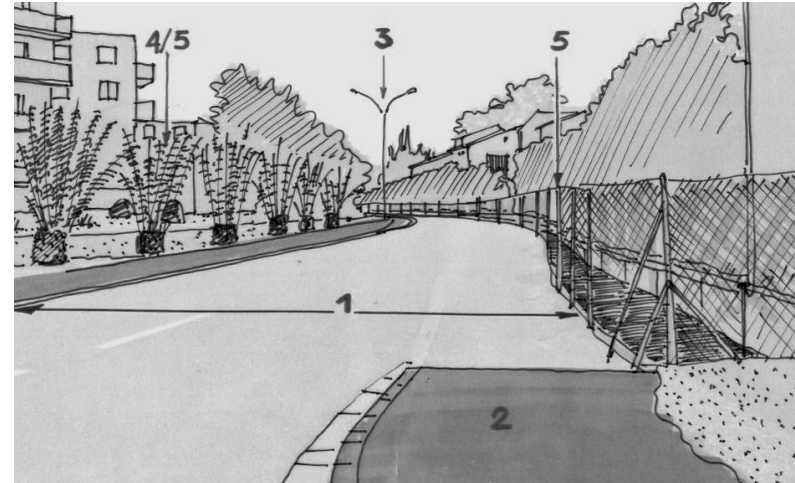
1.1 Problématique urbaine générale :

La photo aérienne ci-contre montre la proportion des lotissements à la limite de la ville. Les photos ci-dessous présentent l'aménagement classique de ces quartiers, avec des trottoirs étroits, une planimétrie variable et l'absence de place pour la plantation des arbres d'alignements qui pourraient apporter l'ombrage nécessaire au meilleur confort des piétons.



Rue de Lotissement : trottoirs étroits et maigres plantations

Problématique urbaine générale : la voirie omniprésente, le rue un espace déséquilibré



1. Diagnostic et problématiques

1.1 Problématique urbaine générale :

Au-delà des lotissements, certains axes dans la ville donnent la priorité à la voiture en surdimensionnant la chaussée au détriment du trottoir. Il en résulte un trop grand confort accordé à l'automobiliste qui augmente sa vitesse. Il s'ensuit des aménagements défensifs et sécuritaires vis-à-vis du piéton avec l'installation de barrières qui a pour effet de canaliser encore plus les véhicules.

L'espace public est dessiné sous la contrainte de la voiture, le trottoir est alors le parent pauvre de l'aménagement : discontinu, interrompu, étroit...

Problématique urbaine générale : « l'écriture routière » de l'espace public

1. Diagnostic et problématiques

1.1 Problématique urbaine générale :

L'écriture de l'espace public est dictée par une approche routière du projet avec des îlots directionnels, des voies en surnombre pour organiser des tourne à gauche, à droite. Ces voies supplémentaires sont pénalisantes pour les largeurs de trottoirs.



Problématique urbaine générale : la discontinuité de l'espace piéton



Trottoir étroit et support de réseaux aériens



Trottoir étroit et étalage de commerçants



Trottoir encombré par le stationnement

1. Diagnostic et problématiques

1.1 Problématique urbaine générale :

- Le manque d'accessibilité aux PMR est lié à plusieurs facteurs
- Des trottoirs trop étroits
 - Des trottoirs encombrés par du mobilier, des supports de réseaux aériens, du stationnement anarchique.
- Ces embûches rendent les trottoirs inaccessibles aux PMR
- Le type de revêtement, la planimétrie des sols

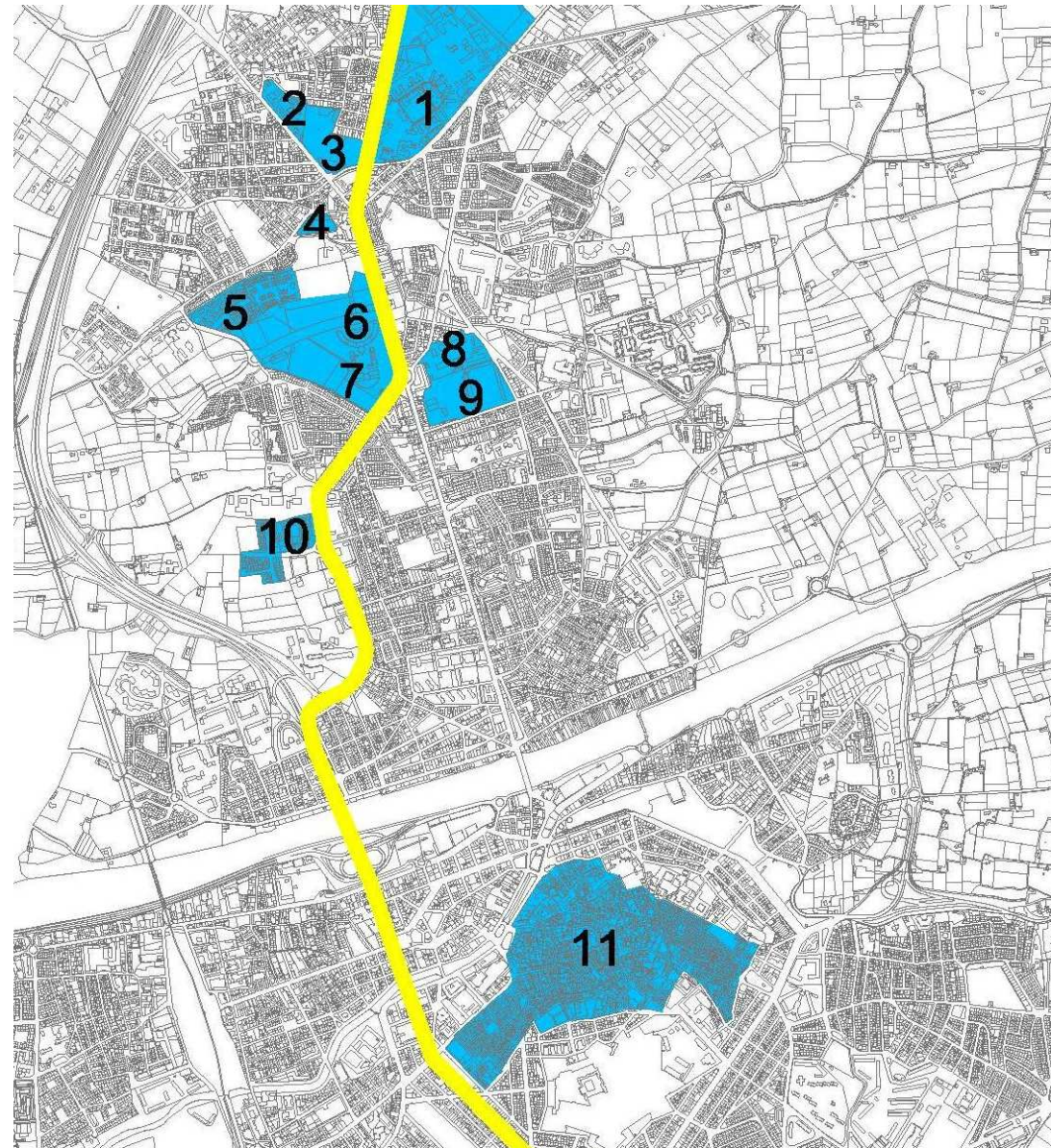
Problématique urbaine générale : **la discontinuité de l'espace piéton**



Exemple de cheminement piéton continu : TRES BONNE ACCESSIBILITE



Exemple de cheminement piéton discontinu : MAUVAISE ACCESSIBILITE



1. Diagnostic et problématiques

1.2 Méthode proposée : « autour du projet structurant du BHNS »

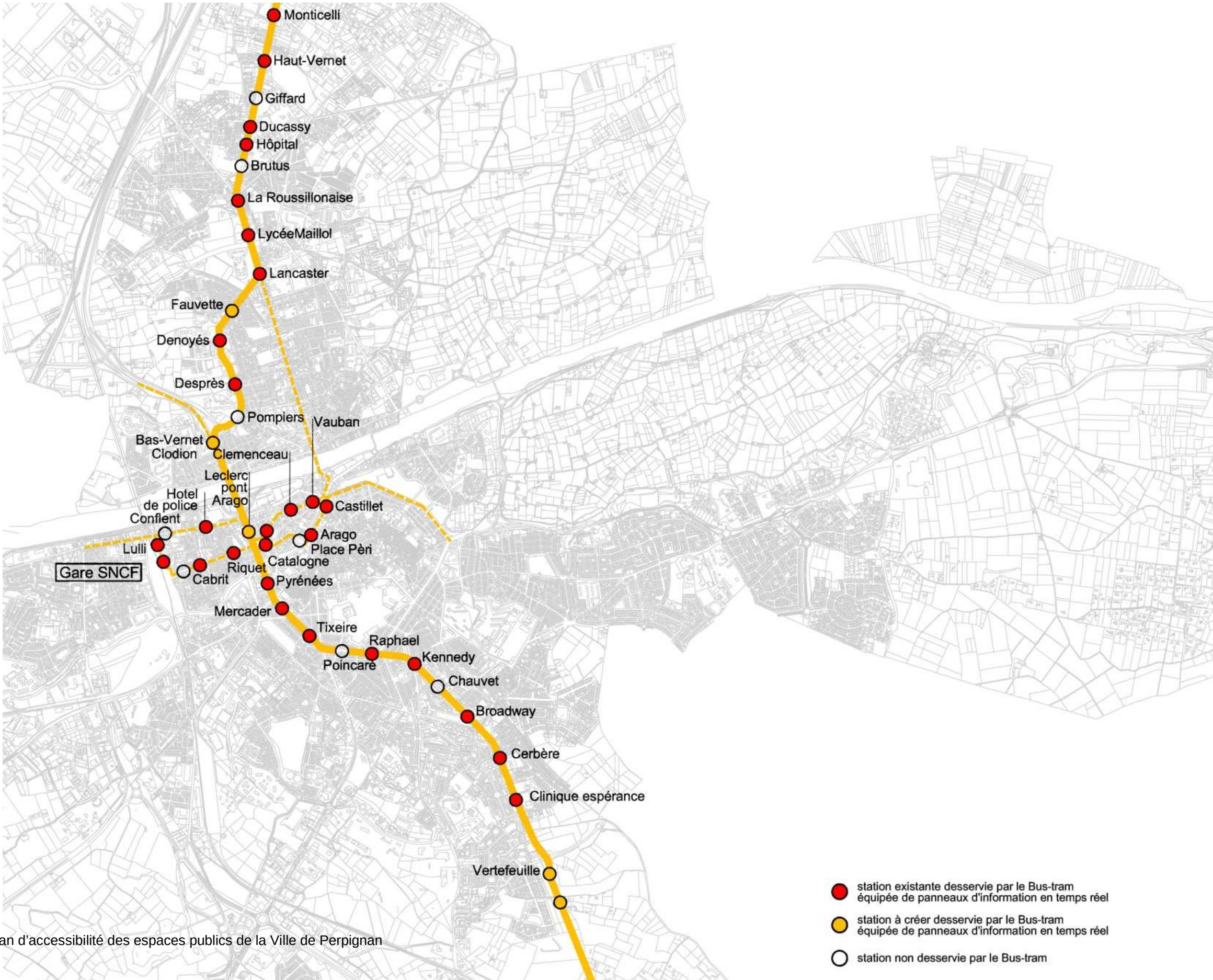
La stratégie d'intervention sur l'espace public pour démarrer ce travail de mise en accessibilité de la ville consiste à répondre à la notion de parcours et de donner de la cohérence et de la continuité. pour cela l'étude de s'appuie sur deux paramètres :

1- le projet du BHNS (bus à haut niveau de service), véritable colonne vertébrale qui traverse la ville du nord au sud (ligne 1) et d'Est en ouest (ligne 2) et qui distribuera de nombreux quartiers

2- les équipements publics à proximité du BHNS sont repérés pour mettre en évidence la grande diversité d'équipements qui s'adresse à des populations différentes (écoles, hôpitaux, stade...)

Le plan d'accessibilité propose de s'appuyer sur ce futur axe de transport en commun et de le connecter en priorité aux équipements.

1.2.1 Parcours du BHNS et repérage des Stations



Plan d'accessibilité des espaces publics de la Ville de Perpignan

1.2.2 Repérage des équipements publics

- 1 Centre hospitalier Joffre

2 Stade Gilbert Brutus

3 Groupe scolaire aviation

4 Groupe scolaire Léon Blum

5 Lycée Maillol

6 Collège J.S Pons

7 Clinique St Christophe

8 Groupe scolaire du Mi-vernet

9 Maison de retraite du bon pasteur

10 Couvent Ste Claire

11 L.P et groupe scolaire

12 Centre de secours

13 Groupe scolaire

14 DDE

15 Ecole Lakanal
- 16 Chambre d'agriculture et clinique St Joseph

17 Gare SNCF

18 Lycée Arago

19 Collège et groupe scolaire

20 Ecole St Jean

21 Lycée notre dame du bon secours

22 groupe scolaire Edouard Herriot

23 Groupe scolaire Romain Rolland

24 Gendarmerie

25 Lycée Jean Lurcat et groupe scolaire du champ de Mars

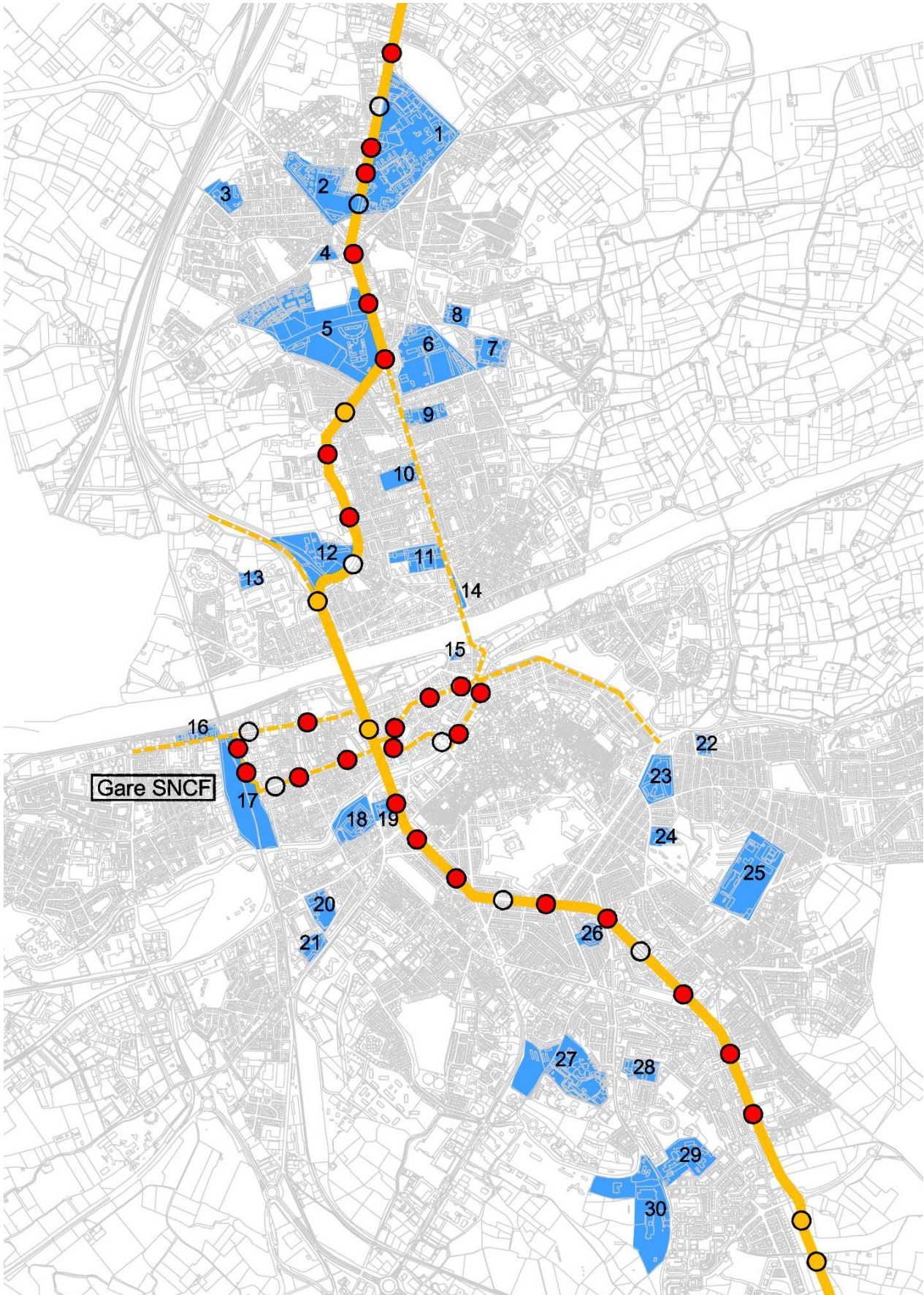
26 Groupe scolaire la lunette

27 Université et IUT

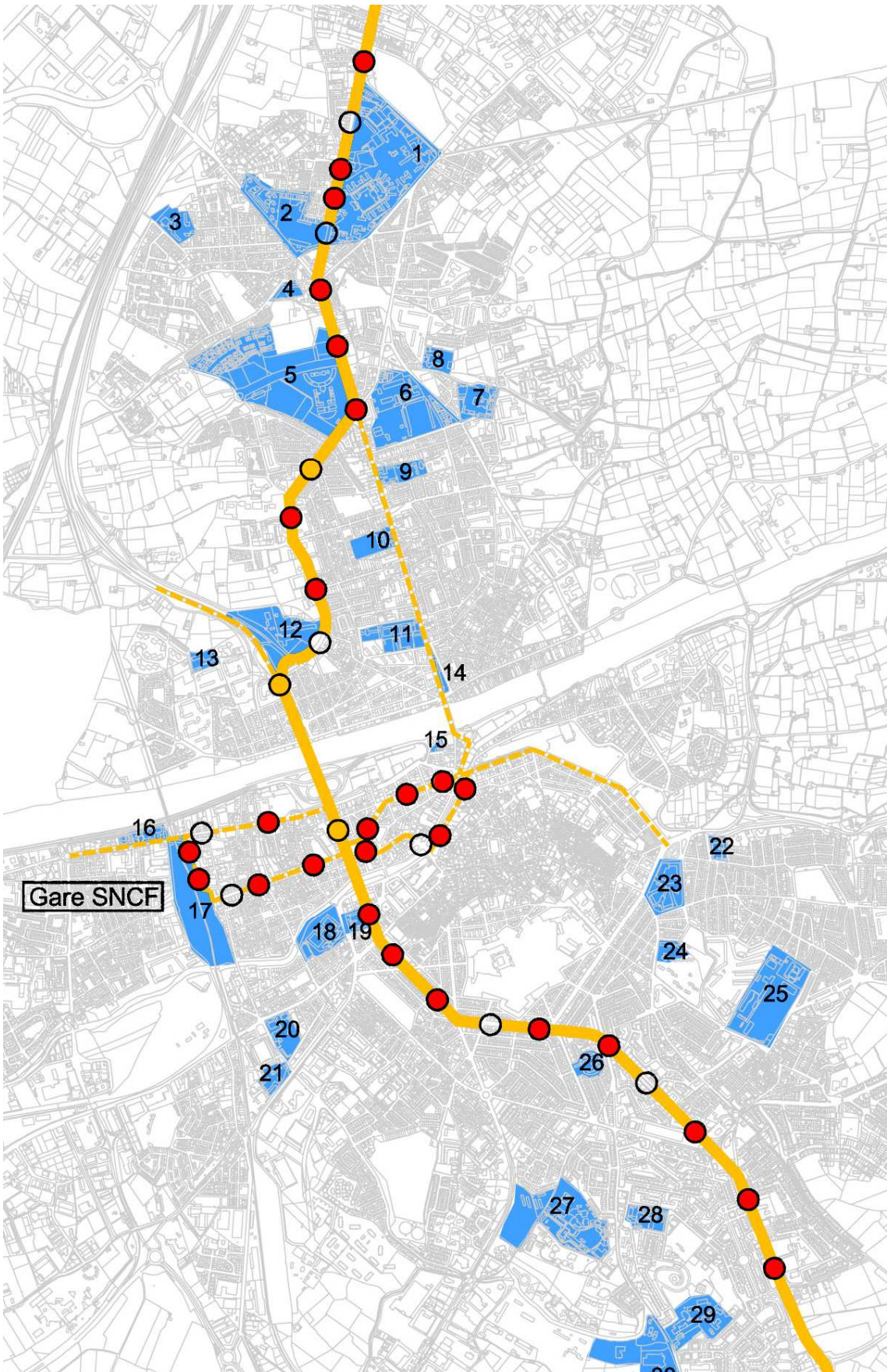
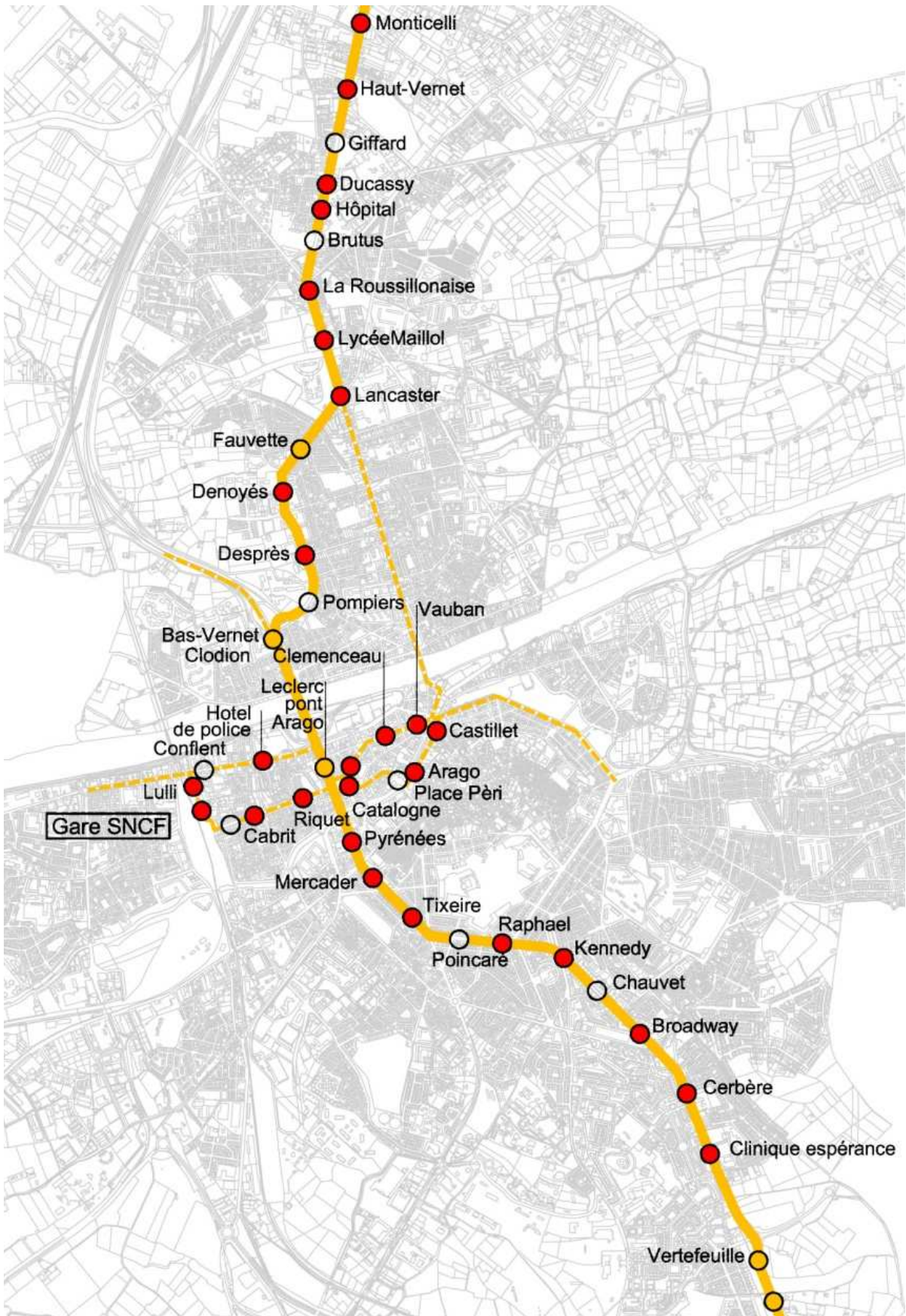
28 Groupe scolaire H.Rigaud

29 Collège St Exupéry

30 Parc des sports

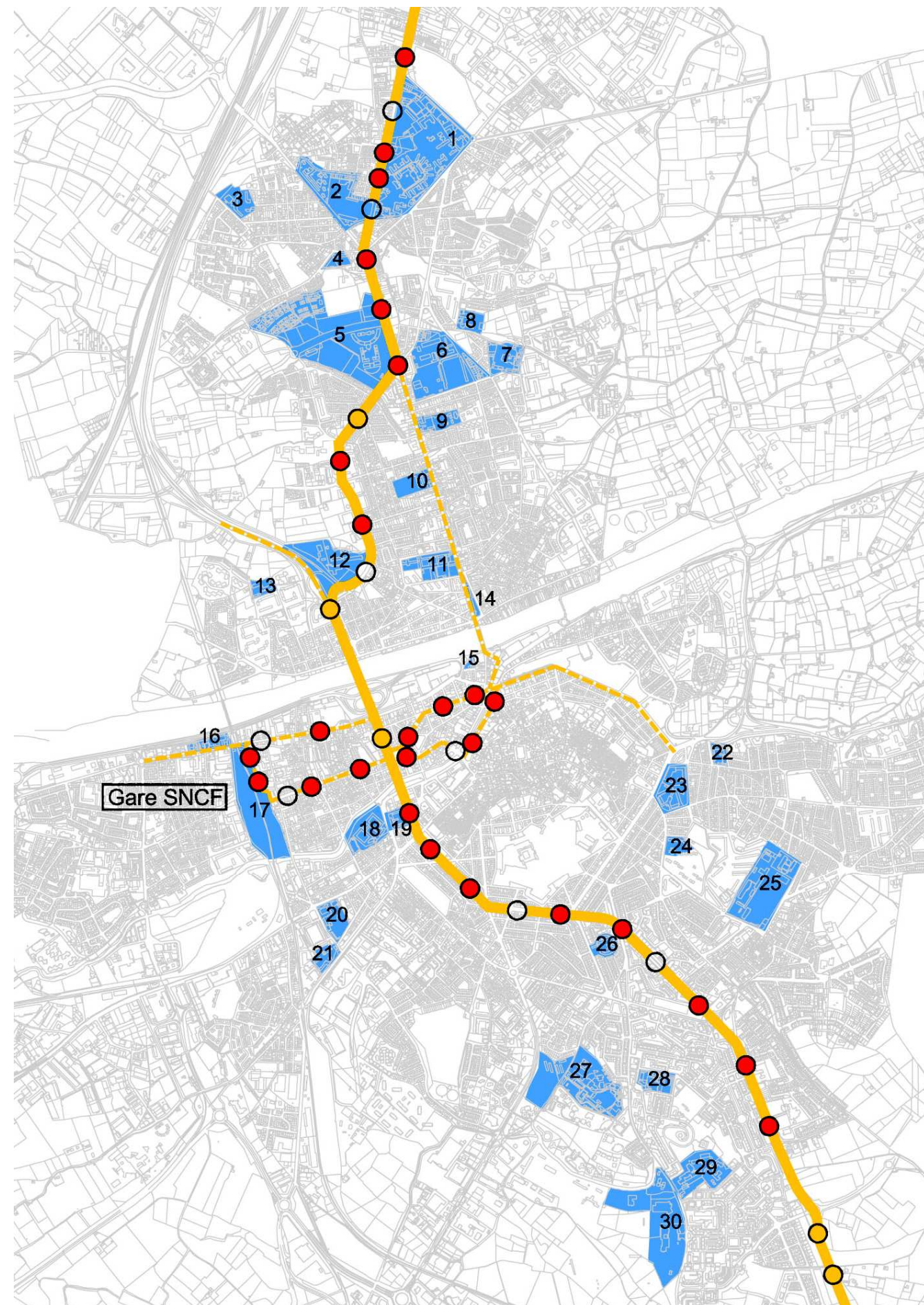
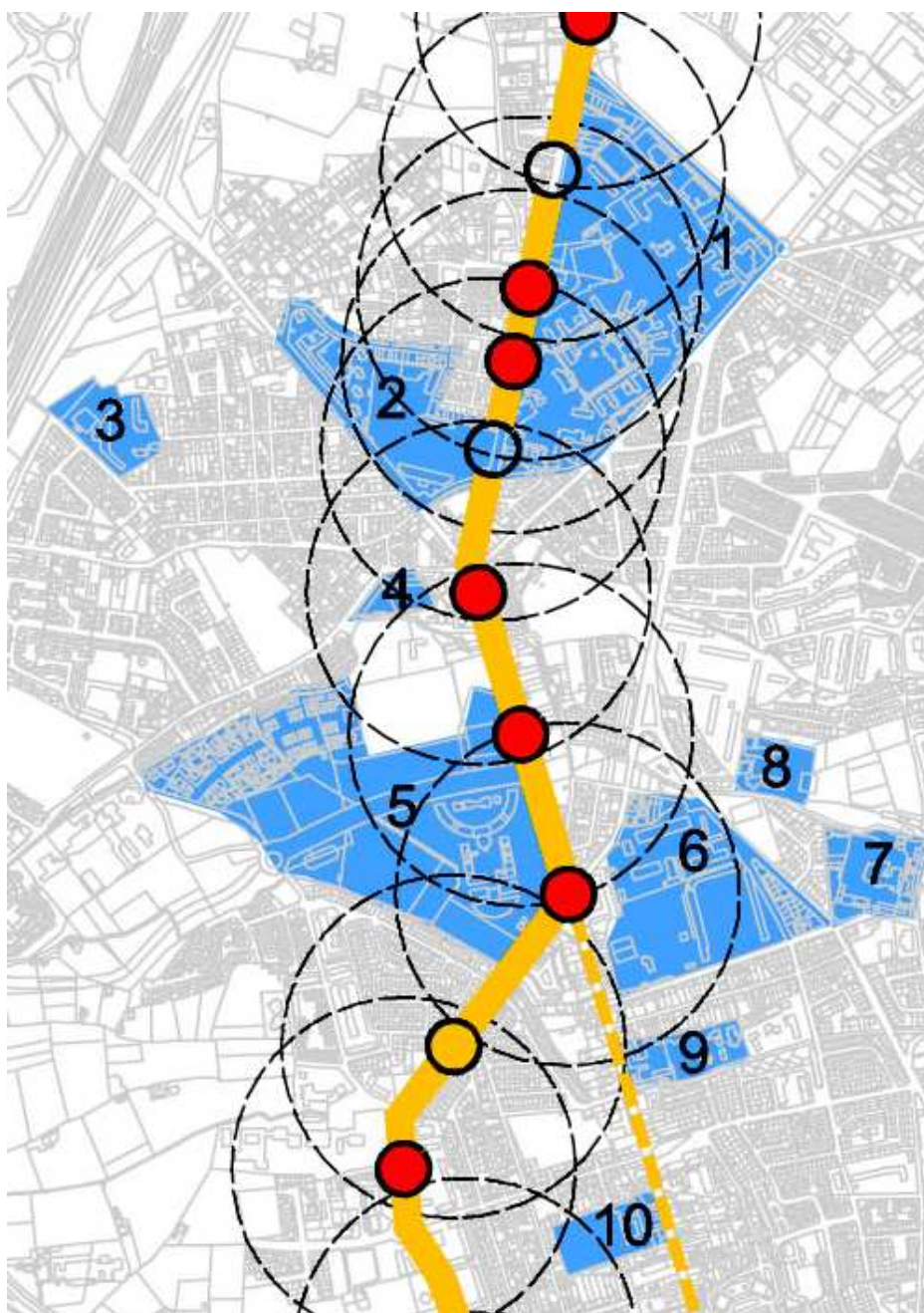


1.2.3 Parcours du BHNS et repérage des Equipements publics « accessibles »

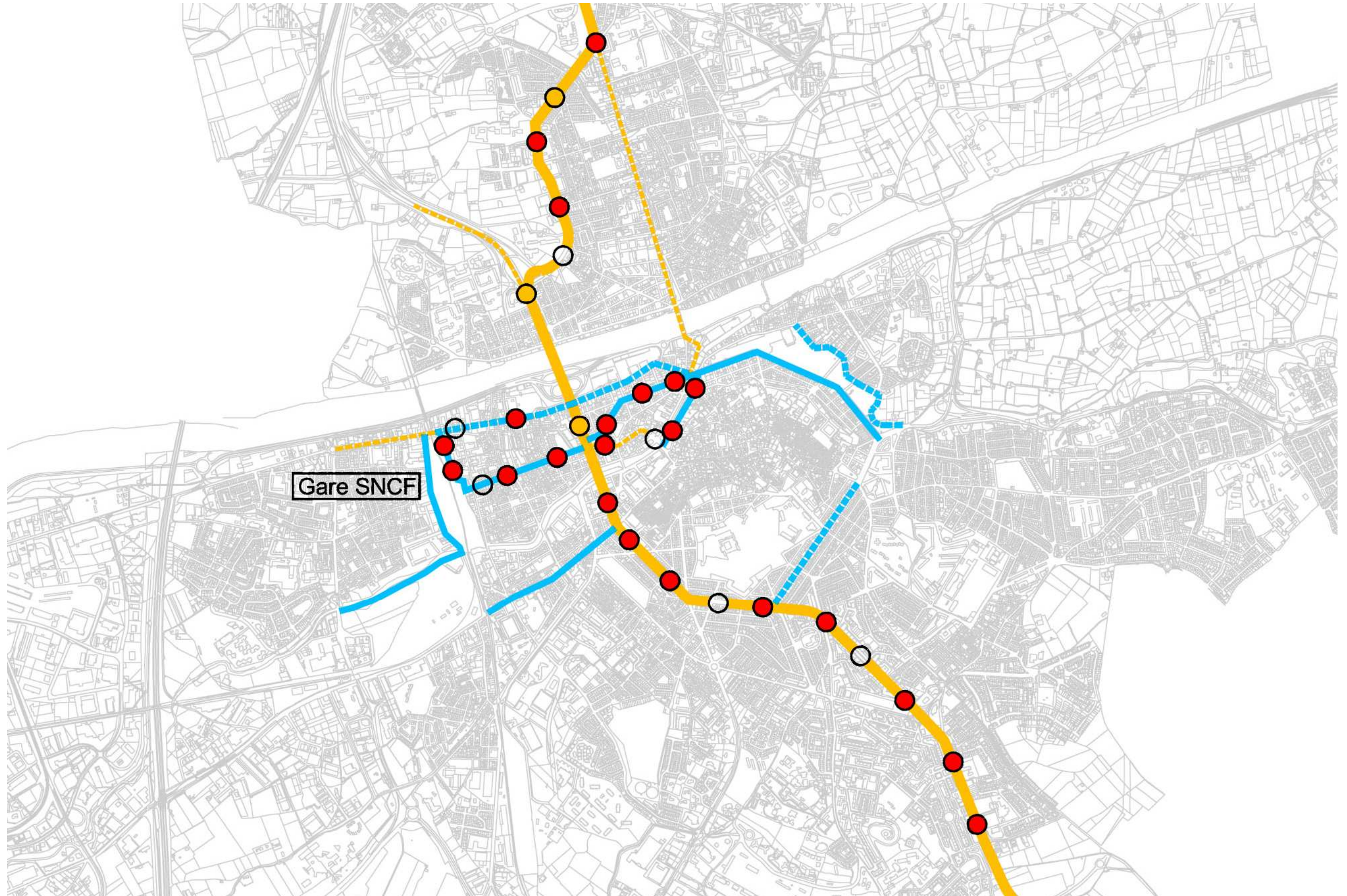


1.2.4 Zone d'influence du BHNS (rayon 300.00 m) / équipements publics

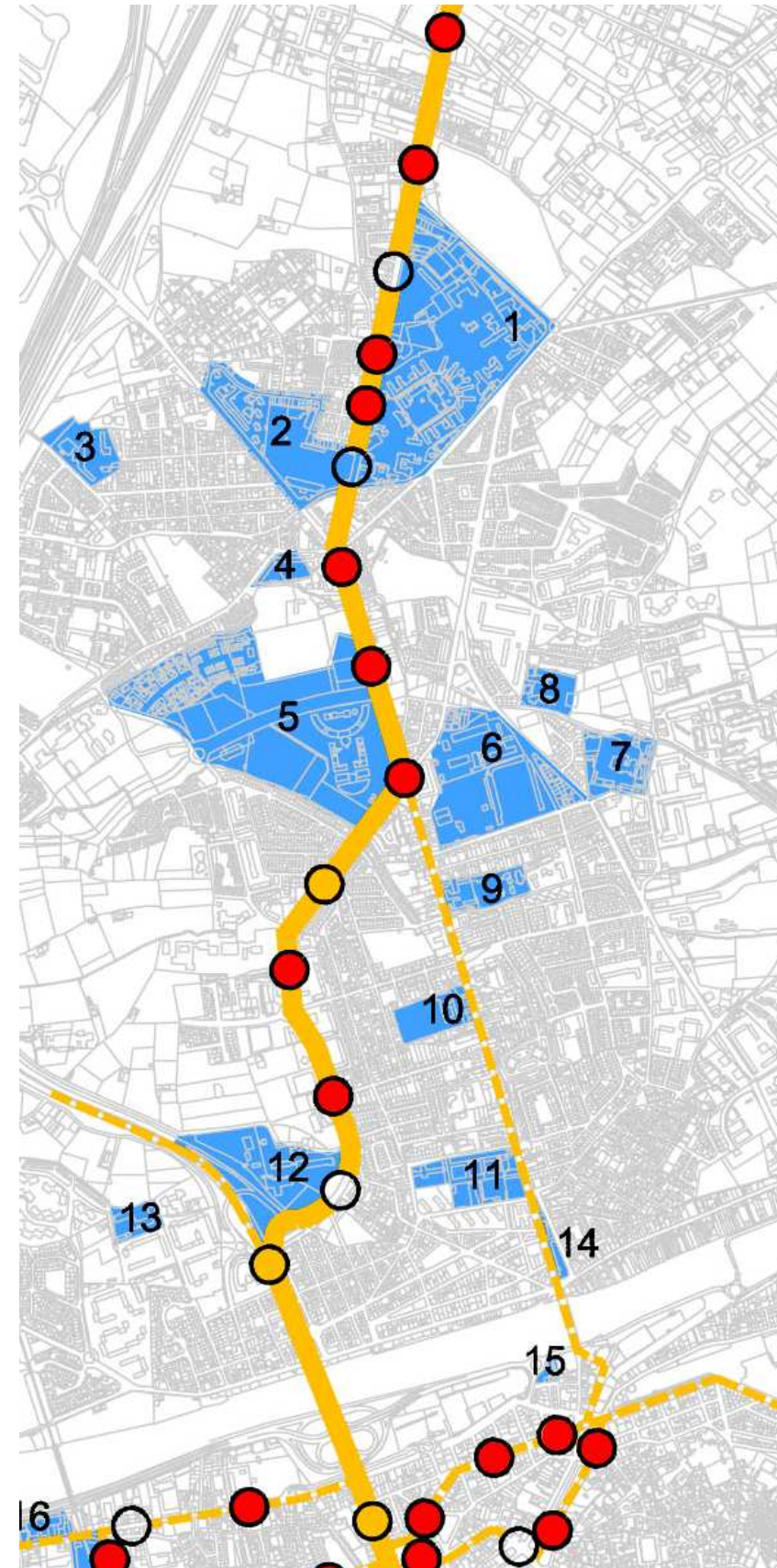
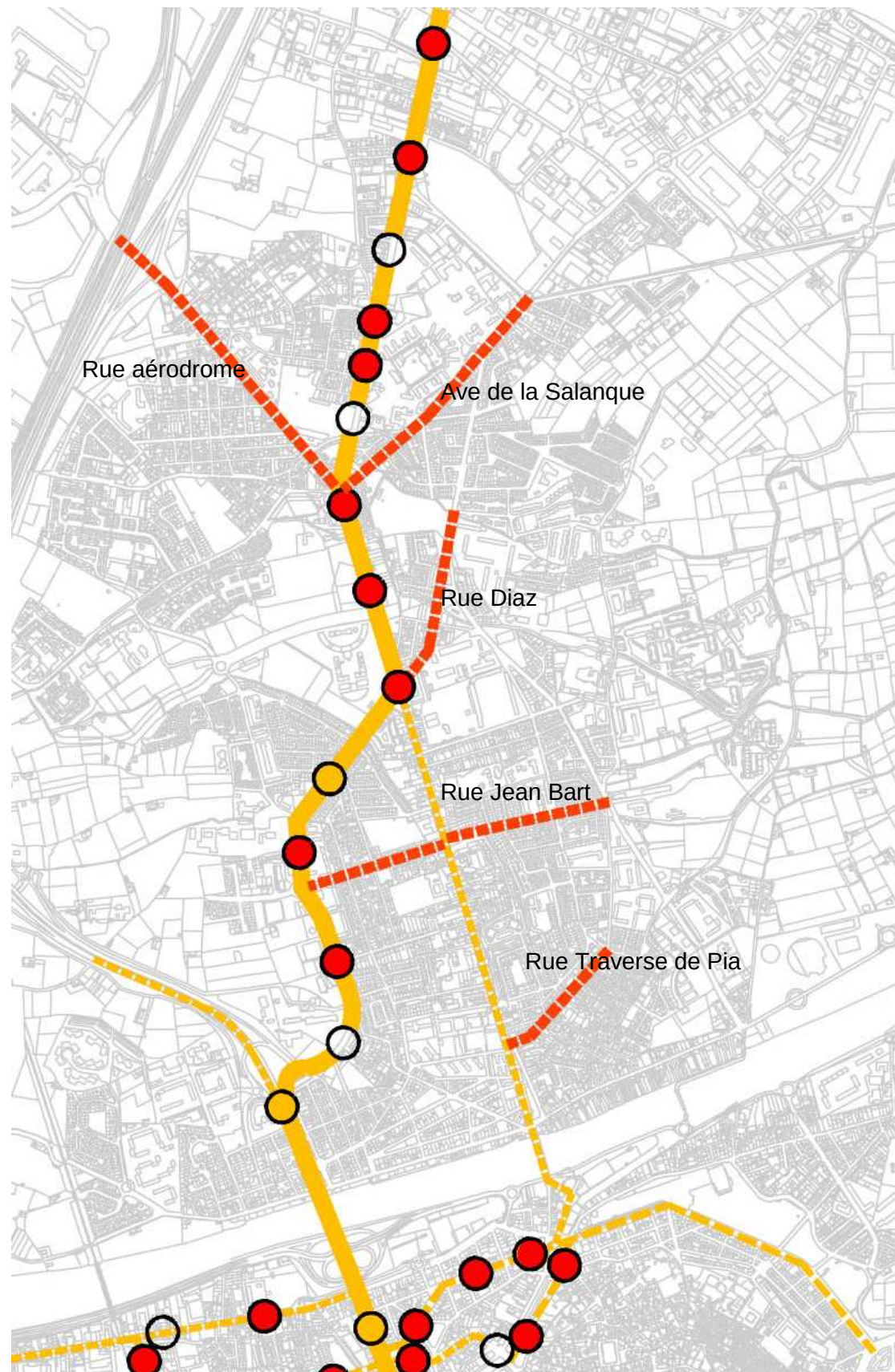
Un rayon de 300m est défini autour des stations du BHNS qui correspond à un périmètre d'influence à pied autour du réseau en site propre. Dans ce périmètre les équipements publics sont repérés. Ainsi, un certain nombres de rues sont définies comme étant prioritaires par rapport au quartier, car elles vont à terme drainer des flux piétons plus importants que d'autres. Le plan d'accessibilité propose donc de commencer par celles-ci.



1.2.5 Liaisons BHNS – Equipements : Centre ville projets en cours, projets réalisés



1.2.6 Liaisons BHNS repérage des rues étudiées (nord)



La carte de gauche présente le repérage des rues qui répondent à la stratégie qui couple la proximité des stations du BHNS et des équipements publics. Ces rues font l'objet d'un diagnostic et de proposition de projet.

Pour le secteur Nord :

Rue de l'aérodrome

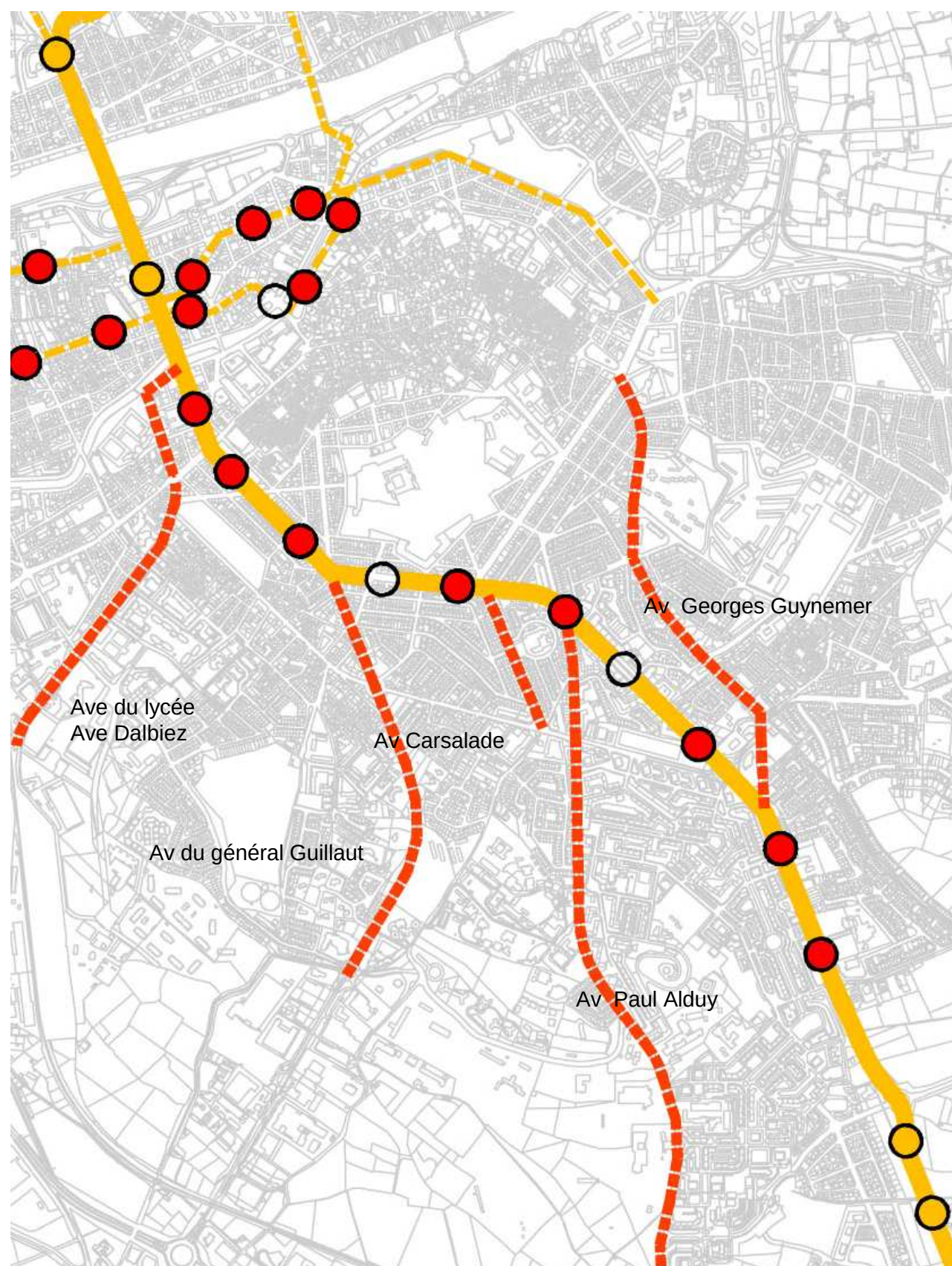
Avenue de la Salanque

Rue Diaz

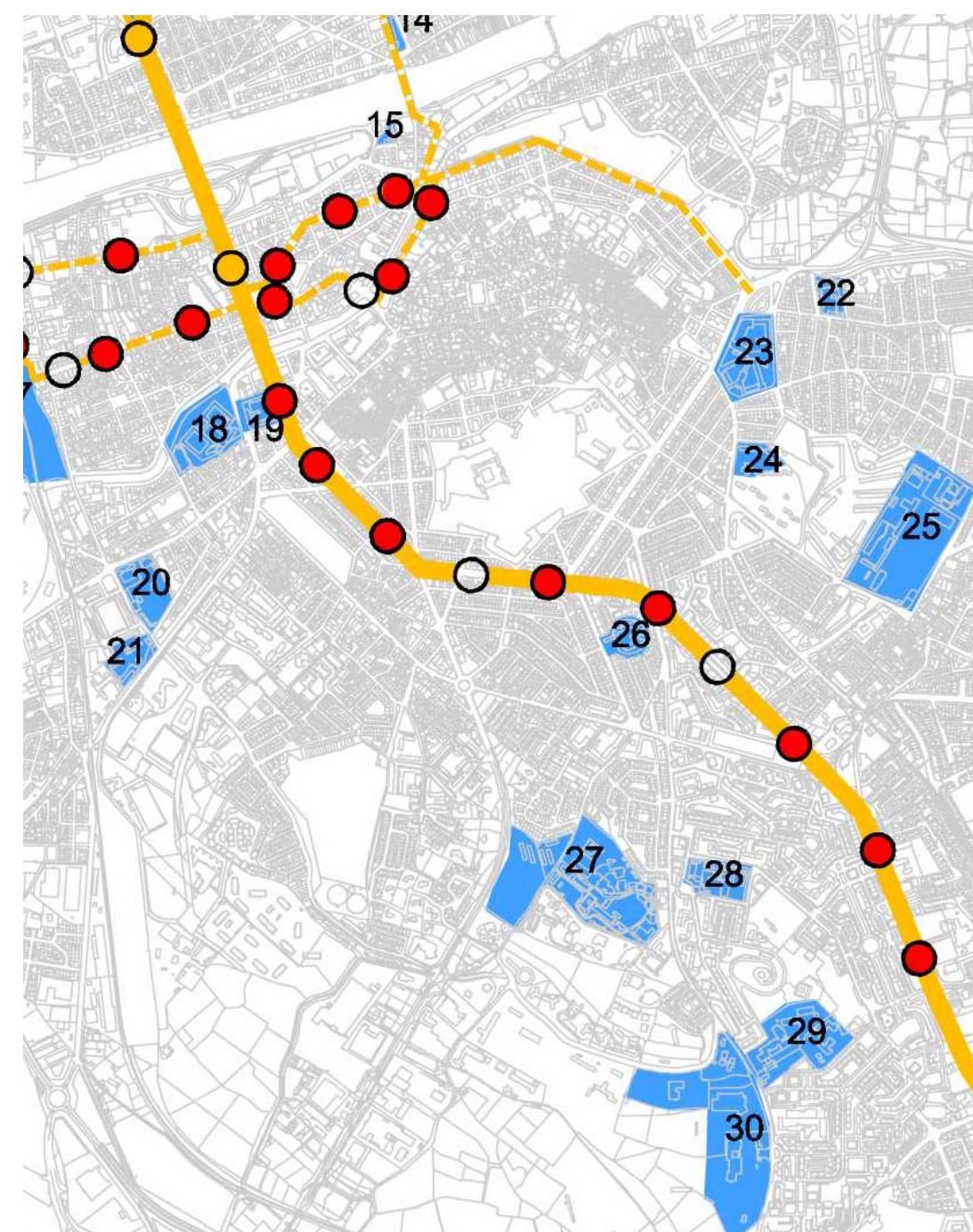
Rue Jean Bart

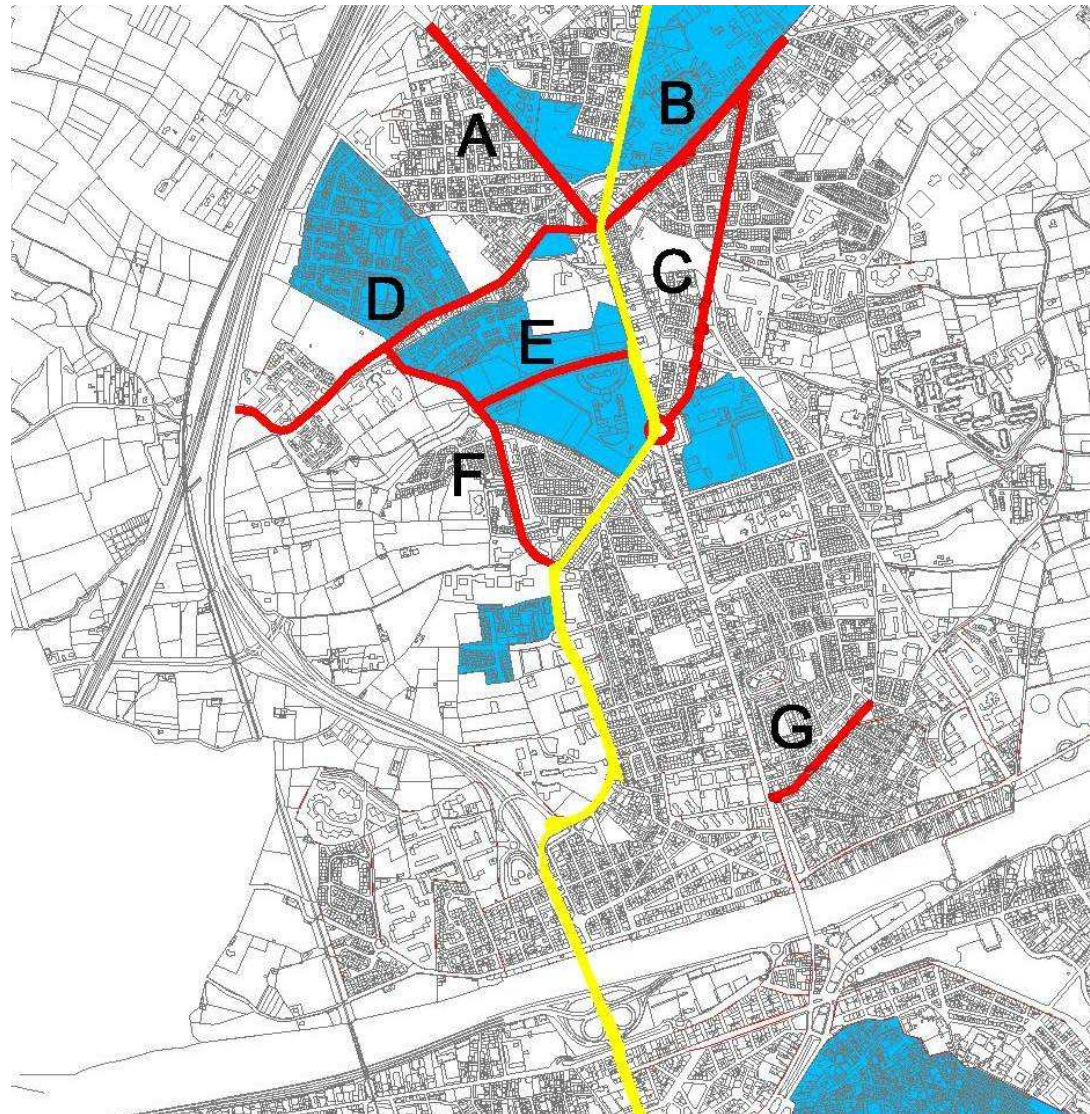
Rue de la Traverse de Pia

1.2.7 Liaisons BHNS – repérage des rues étudiées (sud)



- 18 Lycée Arago
- 19 Collège et groupe scolaire
- 20 Ecole St Jean
- 21 Lycée notre dame du bon secours
- 22 groupe scolaire Edouard Herriot
- 23 Groupe scolaire Romain Rolland
- 24 Gendarmerie
- 25 Lycée Jean Lurcat et groupe scolaire du champ de Mars
- 26 Groupe scolaire la lunette
- 27 Université et IUT
- 28 Groupe scolaire H.Rigaud
- 29 Collège St Exupéry
- 30 Parc des sports





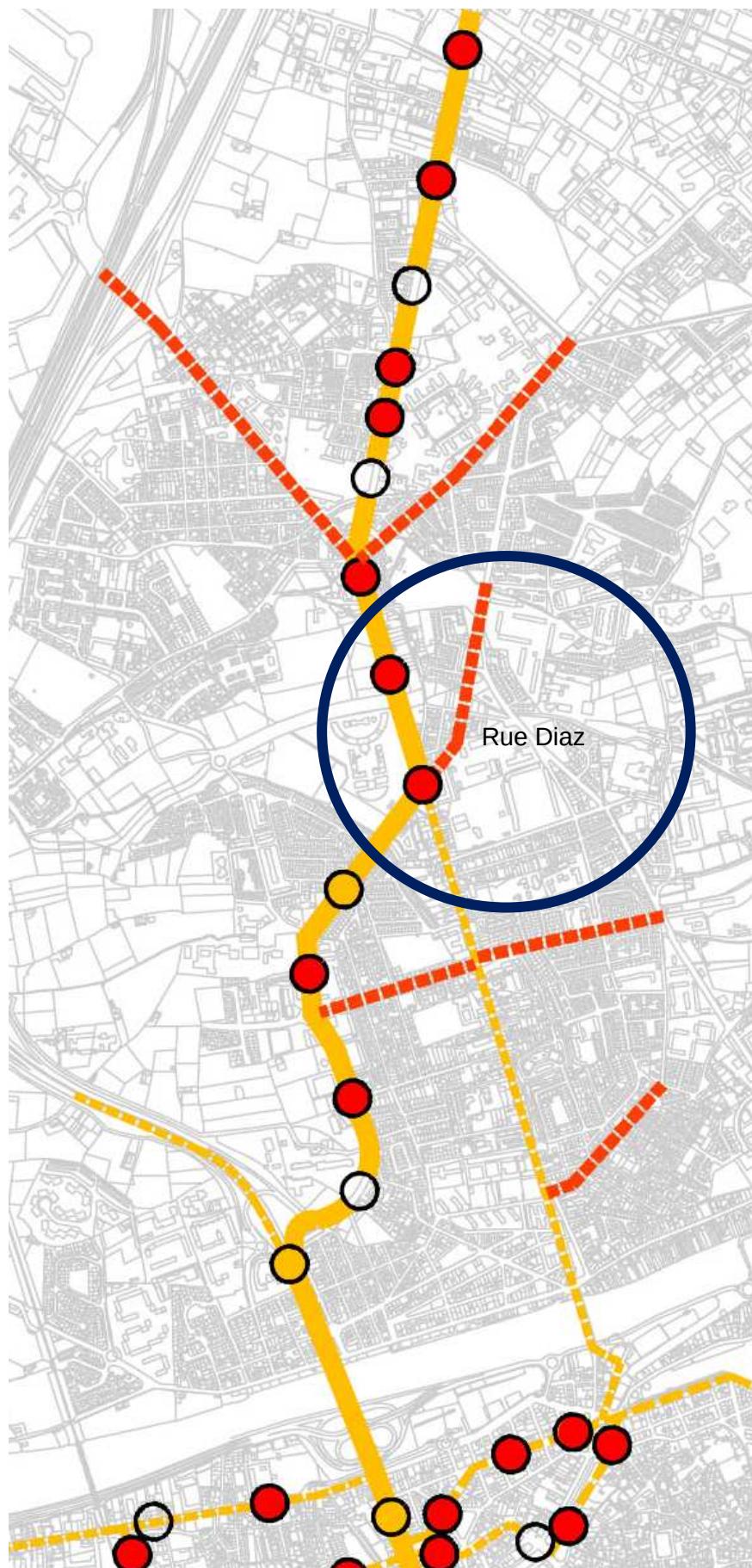
1. Diagnostic et problématiques

1.3 Analyse d'un parcours type : La rue Virgile Diaz Une liaison entre BHNS et collège Pons

Ce chapitre propose une méthodologie à suivre pour tout intervenant sur l'espace public (services de la ville, bureaux d'études, prescripteurs, associations) qui consiste à relever le long d'un parcours l'ensemble des embuches rencontrées, de faire le repérage systématique des difficultés face à l'accessibilité.

Ce chapitre propose dans un premier temps un reportage photographique du parcours piéton sur la rue Virgile Diaz. Une analyse de ce reportage permet de mettre en évidence des typologies d'embuches :

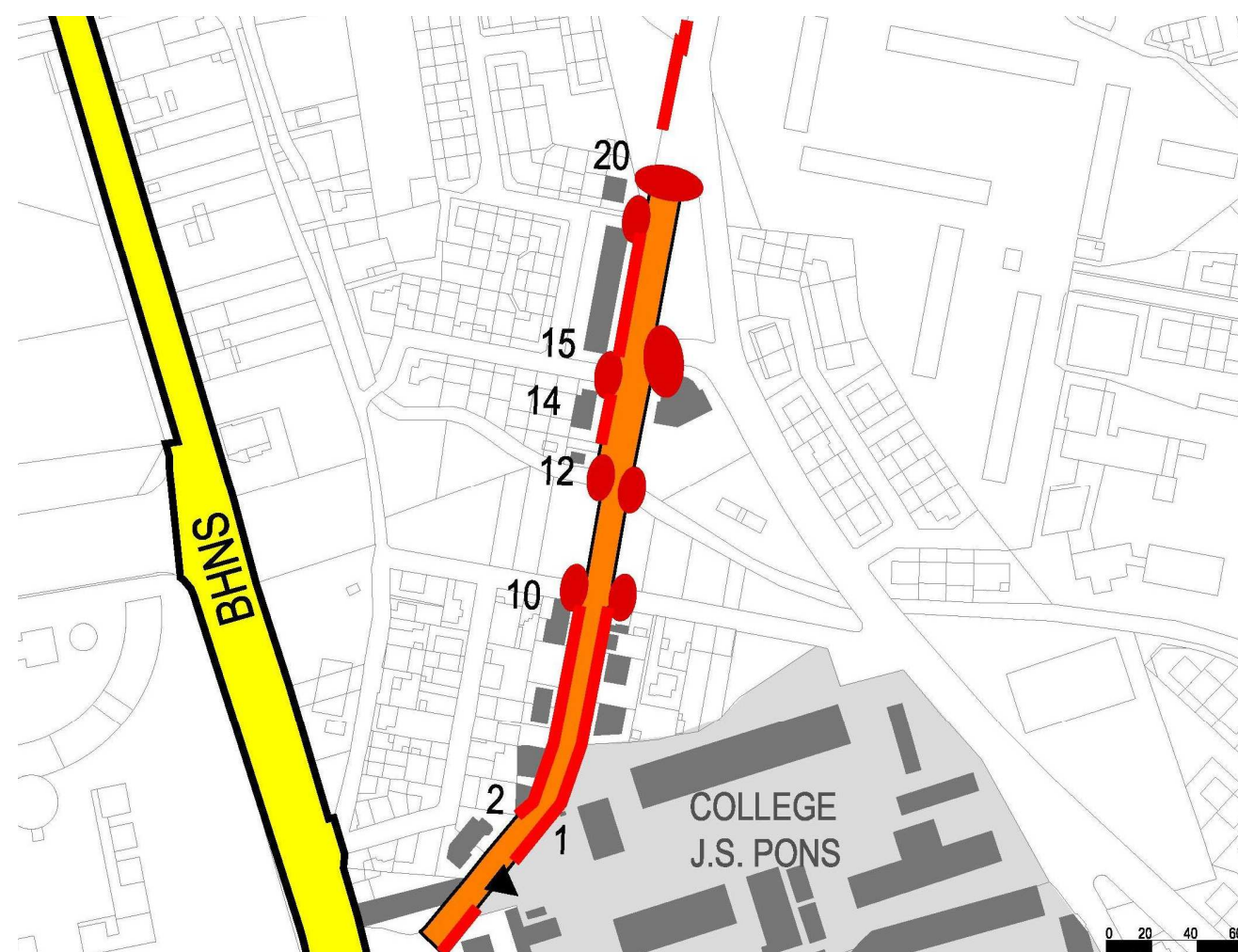
- Les obstacles physiques
- La géométrie
- Le revêtement
- La lumière



Plan d'accessibilité des espaces publics de la Ville de Perpignan

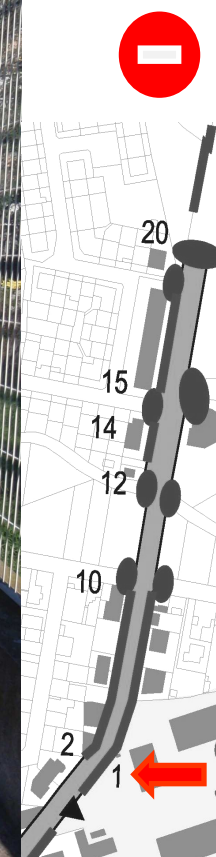
RUE VIRGILE DIAZ / COLLEGE J.S. PONS

Méthode de repérage et diagnostic sur site





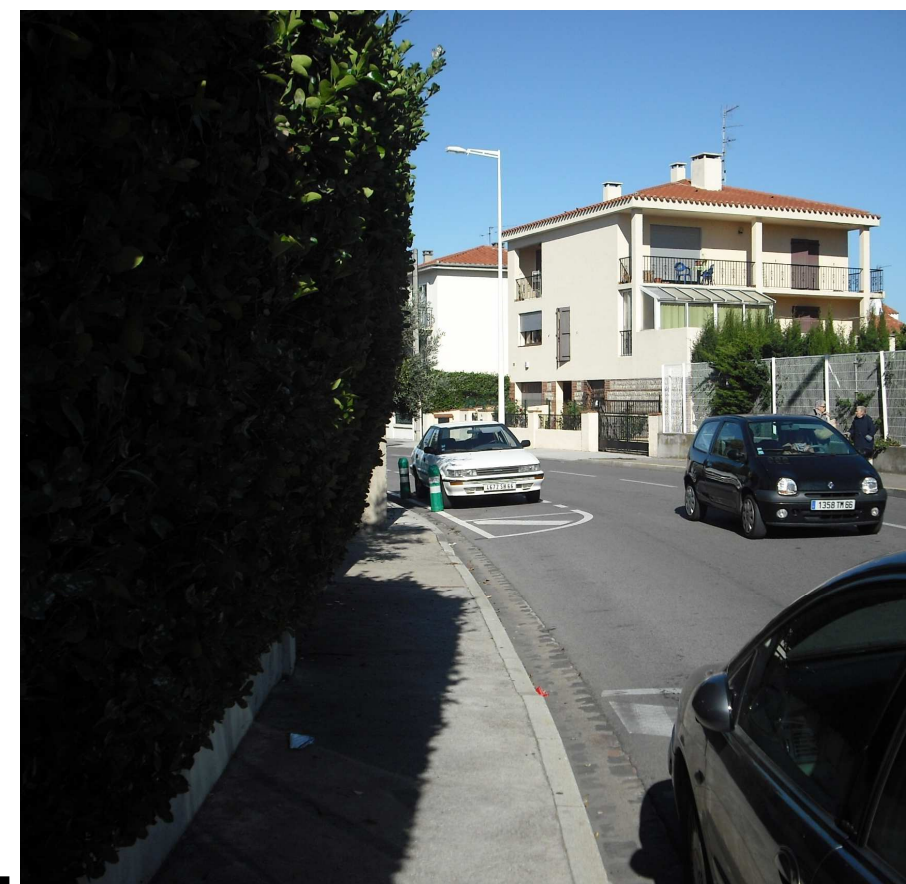
1 Rue Virgile Diaz



2 Rue Virgile Diaz



3 Rue Virgile Diaz



4 Rue Virgile Diaz



5 Rue Virgile Diaz



6 Rue Virgile Diaz



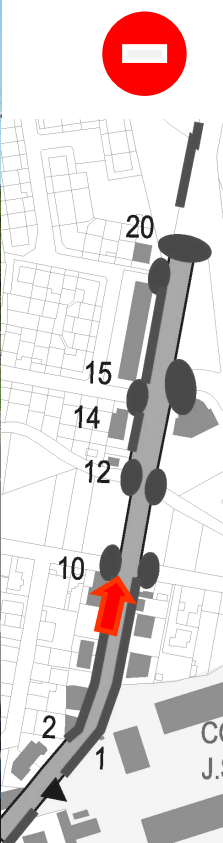
7 Rue Virgile Diaz



8 Rue Virgile Diaz



9 Rue Virgile Diaz

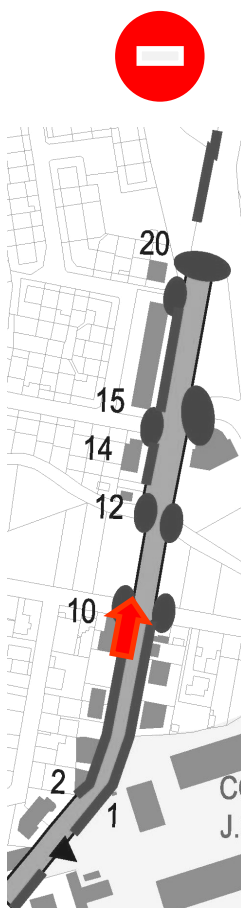


10 Rue Virgile Diaz



11 Rue Virgile Diaz

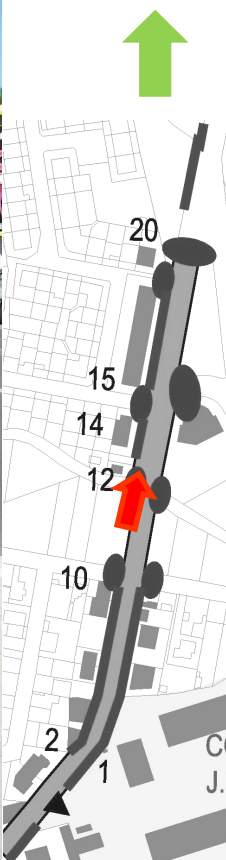
Plan d'accessibilité des espaces publics de la Ville de Perpignan



12 Rue Virgile Diaz



Atelier **Sites**



13 Rue Virgile Diaz



14 Rue Virgile Diaz



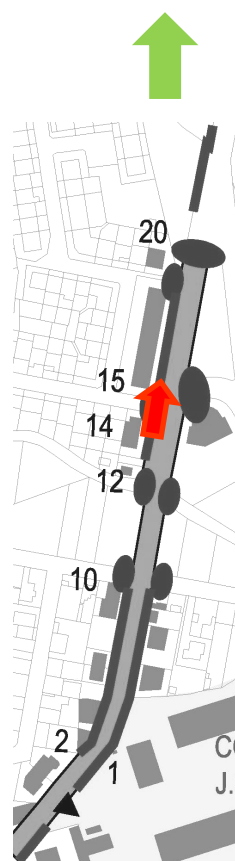
15 Rue Virgile Diaz



16 Rue Virgile Diaz



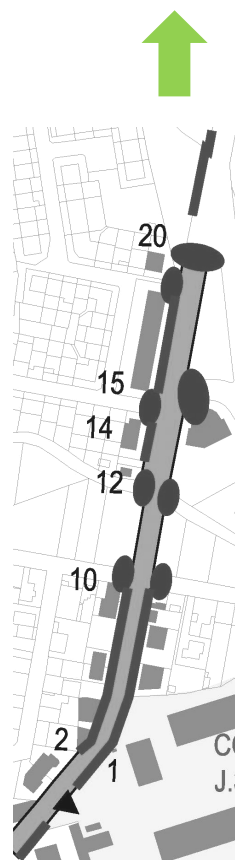
17 Rue Virgile Diaz



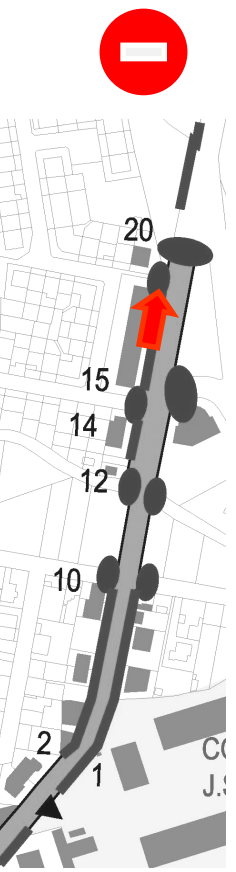
18 Rue Virgile Diaz



19 Rue Virgile Diaz

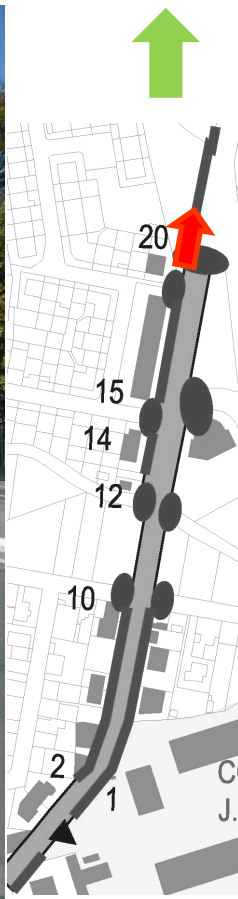


20 Rue Virgile Diaz





21 Rue Virgile Diaz



22 Rue Virgile Diaz





1. Diagnostic et problématiques

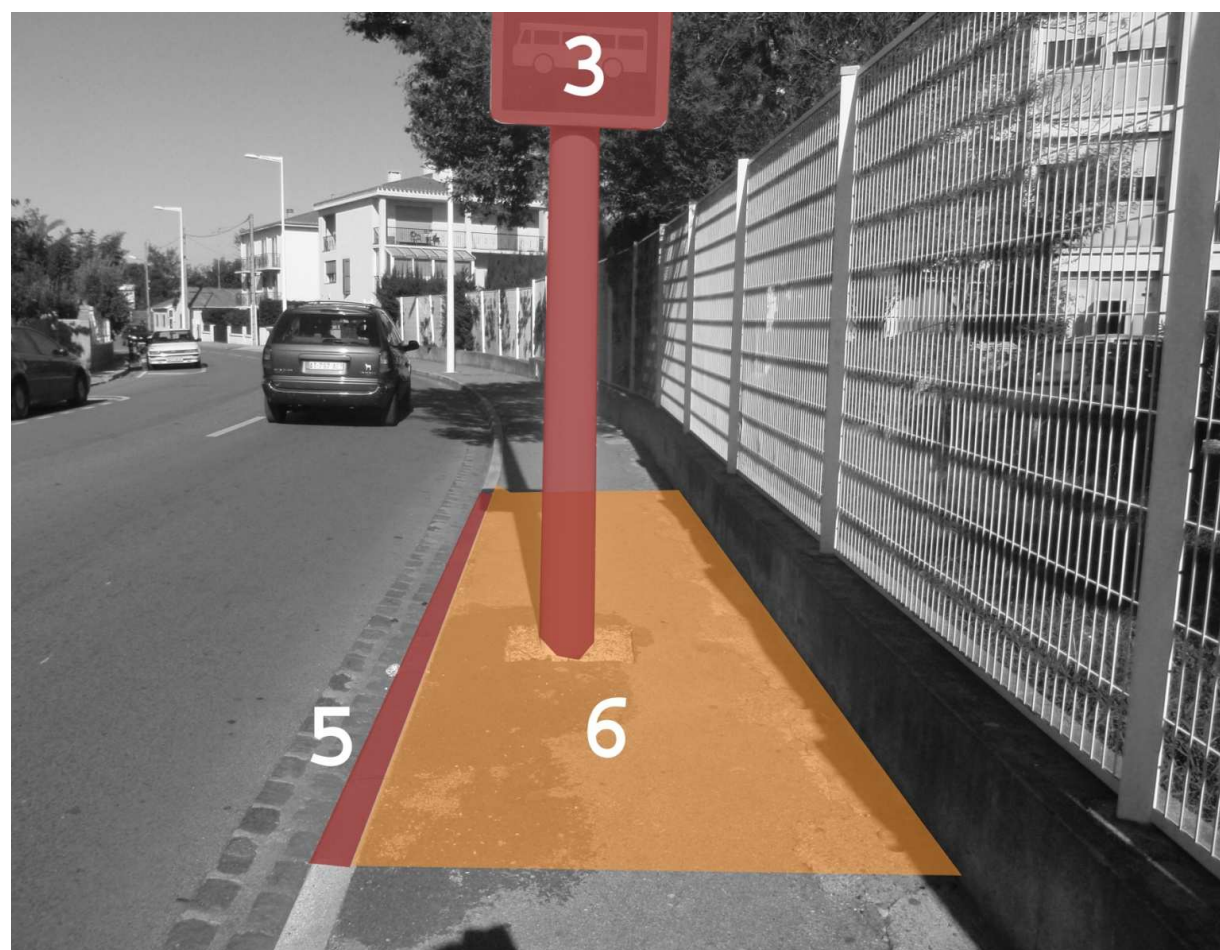
1.4 Typologie des embuches

Ce chapitre met en évidence sur quatre exemples les différentes catégories d'embuches que le piéton peut rencontrer selon les thématiques suivantes :

1. Obstacles : de différentes natures : mobilier, éclairage, bordure haute, voiture
2. Géométrie : dimensions, ruptures, nivellement
3. Revêtement : inadapté, dégradé, manque de signalétique
4. Obscurité : manque éclairage, guidage

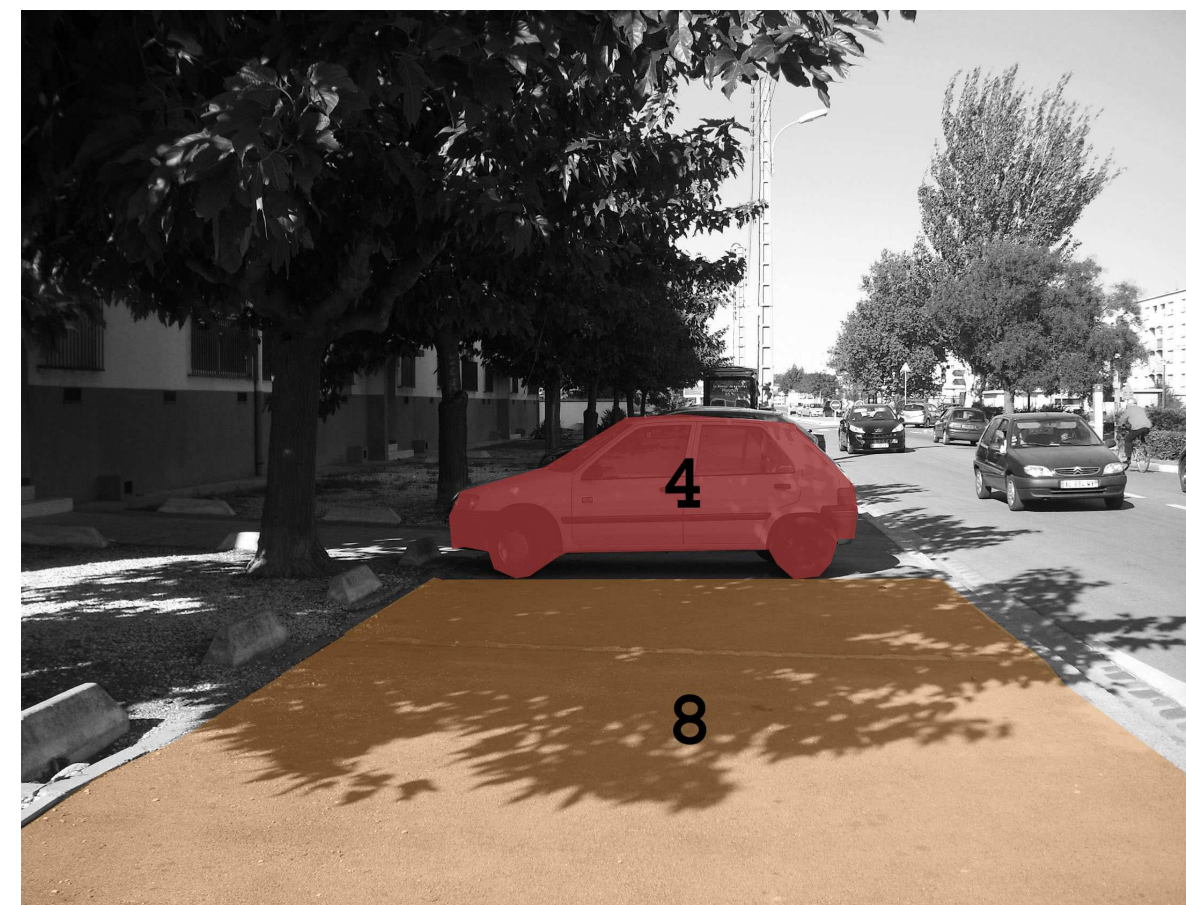
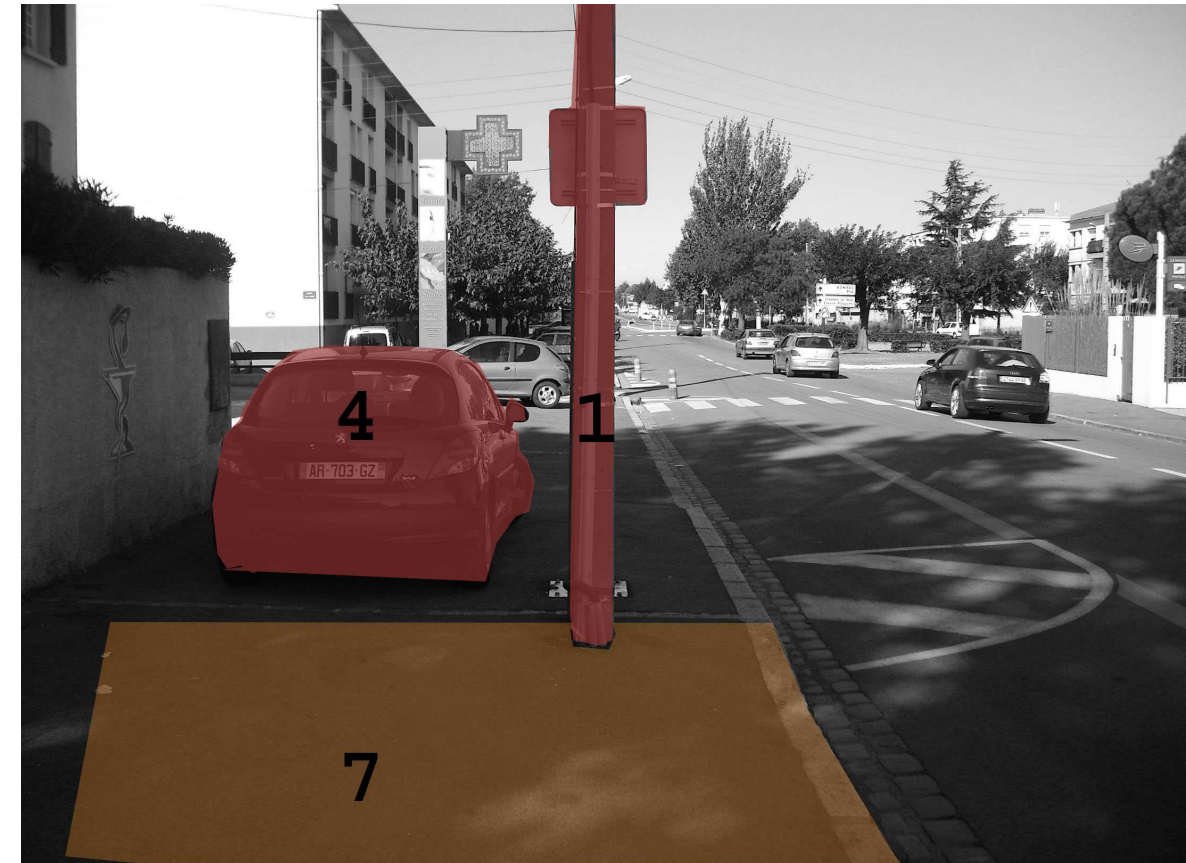
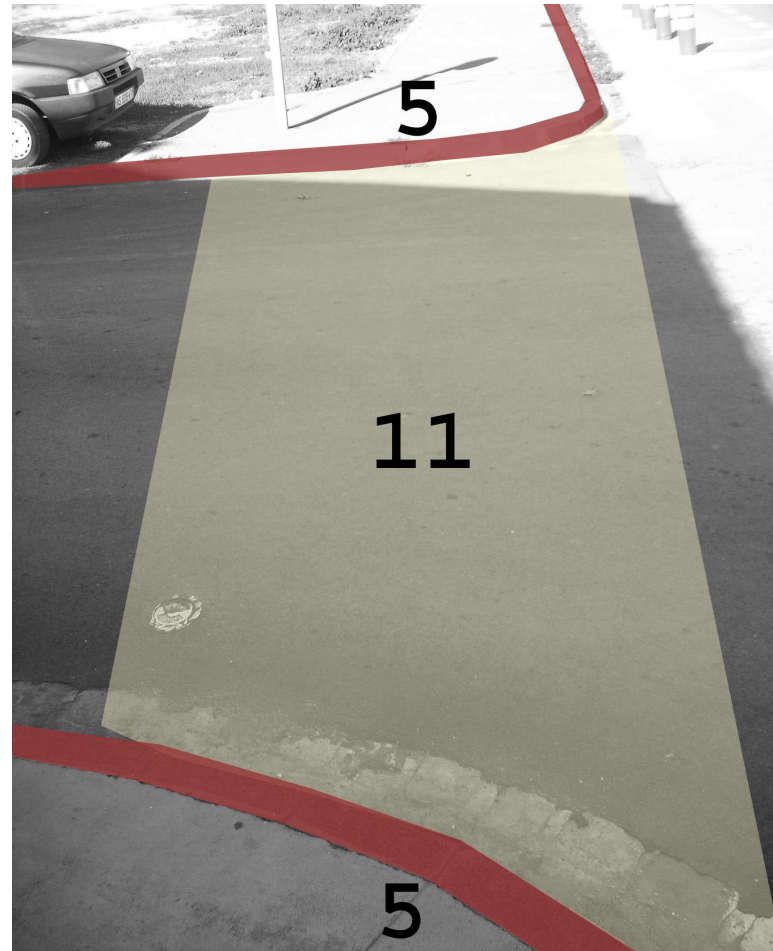
L'exercice est abordé sur les rues :

Rue Virgile diaz
Rue Traverse de Pia
Rue de l'aérodrome
Rue de la salanque



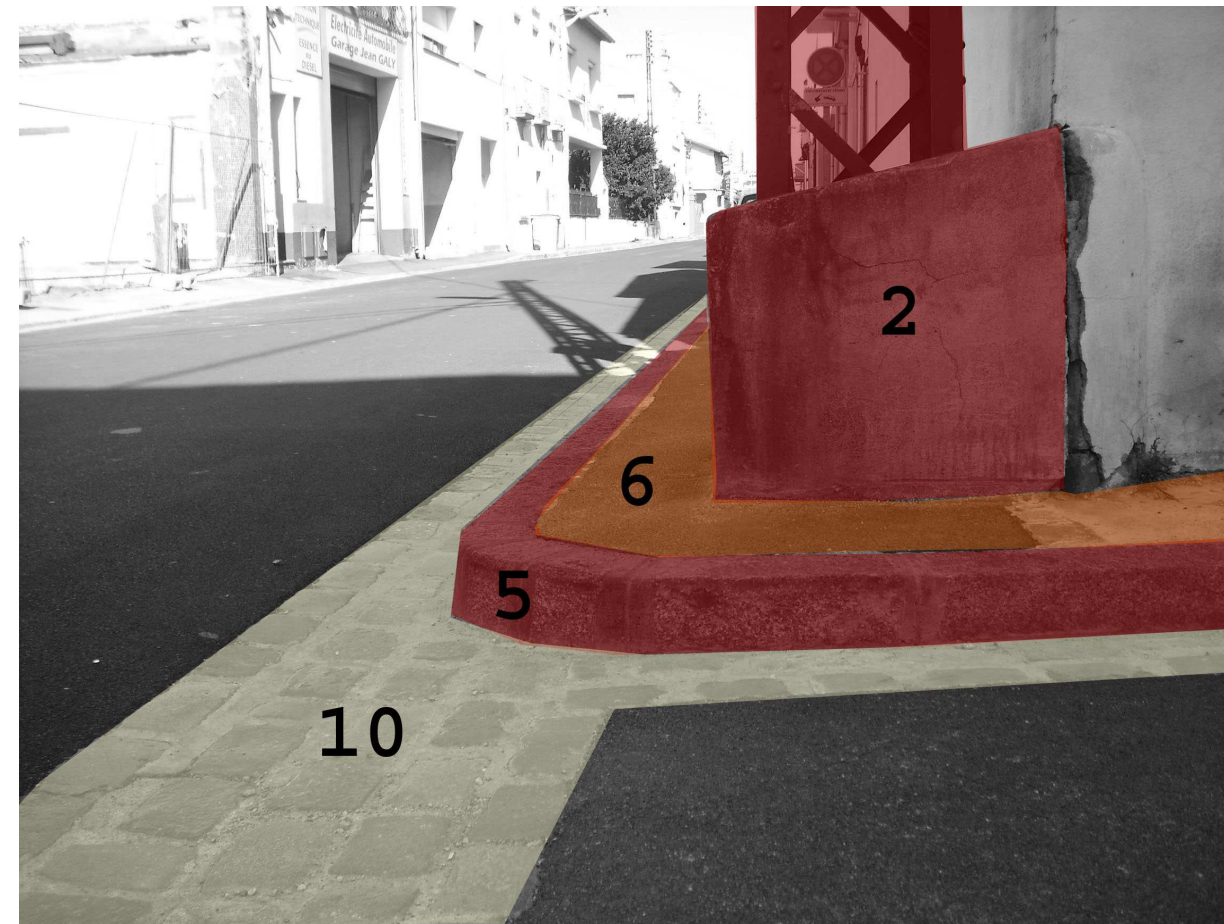
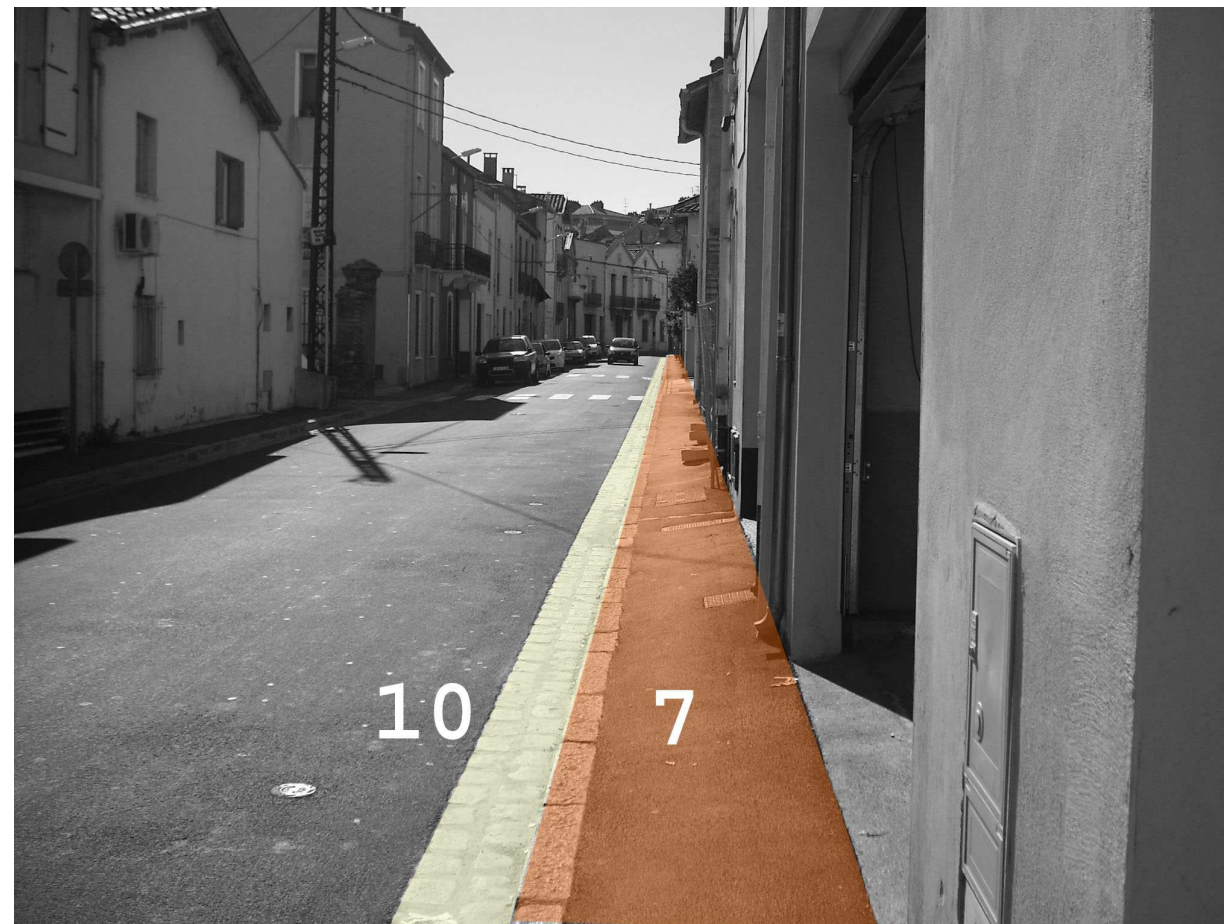
- 1- OBSTACLE : MOBILIER ECLAIRAGE PUBLIC / RESEAUX
- 2- OBSTACLE : MOBILIER URBAIN
- 3- OBSTACLE : MOBILIER SIGNALETIQUE
- 4- OBSTACLE : VEHICULE EN STATIONNEMENT
- 5- OBSTACLE : BORDURE HAUTE
- 6- GEOMETRIE : DIMENSIONNEMENT
- 7- GEOMETRIE : NIVELLEMENT
- 8- GEOMETRIE : RUPTURE DE PROFIL OU DE CONTINUITE
- 9- REVETEMENT : REVETEMENT DEGRADE
- 10- REVETEMENT : INCONFORTABLE INADAPTE
- 11- REVETEMENT : ABSENCE DE SIGNALETIQUE
- 12- OBSCURITE : FAIBLE OU ABSENCE DE LUMIERE
- 13- GUIDAGE – DETECTAGE : ABSENCE D'EQUIPEMENT
- 14- STATIONNEMENT SPECIFIQUE : ABSENCE D'EQUIPEMENT

RUE VIRGILE DIAZ SYNTHESE DIAGNOSTIC



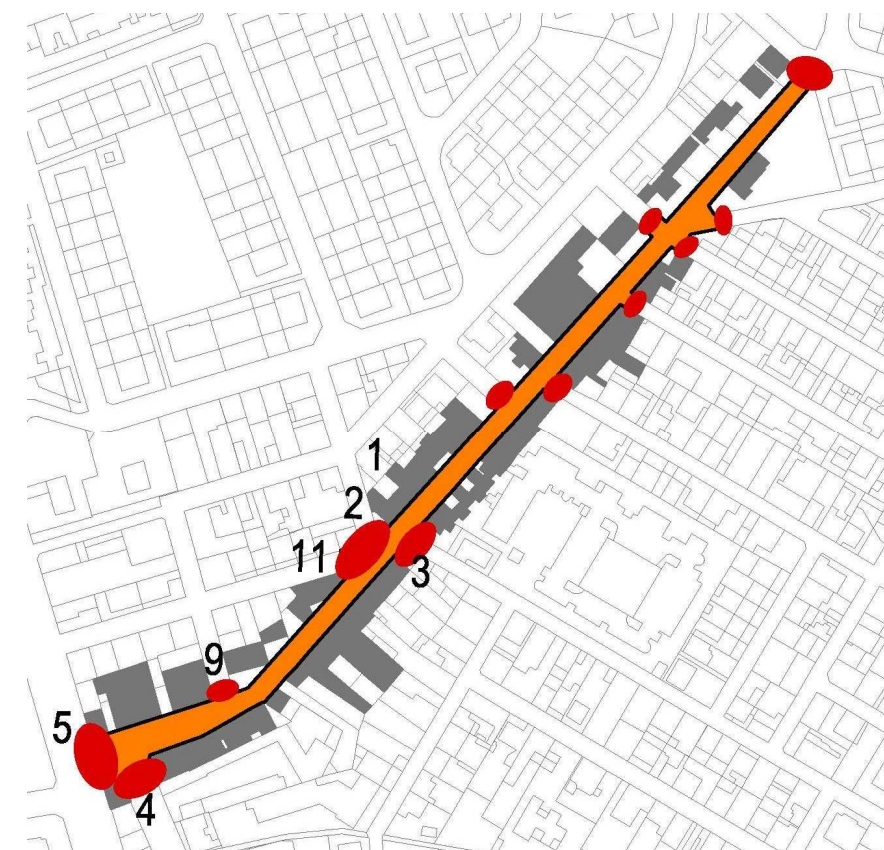
- 1- OBSTACLE : MOBILIER ECLAIRAGE PUBLIC / RESEAUX
- 2- OBSTACLE : MOBILIER URBAIN
- 3- OBSTACLE : MOBILIER SIGNALÉTIQUE
- 4- OBSTACLE : VÉHICULE EN STATIONNEMENT
- 5- OBSTACLE : BORDURE HAUTE
- 6- GEOMETRIE : DIMENSIONNEMENT
- 7- GEOMETRIE : NIVELLEMENT
- 8- GEOMETRIE : RUPTURE DE PROFIL OU DE CONTINUITÉ
- 9- REVETEMENT : REVETEMENT DÉGRADÉ
- 10- REVETEMENT : INCONFORTABLE INADAPTE
- 11- REVETEMENT : ABSENCE DE SIGNALÉTIQUE
- 12- OBSCURITE : FAIBLE OU ABSENCE DE LUMIÈRE
- 13- GUIDAGE – DETECTAGE : ABSENCE D'ÉQUIPEMENT
- 14- STATIONNEMENT SPÉCIFIQUE : ABSENCE D'ÉQUIPEMENT

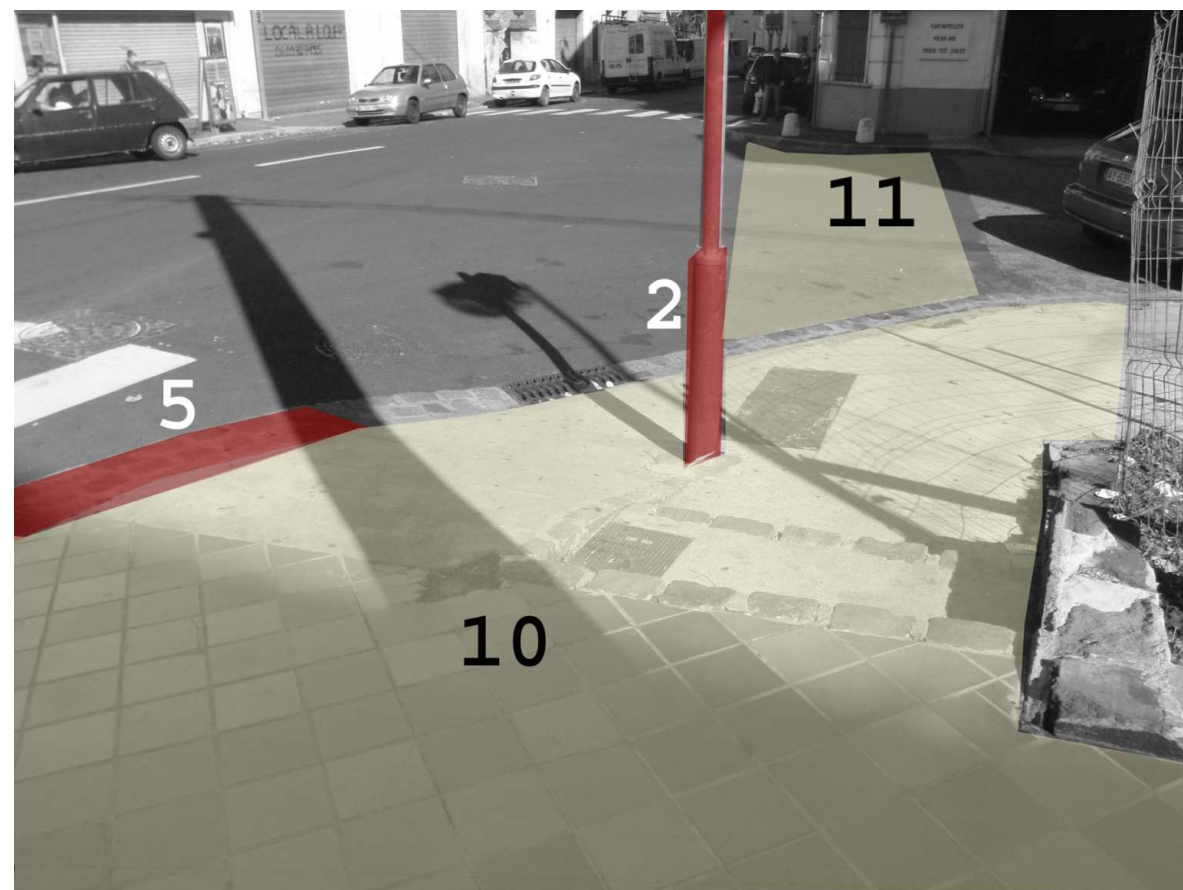
RUE VIRGILE DIAZ SYNTHÈSE DIAGNOSTIC



- 1- OBSTACLE : MOBILIER ECLAIRAGE PUBLIC / RESEAUX
- 2- OBSTACLE : MOBILIER URBAIN
- 3- OBSTACLE : MOBILIER SIGNALETIQUE
- 4- OBSTACLE : VEHICULE EN STATIONNEMENT
- 5- OBSTACLE : BORDURE HAUTE
- 6- GEOMETRIE : DIMENSIONNEMENT
- 7- GEOMETRIE : NIVELLEMENT
- 8- GEOMETRIE : RUPTURE DE PROFIL OU DE CONTINUITE
- 9- REVETEMENT : REVETEMENT DEGRADE
- 10- REVETEMENT : INCONFORTABLE INADAPTE
- 11- REVETEMENT : ABSENCE DE SIGNALETIQUE

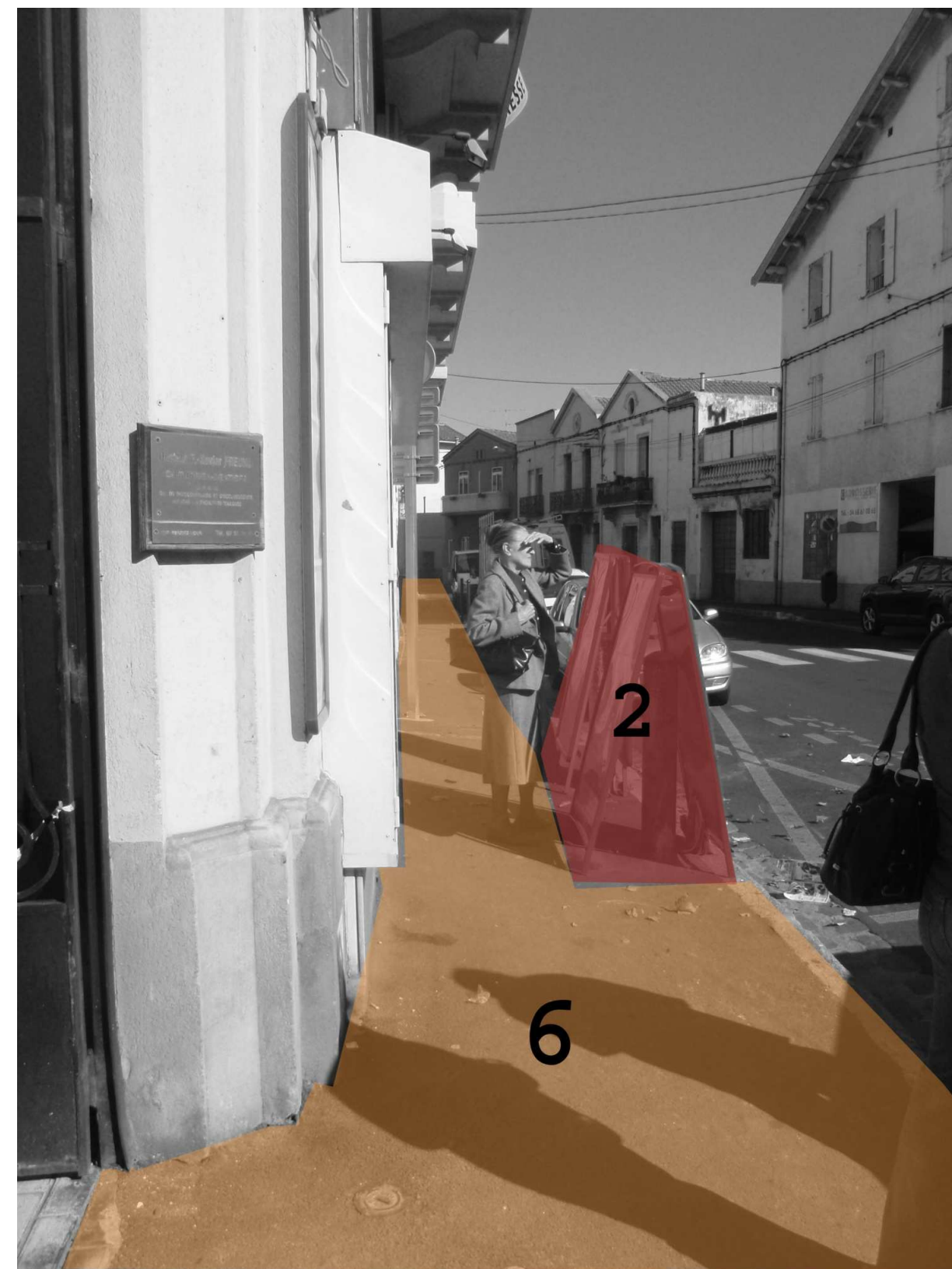
TRAVERSE DE PIA SYNTHESE DIAGNOSTIC

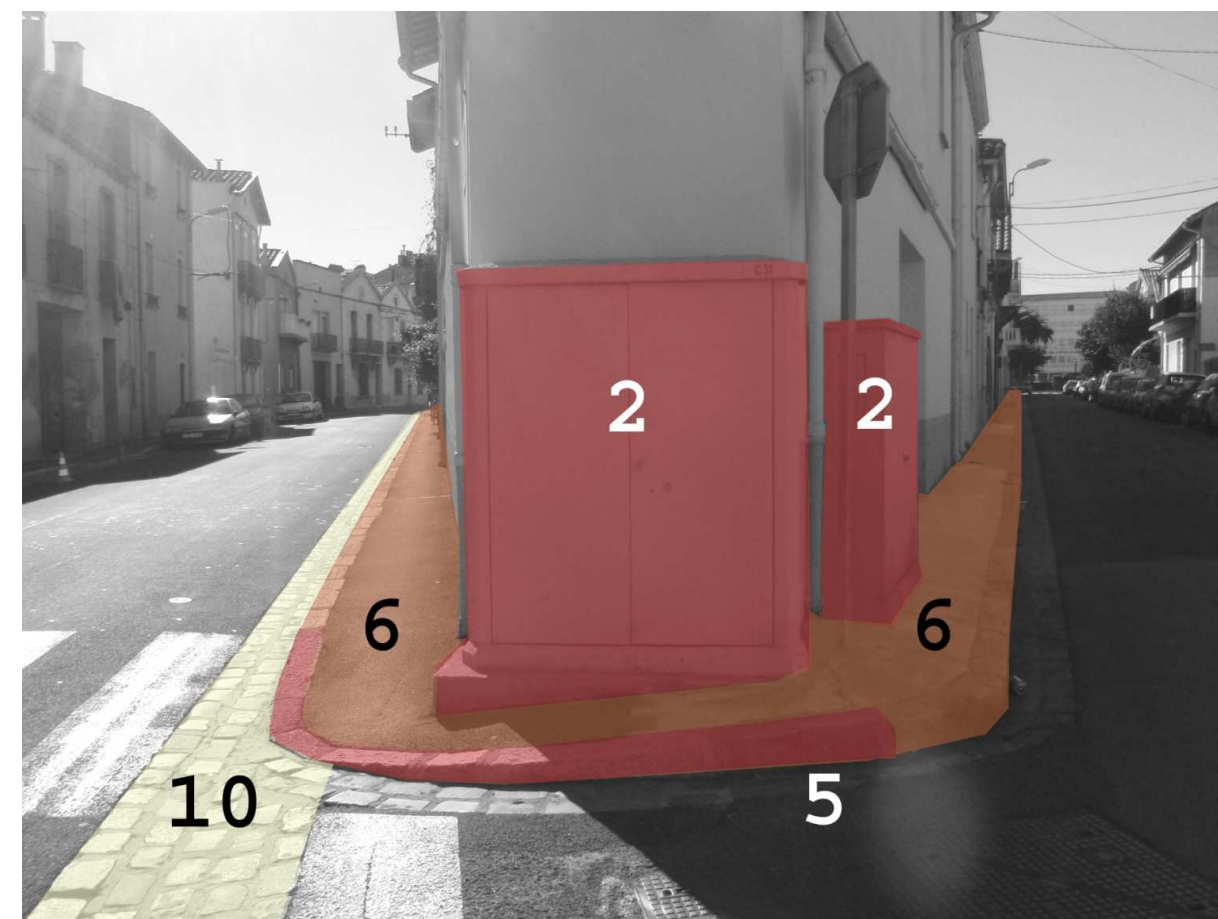
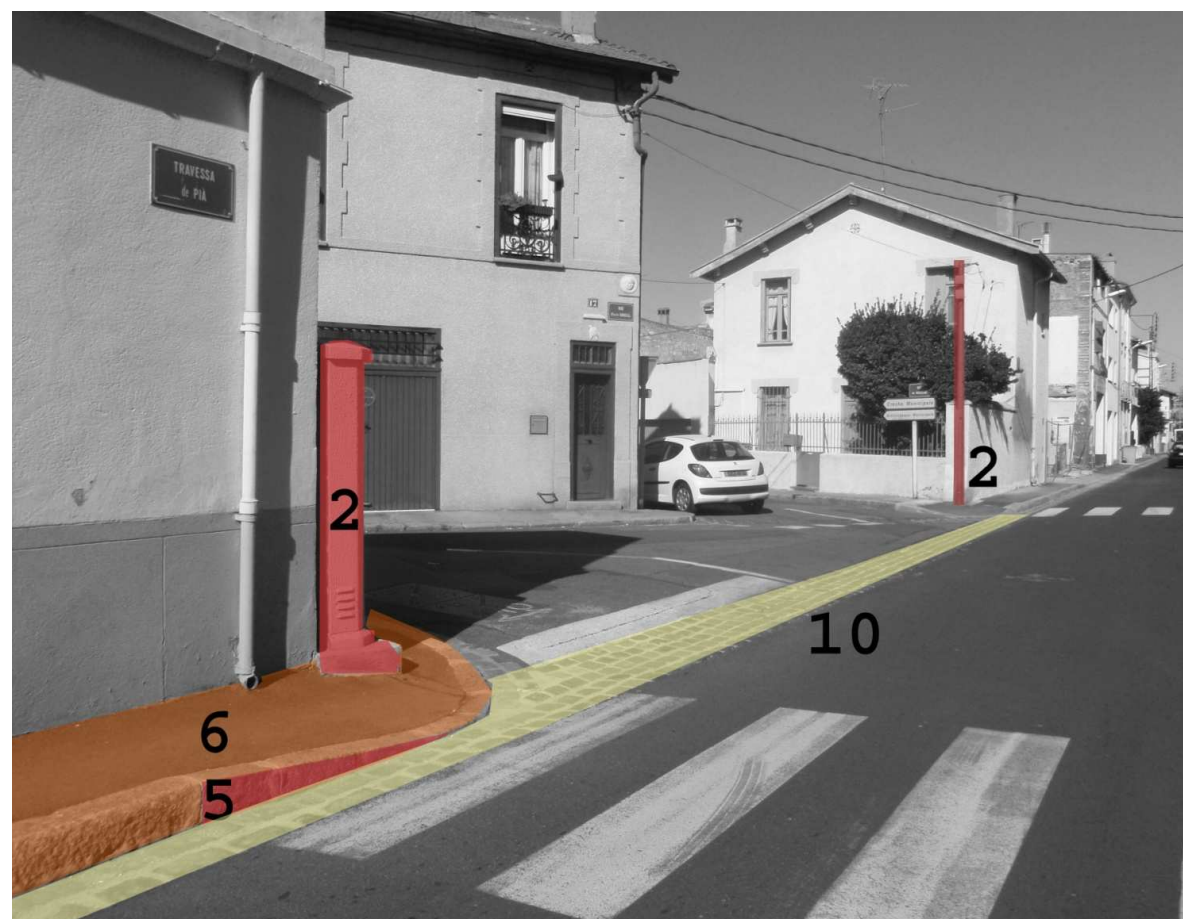




- 1- OBSTACLE :** MOBILIER ECLAIRAGE PUBLIC / RESEAUX
- 2- OBSTACLE :** MOBILIER URBAIN
- 3- OBSTACLE :** MOBILIER SIGNALETIQUE
- 4- OBSTACLE :** VEHICULE EN STATIONNEMENT
- 5- OBSTACLE :** BORDURE HAUTE
- 6- GEOMETRIE :** DIMENSIONNEMENT
- 7- GEOMETRIE :** NIVELLEMENT
- 8- GEOMETRIE :** RUPTURE DE PROFIL OU DE CONTINUITE
- 9- REVETEMENT :** REVETEMENT DEGRADE
- 10- REVETEMENT :** INCONFORTABLE INADAPTE
- 11- REVETEMENT :** ABSENCE DE SIGNALETIQUE

TRAVERSE DE PIA **SYNTHESE DIAGNOSTIC**





- 1- OBSTACLE : MOBILIER ECLAIRAGE PUBLIC / RESEAUX
- 2- OBSTACLE : MOBILIER URBAIN
- 3- OBSTACLE : MOBILIER SIGNALETIQUE
- 4- OBSTACLE : VEHICULE EN STATIONNEMENT
- 5- OBSTACLE : BORDURE HAUTE
- 6- GEOMETRIE : DIMENSIONNEMENT
- 7- GEOMETRIE : NIVELLEMENT
- 8- GEOMETRIE : RUPTURE DE PROFIL OU DE CONTINUITE
- 9- REVETEMENT : REVETEMENT DEGRADE
- 10- REVETEMENT : INCONFORTABLE INADAPTE
- 11- REVETEMENT : ABSENCE DE SIGNALETIQUE

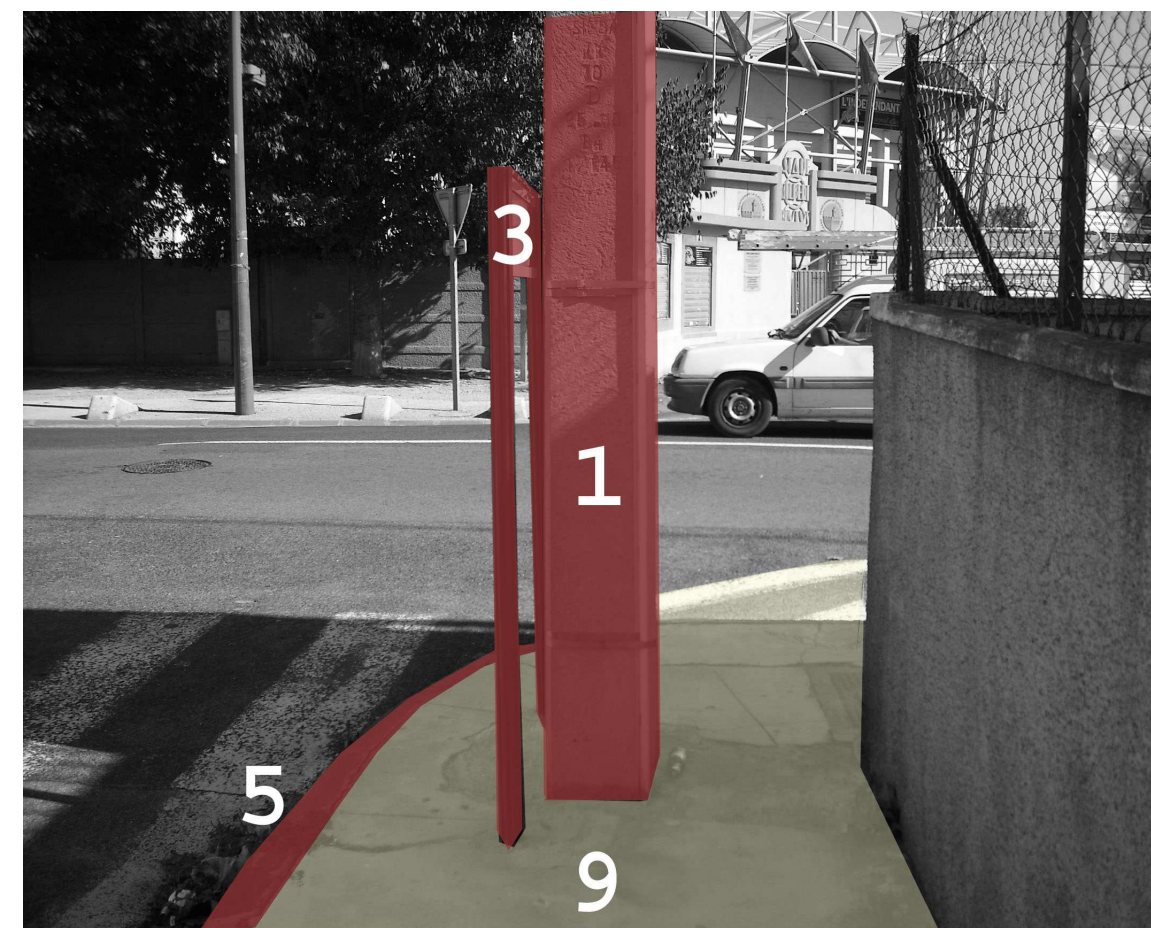
TRAVERSE DE PIA SYNTHESE DIAGNOSTIC



- 1- OBSTACLE : MOBILIER ECLAIRAGE PUBLIC / RESEAUX
- 2- OBSTACLE : MOBILIER URBAIN
- 3- OBSTACLE : MOBILIER SIGNALÉTIQUE
- 4- OBSTACLE : VÉHICULE EN STATIONNEMENT
- 5- OBSTACLE : BORDURE HAUTE
- 6- GEOMETRIE : DIMENSIONNEMENT
- 7- GEOMETRIE : NIVELLEMENT
- 8- GEOMETRIE : RUPTURE DE PROFIL OU DE CONTINUITÉ
- 9- REVETEMENT : REVETEMENT DÉGRADÉ
- 10- REVETEMENT : INCONFORTABLE INADAPTE
- 11- REVETEMENT : ABSENCE DE SIGNALÉTIQUE

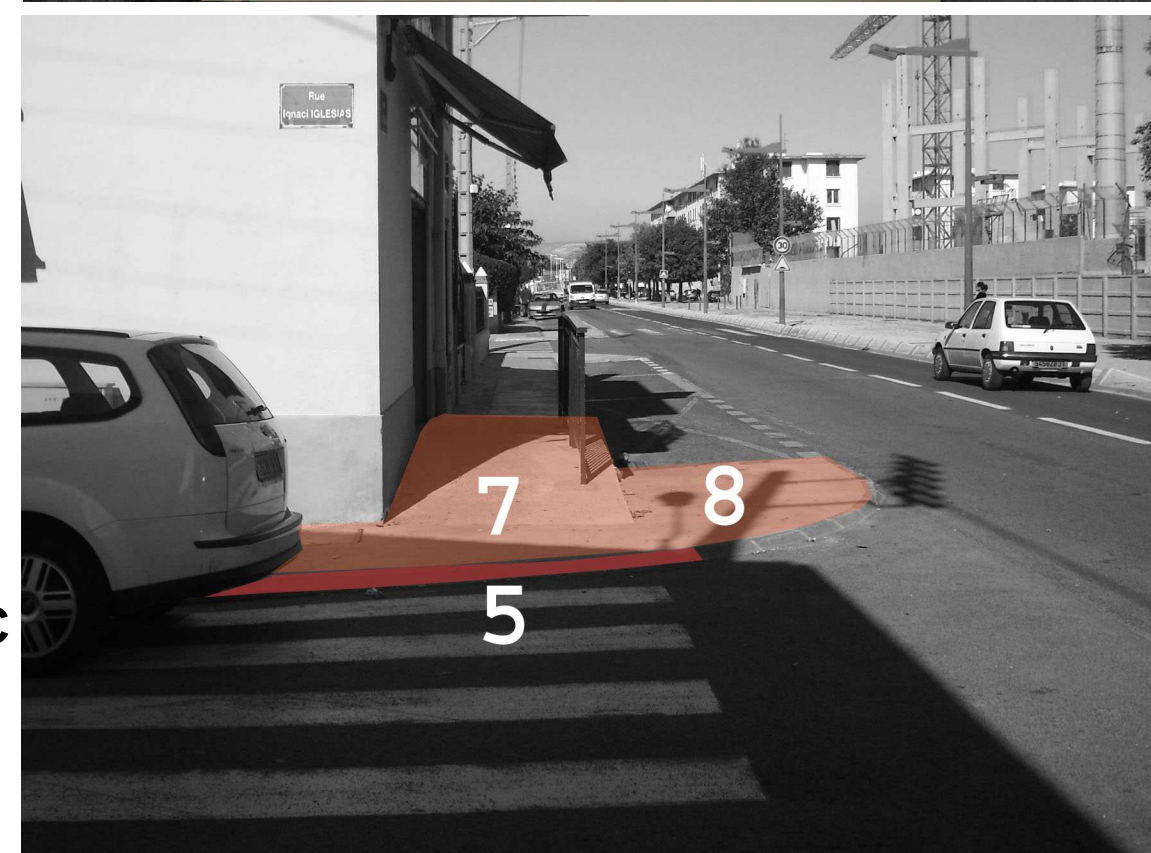
RUE DE L'AÉRODROME SYNTHÈSE DIAGNOSTIC

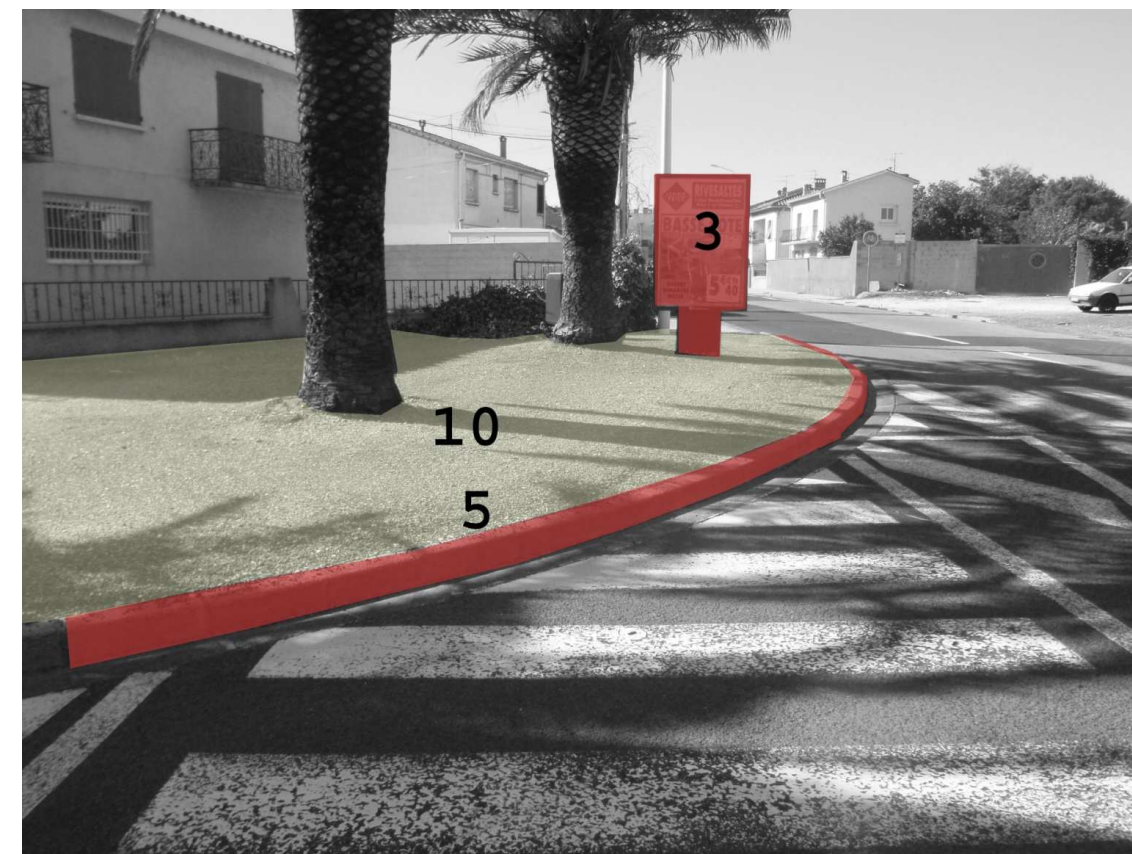




- 1- OBSTACLE : MOBILIER ECLAIRAGE PUBLIC / RESEAUX
- 2- OBSTACLE : MOBILIER URBAIN
- 3- OBSTACLE : MOBILIER SIGNALÉTIQUE
- 4- OBSTACLE : VÉHICULE EN STATIONNEMENT
- 5- OBSTACLE : BORDURE HAUTE
- 6- GEOMETRIE : DIMENSIONNEMENT
- 7- GEOMETRIE : NIVELLEMENT
- 8- GEOMETRIE : RUPTURE DE PROFIL OU DE CONTINUITÉ
- 9- REVÊTEMENT : REVÊTEMENT DÉGRADÉ
- 10- REVÊTEMENT : INCONFORTABLE INADAPTE
- 11- REVÊTEMENT : ABSENCE DE SIGNALÉTIQUE

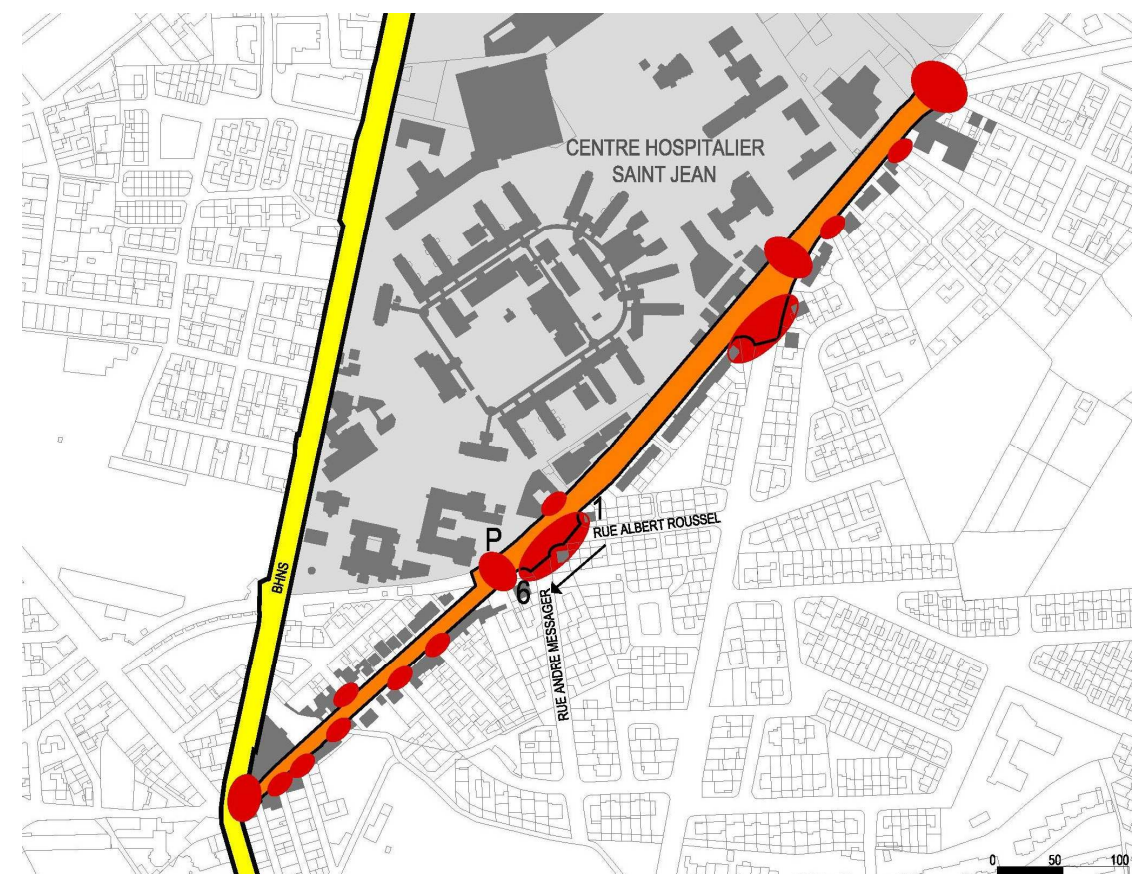
RUE DE L'AÉRODROME SYNTHÈSE DIAGNOSTIC

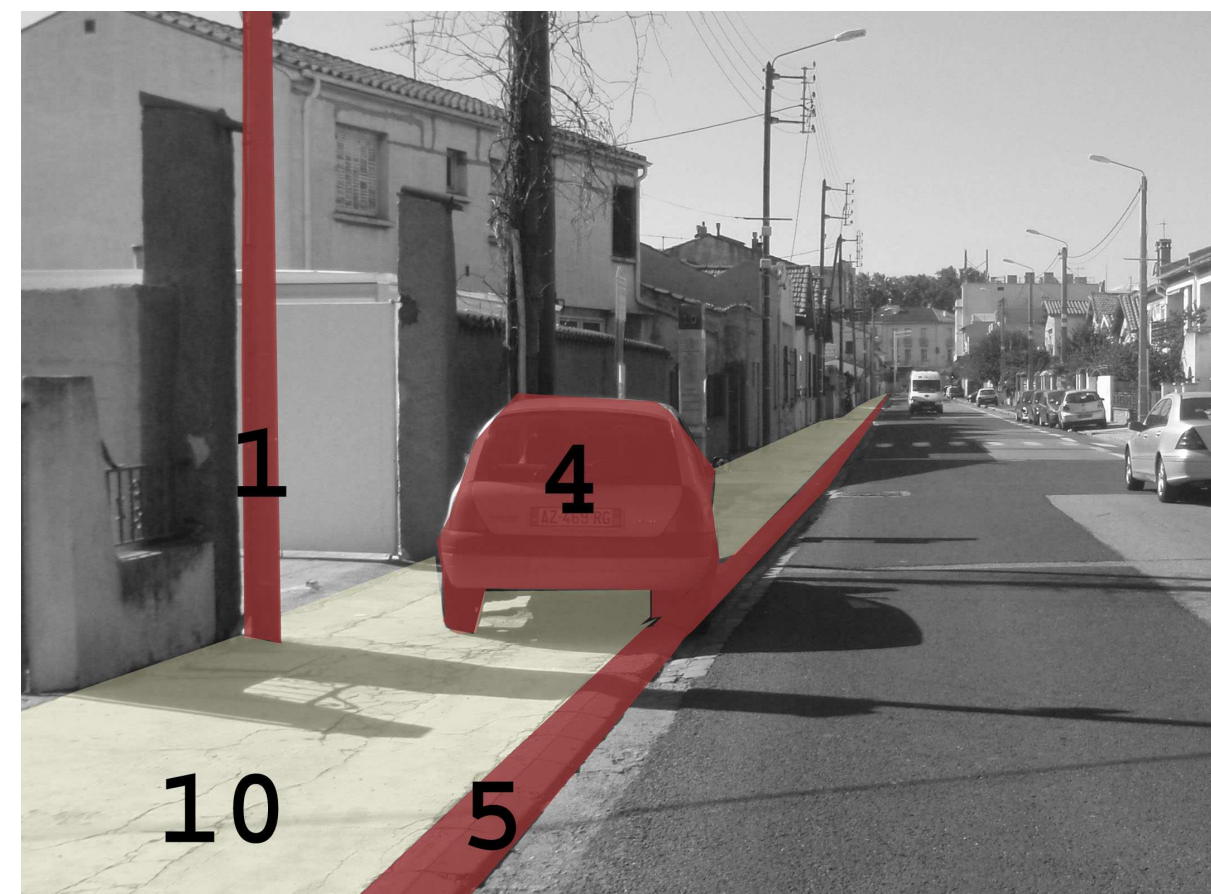
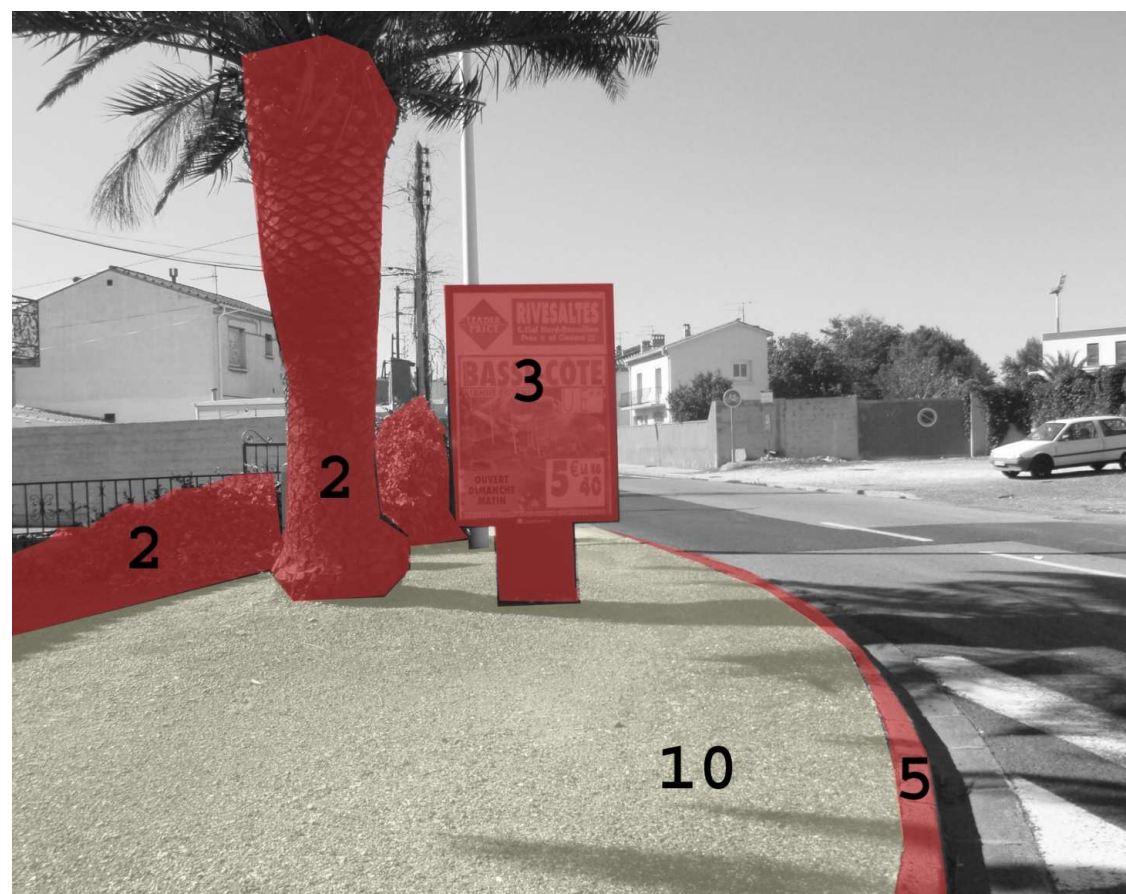




- 1- OBSTACLE : MOBILIER ECLAIRAGE PUBLIC / RESEAUX
- 2- OBSTACLE : MOBILIER URBAIN
- 3- OBSTACLE : MOBILIER SIGNALÉTIQUE
- 4- OBSTACLE : VÉHICULE EN STATIONNEMENT
- 5- OBSTACLE : BORDURE HAUTE
- 6- GEOMETRIE : DIMENSIONNEMENT
- 7- GEOMETRIE : NIVELLEMENT
- 8- GEOMETRIE : RUPTURE DE PROFIL OU DE CONTINUITÉ
- 9- REVÊTEMENT : REVÊTEMENT DÉGRADÉ
- 10- REVÊTEMENT : INCONFORTABLE INADAPTE
- 11- REVÊTEMENT : ABSENCE DE SIGNALÉTIQUE

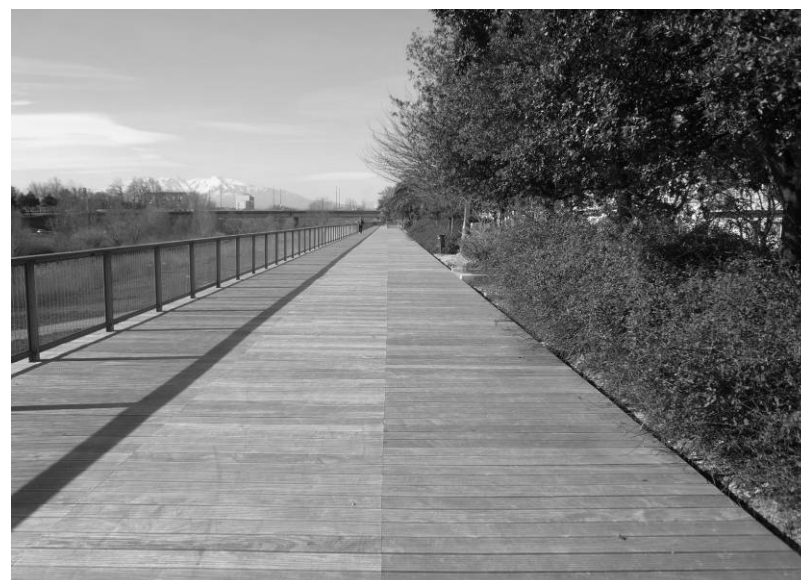
RUE DE LA SALANQUE SYNTHÈSE DIAGNOSTIC



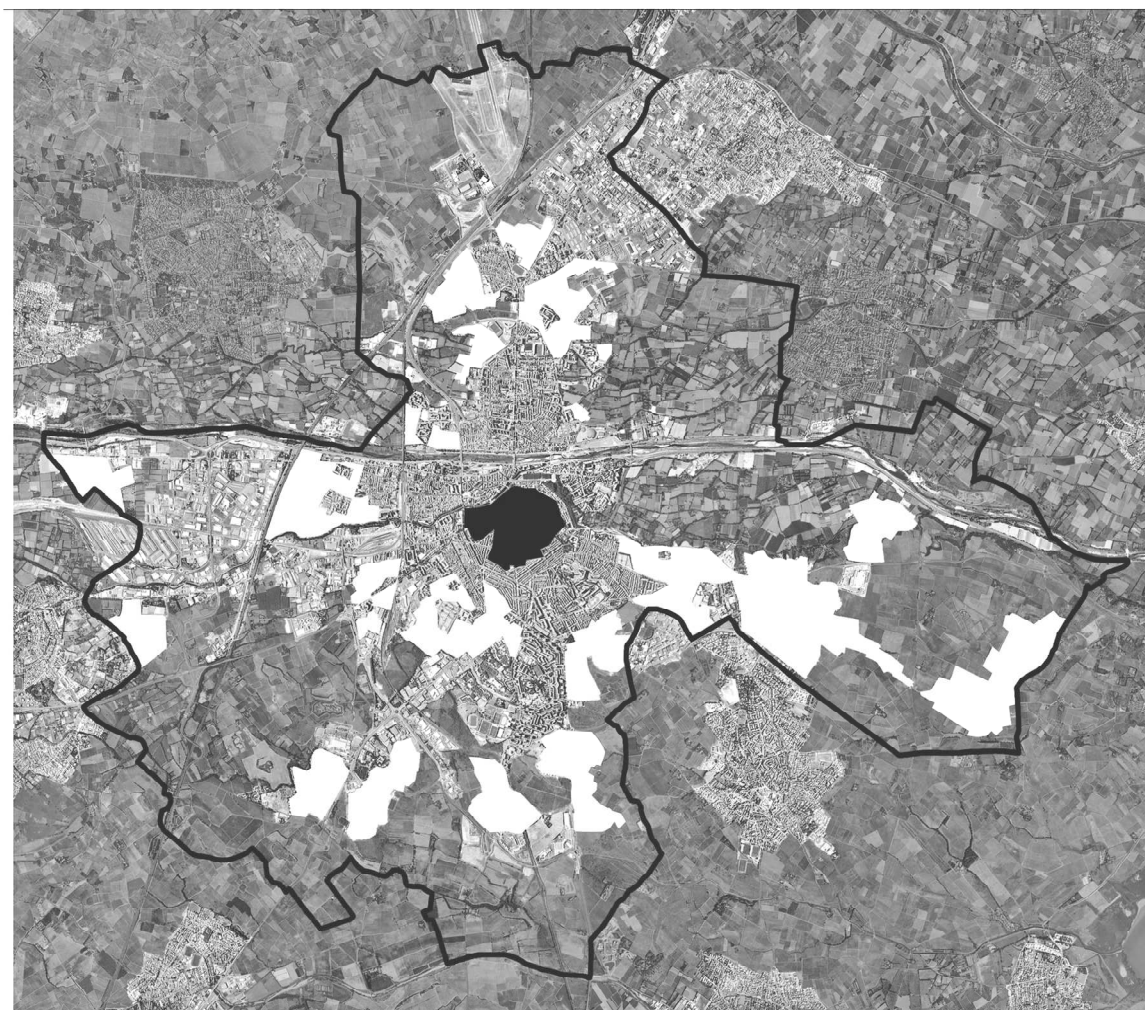


- 1- OBSTACLE :** MOBILIER ECLAIRAGE PUBLIC / RESEAUX
- 2- OBSTACLE :** MOBILIER URBAIN
- 3- OBSTACLE :** MOBILIER SIGNALÉTIQUE
- 4- OBSTACLE :** VÉHICULE EN STATIONNEMENT
- 5- OBSTACLE :** BORDURE HAUTE
- 6- GEOMETRIE :** DIMENSIONNEMENT
- 7- GEOMETRIE :** NIVELLEMENT
- 8- GEOMETRIE :** RUPTURE DE PROFIL OU DE CONTINUITÉ
- 9- REVETEMENT :** REVETEMENT DÉGRADÉ
- 10- REVETEMENT :** INCONFORTABLE INADAPTE
- 11- REVETEMENT :** ABSENCE DE SIGNALÉTIQUE

RUE DE LA SALANQUE SYNTHÈSE DIAGNOSTIC



Préconisations **2**

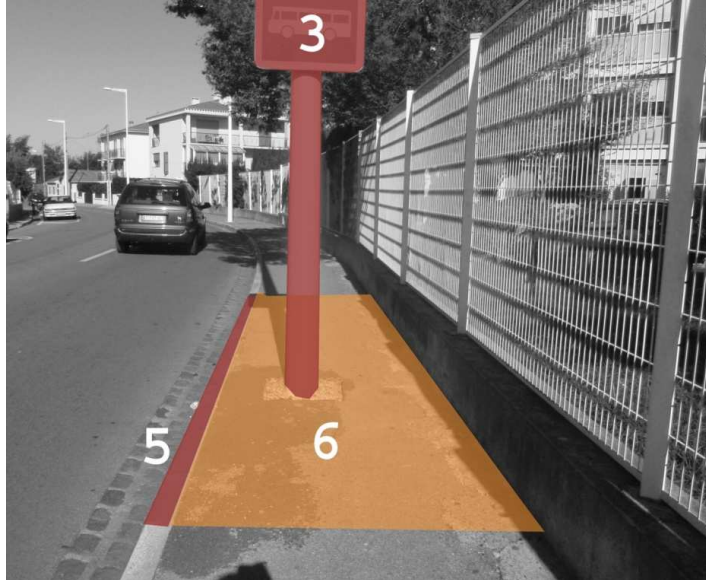


2. Préconisations et étude de cas

2.1 Etude de cas : exemple rue Virgile Diaz

Ce chapitre présente sur la rue Virgile Diaz des intentions de projet sous forme de coupes avec différentes hypothèses. L'objectif est de faire le parallèle entre existant et projet afin de bien montrer la nouvelle répartition possible des usages pour mettre le piéton dans une situation de confort et répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite.

RUE VIRGILE DIAZ / COLLEGE P.S. PONS



OBSTACLES

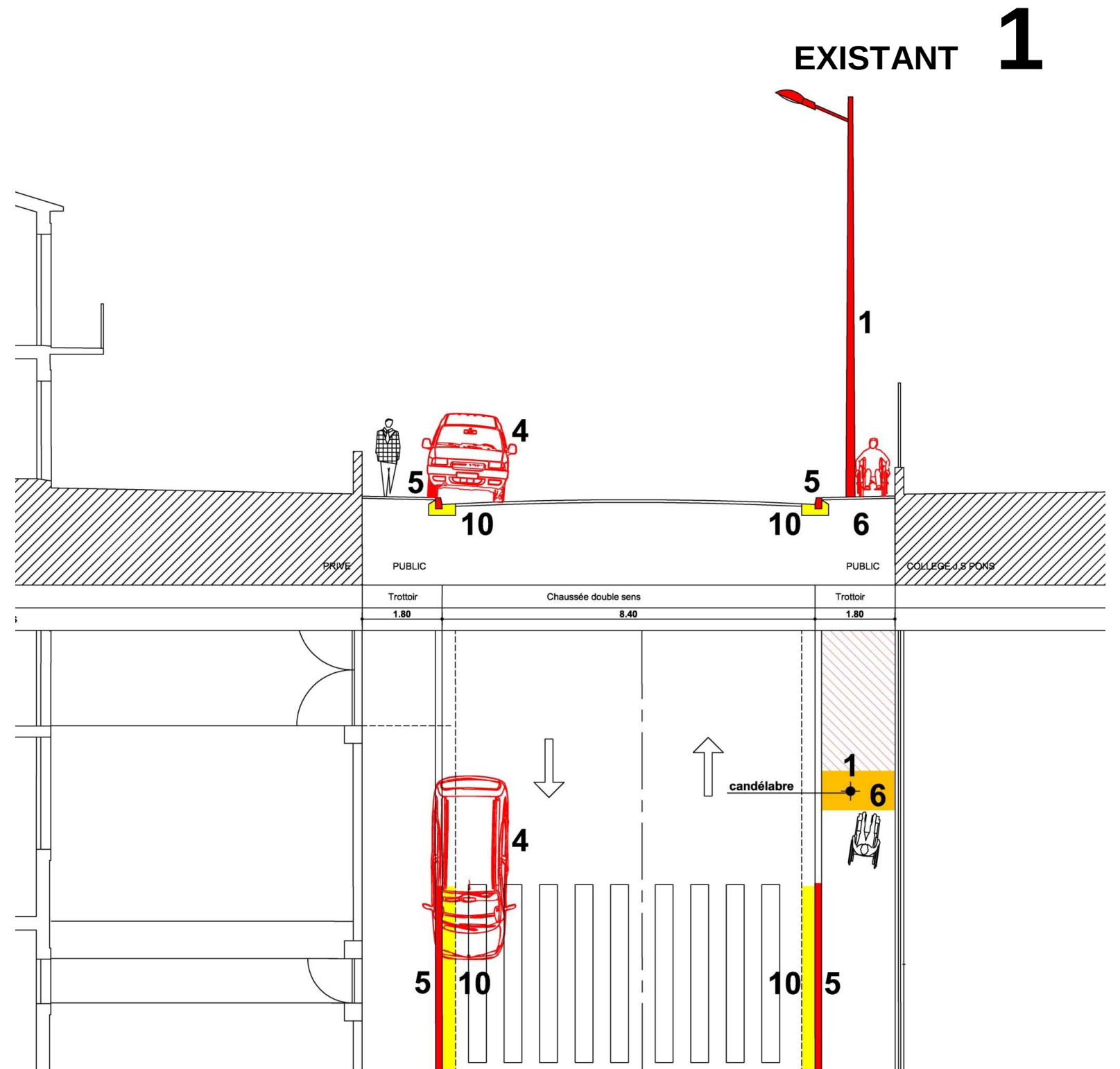
- 1 : mobilier éclairage public / réseaux**
2 : mobilier urbain
3 : mobilier signalétique
4 : véhicule en stationnement
5 : bordure haute

GEOMETRIE

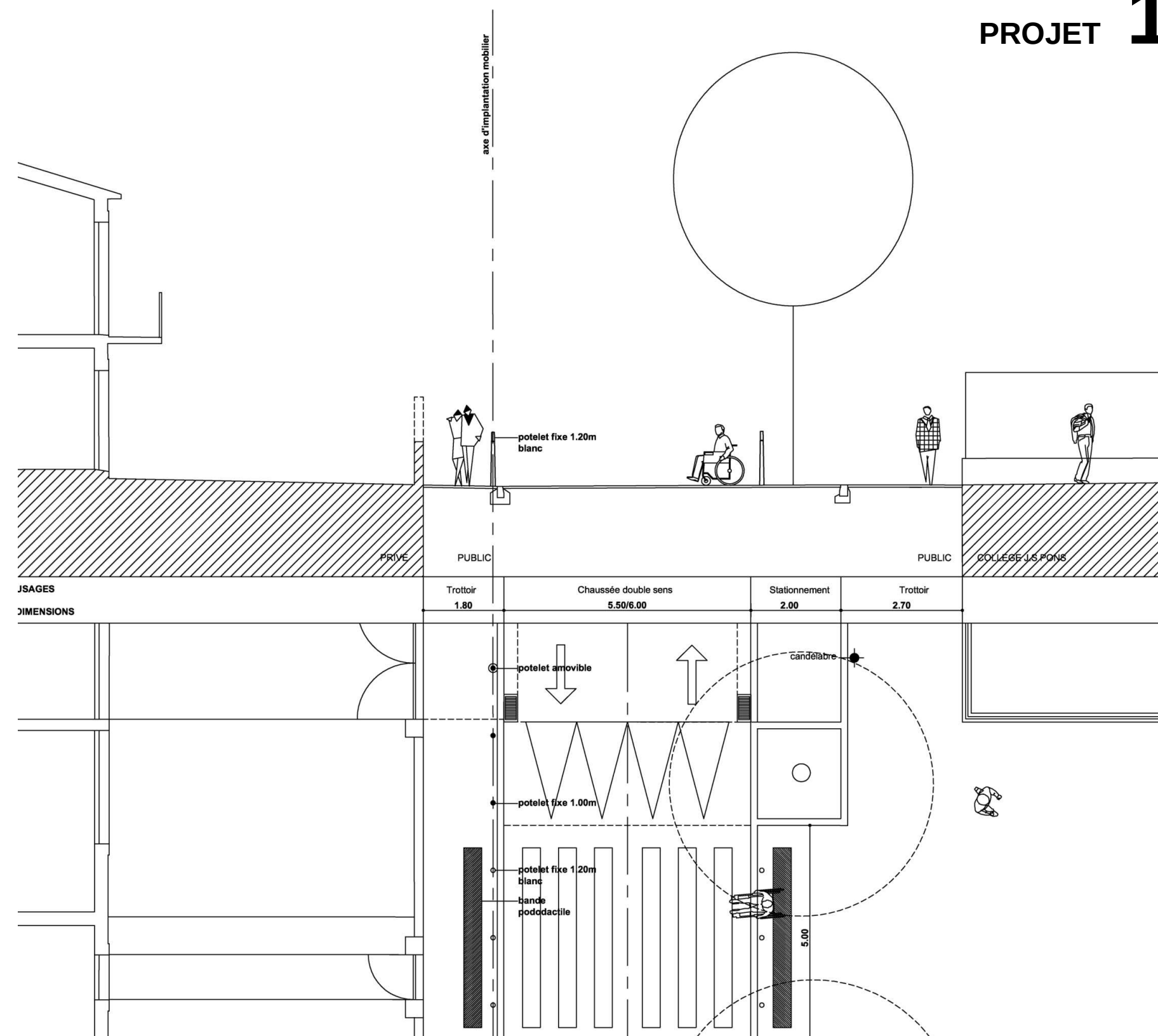
- 6 : dimensionnement
- 7 : nivellement
- 8 : rupture de profil ou de continuité

REVETEMENT

- RELEVEMENT**
- 9 : revêtement dégrade**
10 : inconfortable / inadapté
11 : absence de signalétique

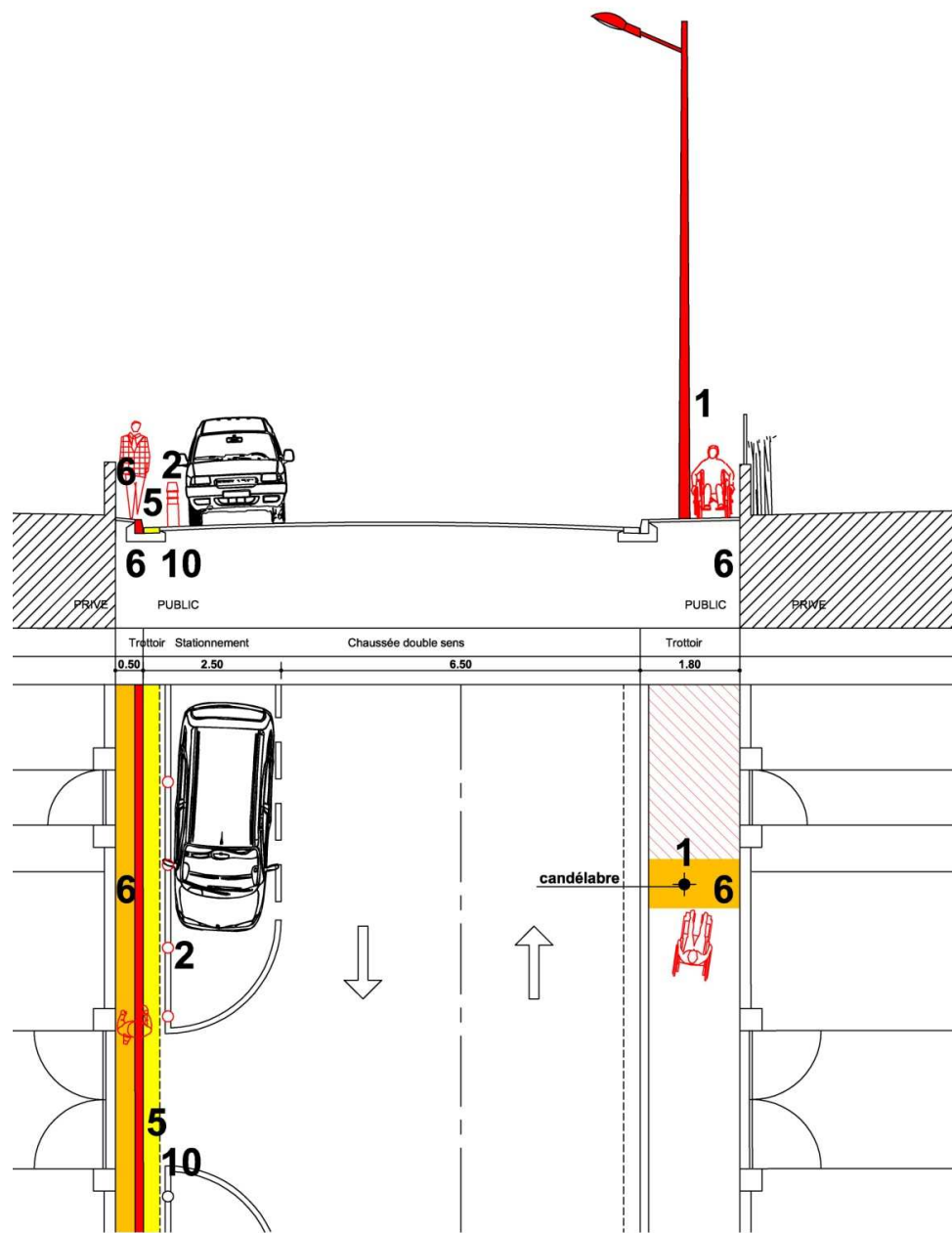
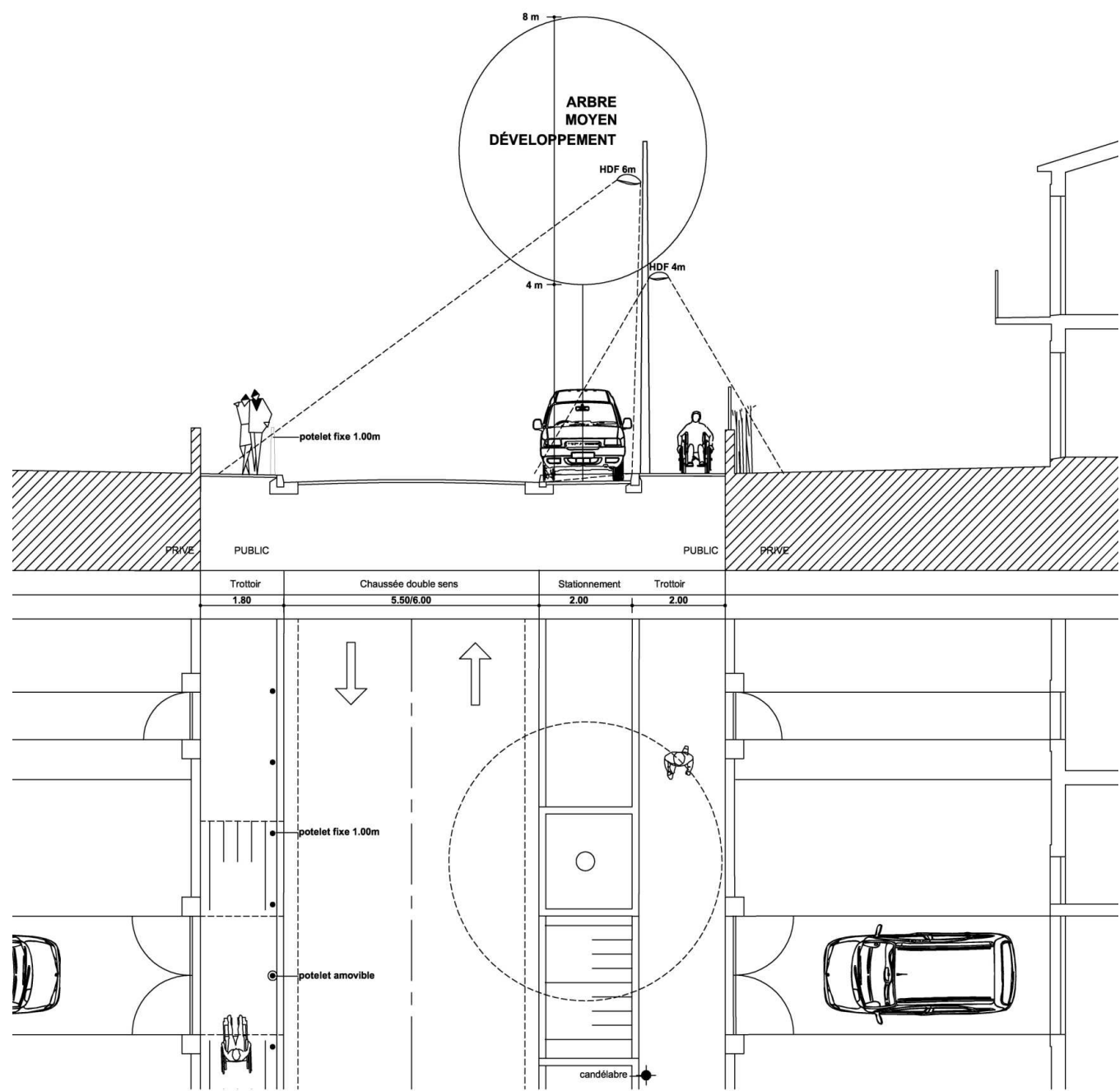


PROJET 1

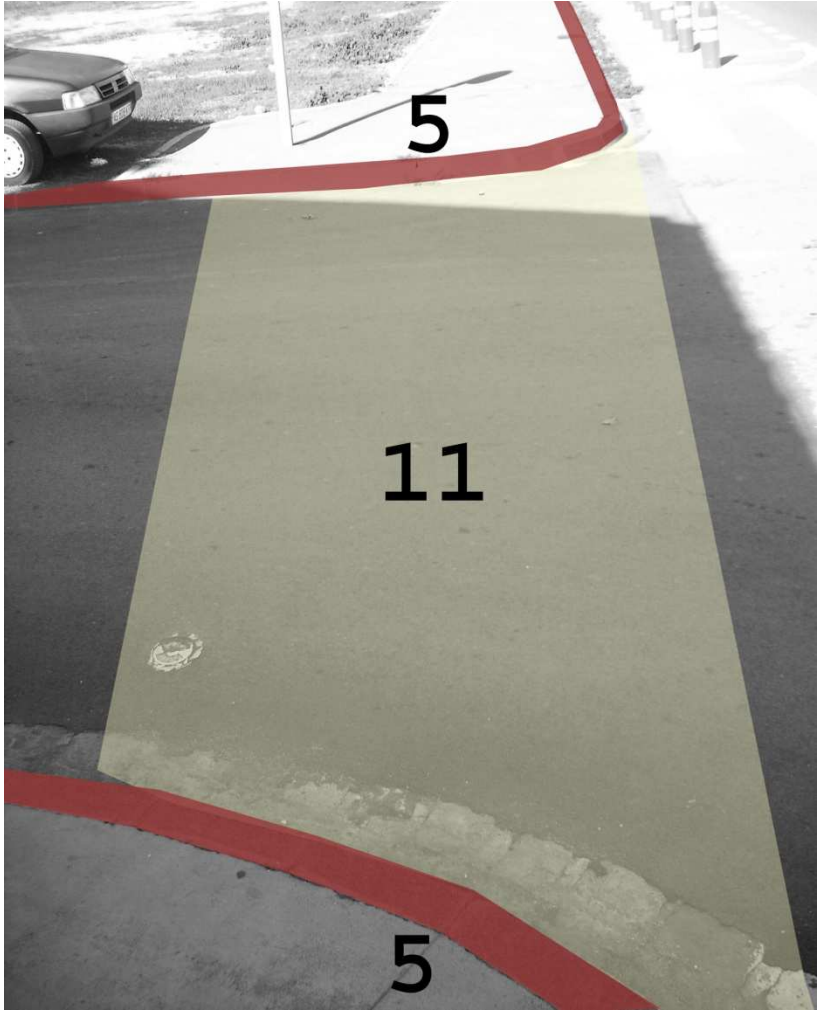


RUE VIRGILE DIAZ / COLLEGE P.S. PONS

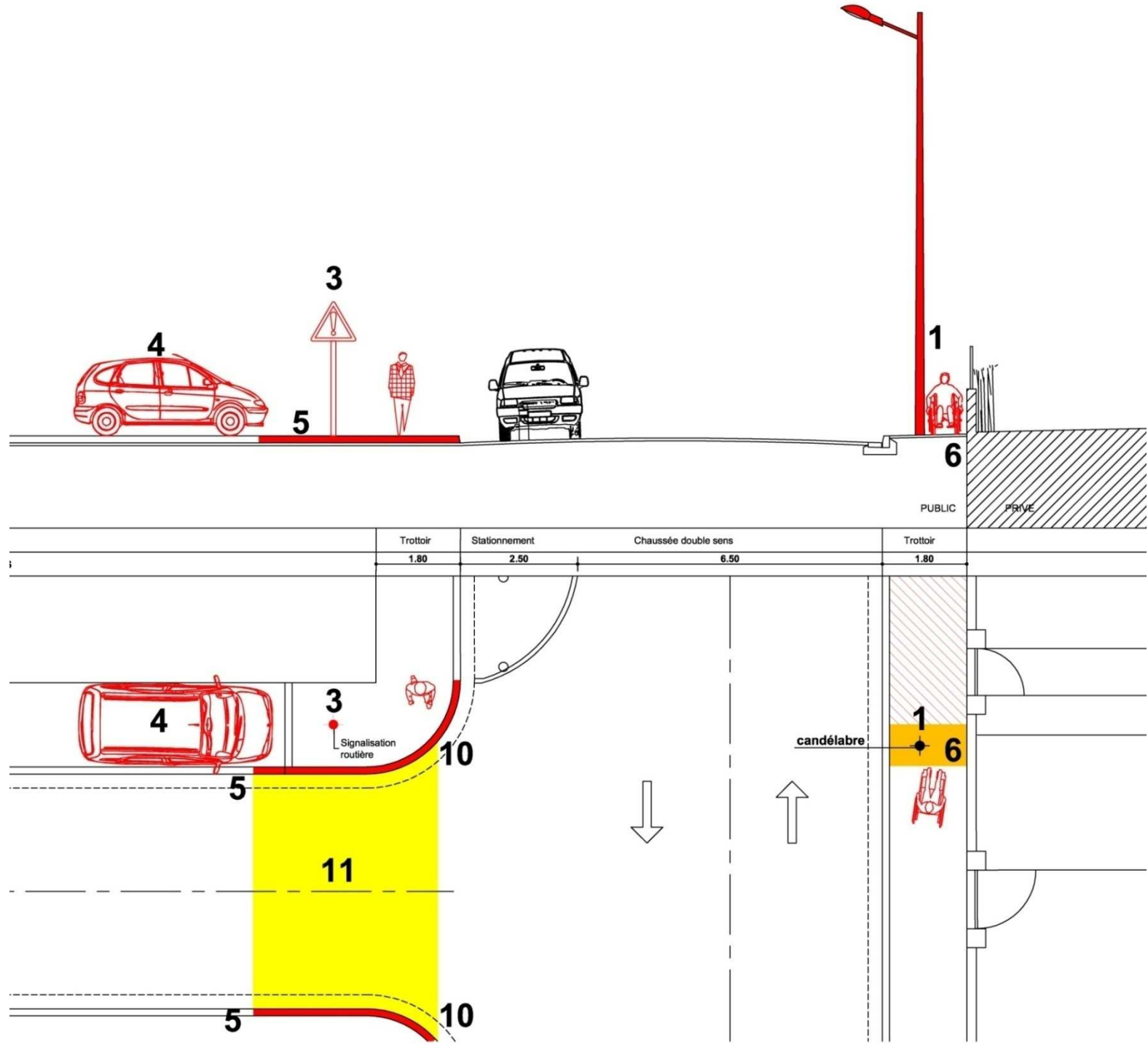
EXISTANT / PROJET



RUE VIRGILE DIAZ / COLLEGE P.S. PONS EXISTANT

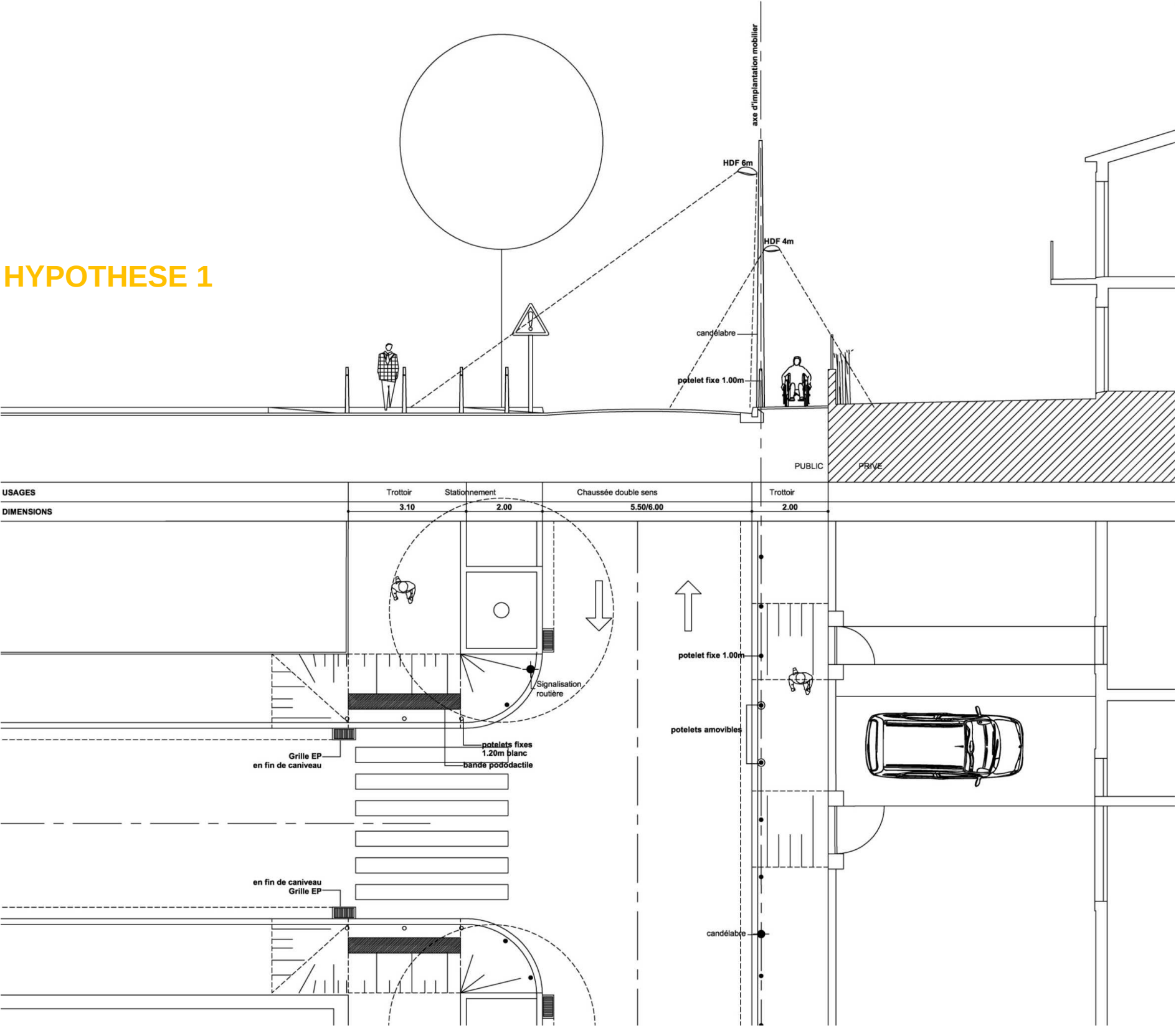


- OBSTACLES**
- 1 : mobilier éclairage public / réseaux
 - 2 : mobilier urbain
 - 3 : mobilier signalétique
 - 4 : véhicule en stationnement
 - 5 : bordure haute
- GEOMETRIE**
- 6 : dimensionnement
 - 7 : nivellement
 - 8 : rupture de profil ou de continuité
- REVETEMENT**
- 9 : revêtement dégradé
 - 10 : inconfortable / inadapté
 - 11 : absence de signalétique



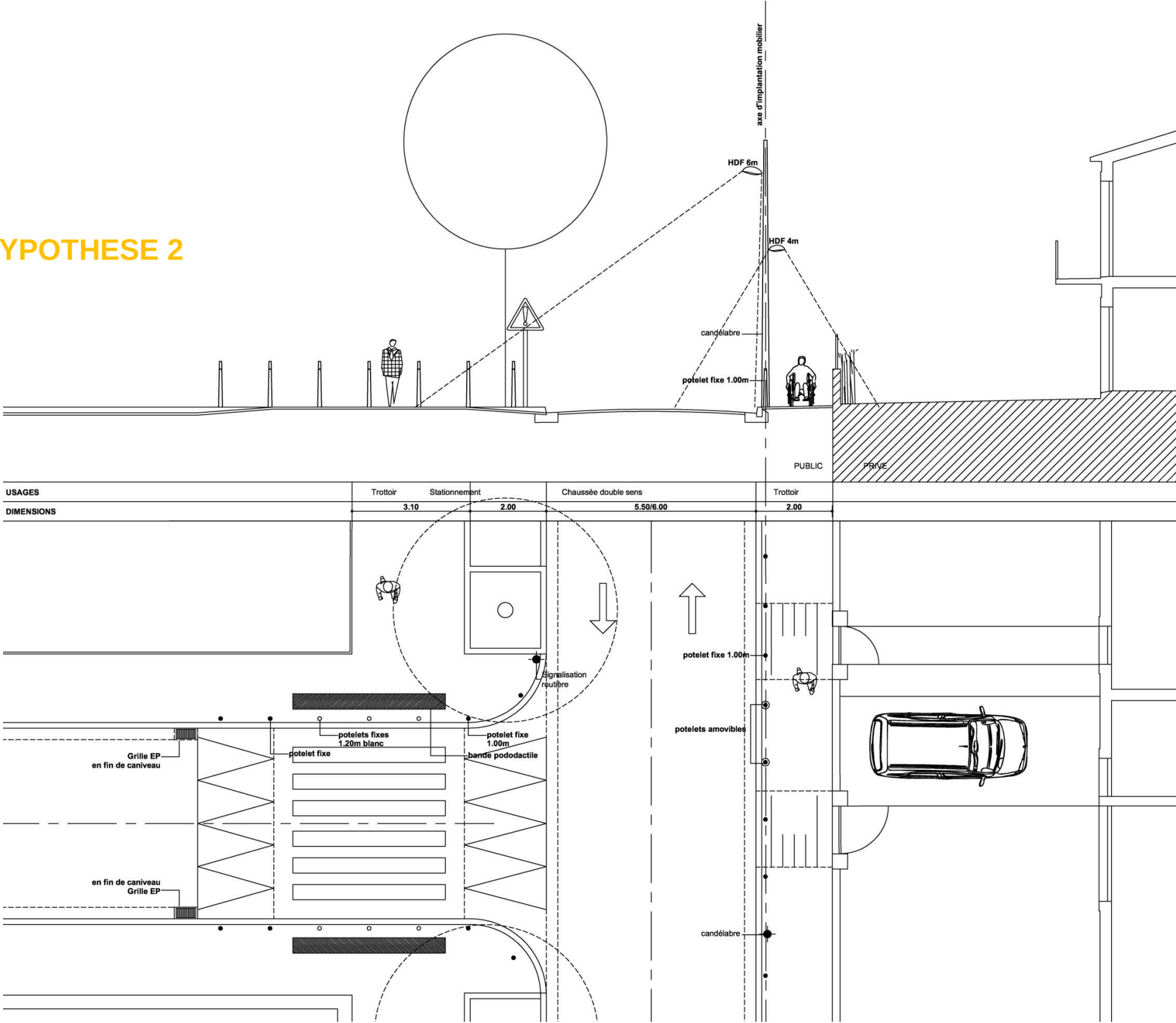
RUE VIRGILE DIAZ / COLLEGE P.S. PONS
PROJET HYPOTHESES

HYPOTHESE 1



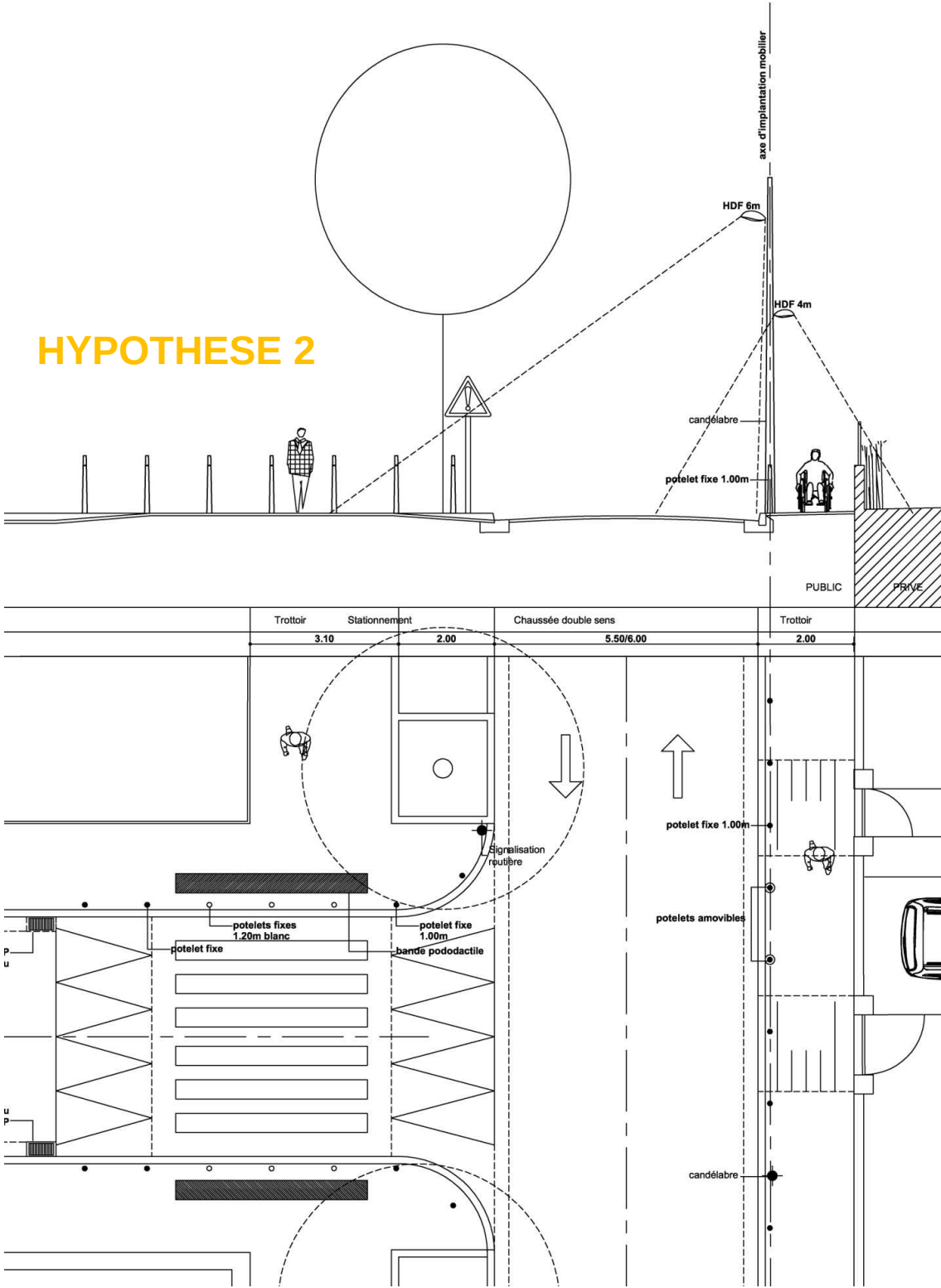
RUE VIRGILE DIAZ / COLLEGE P.S. PONS
PROJET HYPOTHESES

HYPOTHESE 2

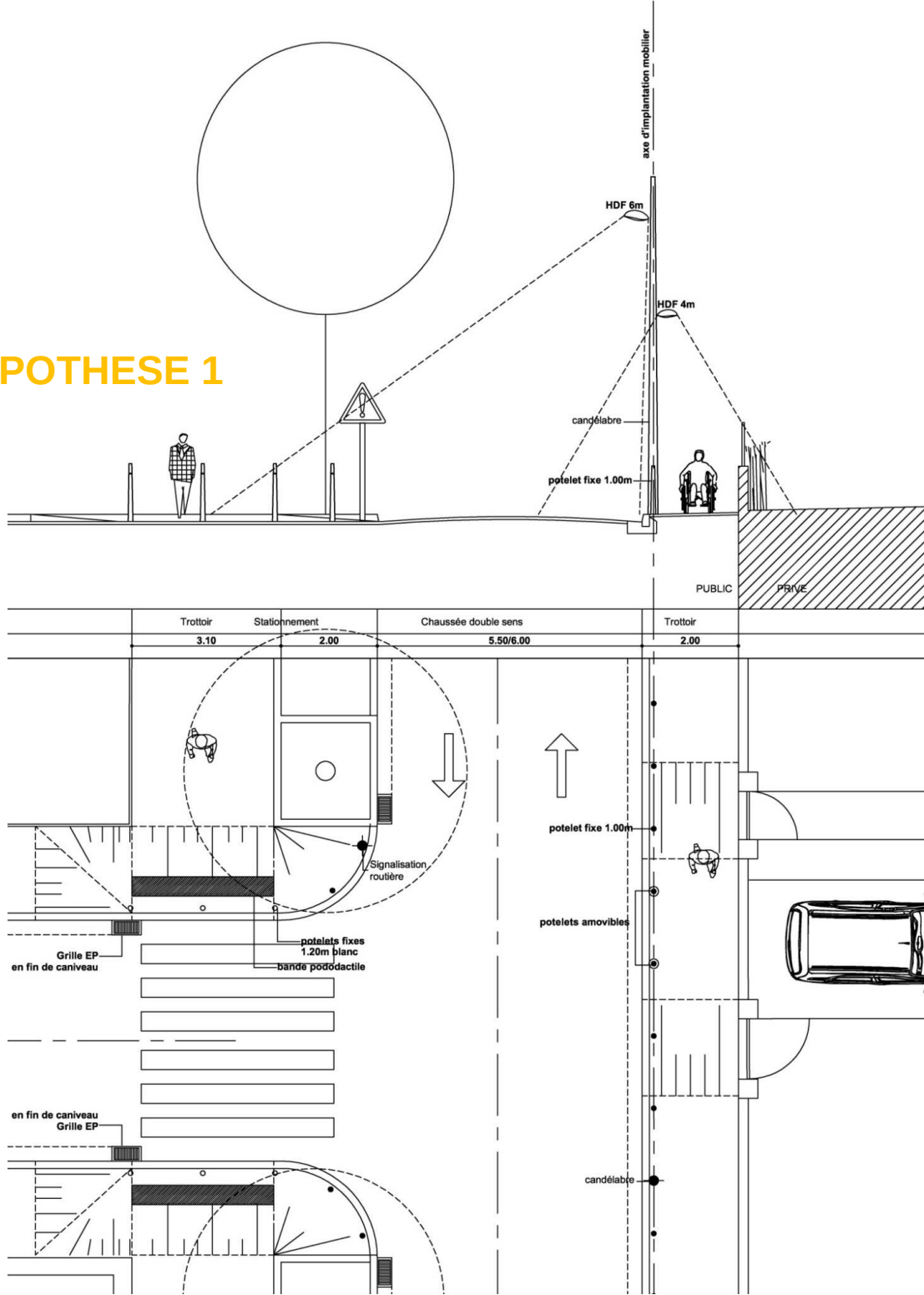


PROJET HYPOTHESES

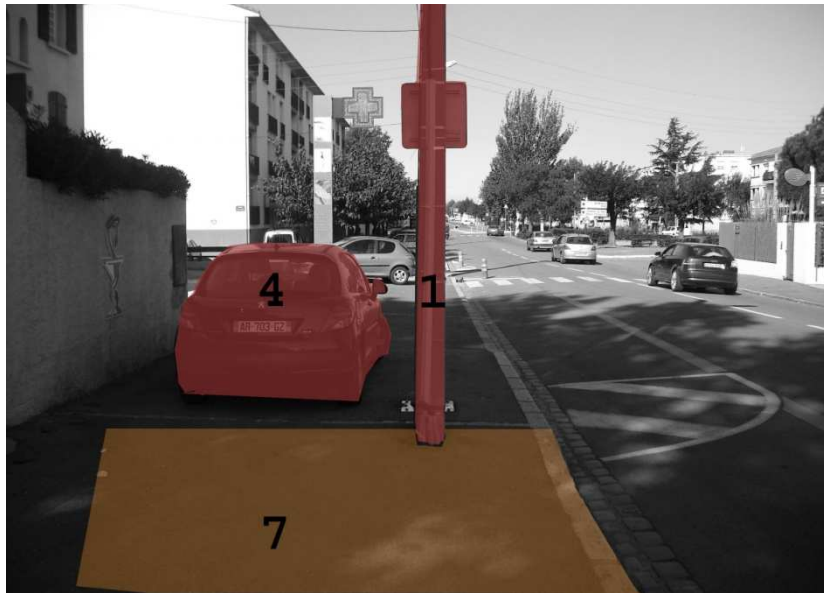
HYPOTHESE 2



HYPOTHESE 1



RUE VIRGILE DIAZ / COLLEGE P.S. PONS
EXISTANT



OBSTACLES



1 : mobilier éclairage public / réseaux
2 : mobilier urbain
3 : mobilier signalétique
4 : véhicule en stationnement
5 : bordure haute

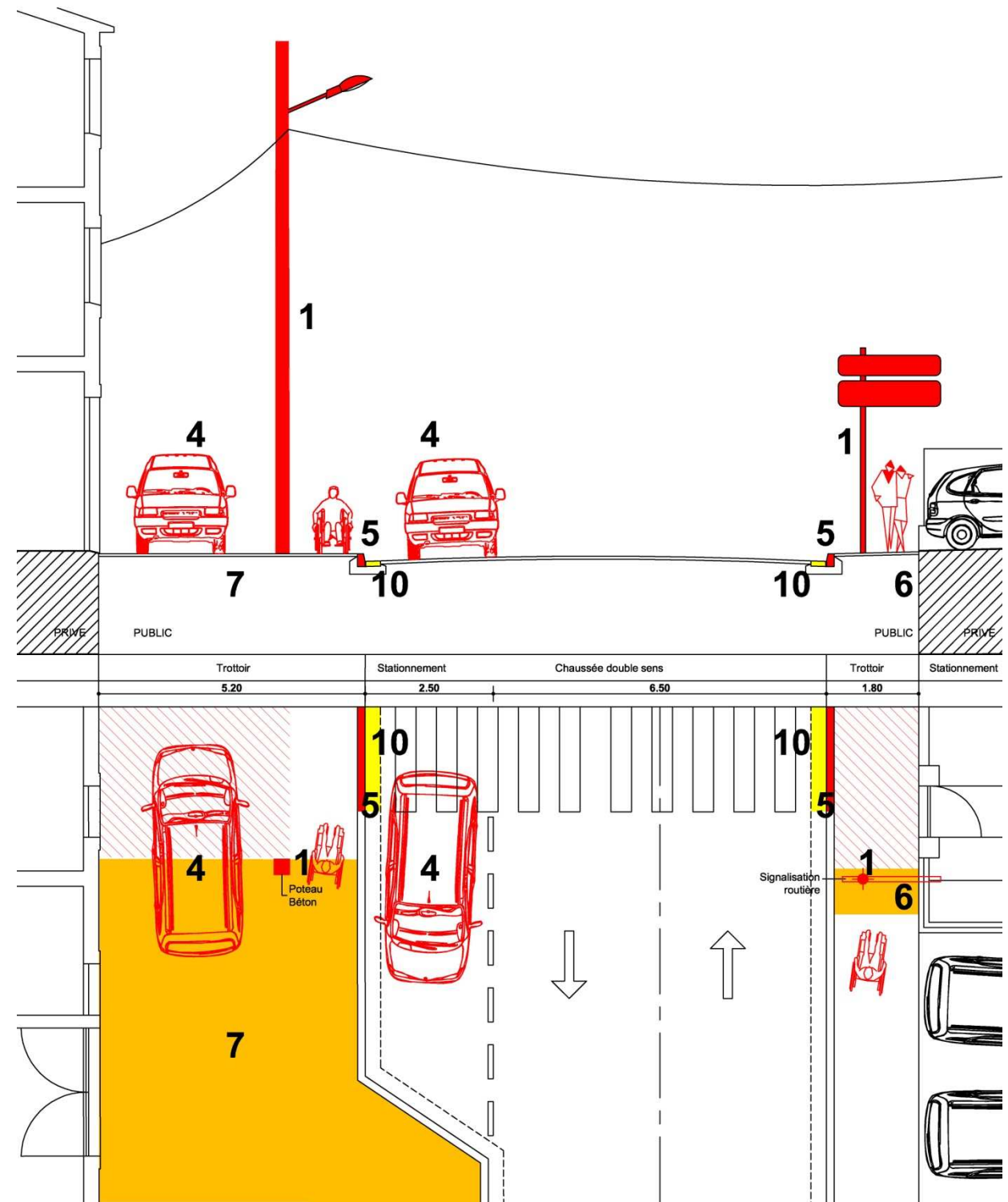
GEOMETRIE



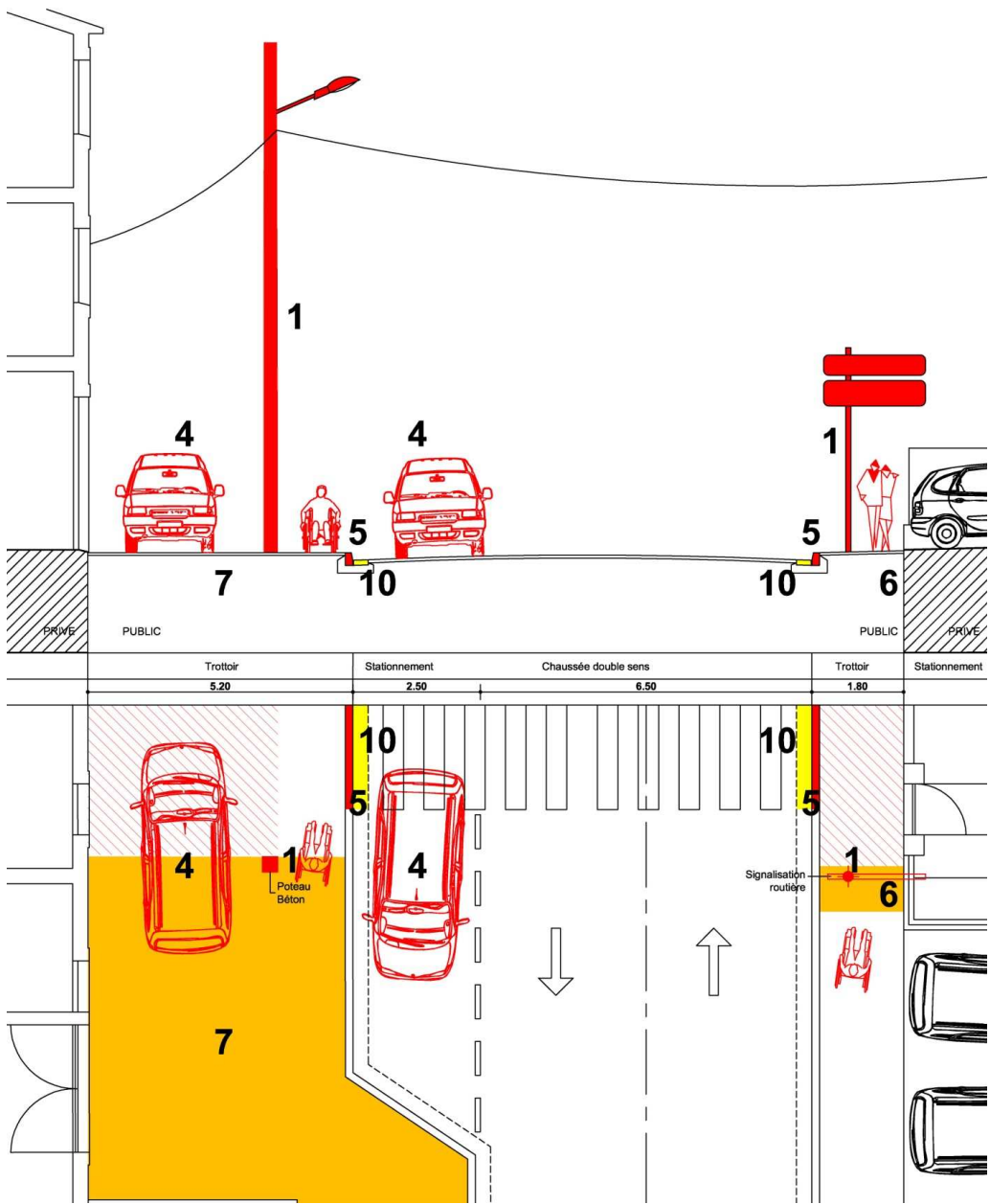
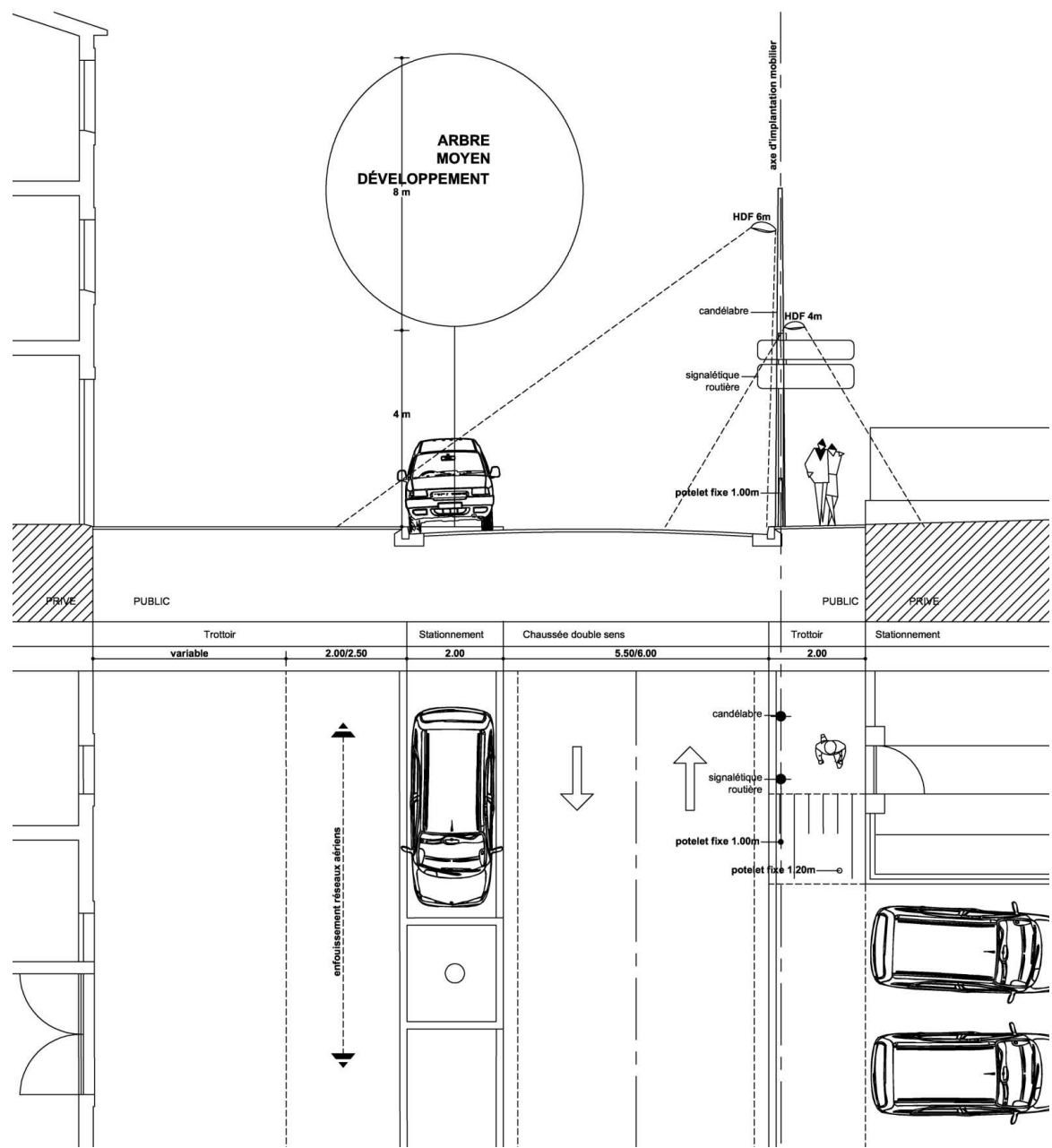
6 : dimensionnement
7 : nivellement
8 : rupture de profil ou de continuité

REVETEMENT

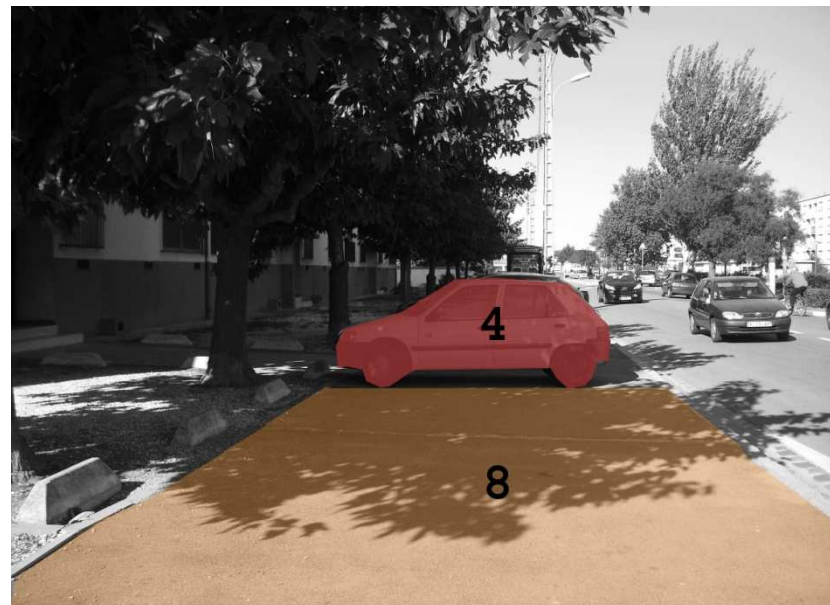
9 : revêtement dégrade
10 : inconfortable / inadapté
11 : absence de signalétique



RUE VIRGILE DIAZ / COLLEGE P.S. PONS
EXISTANT / PROJET



RUE VIRGILE DIAZ / COLLEGE P.S. PONS EXISTANT



OBSTACLES



inaccessible

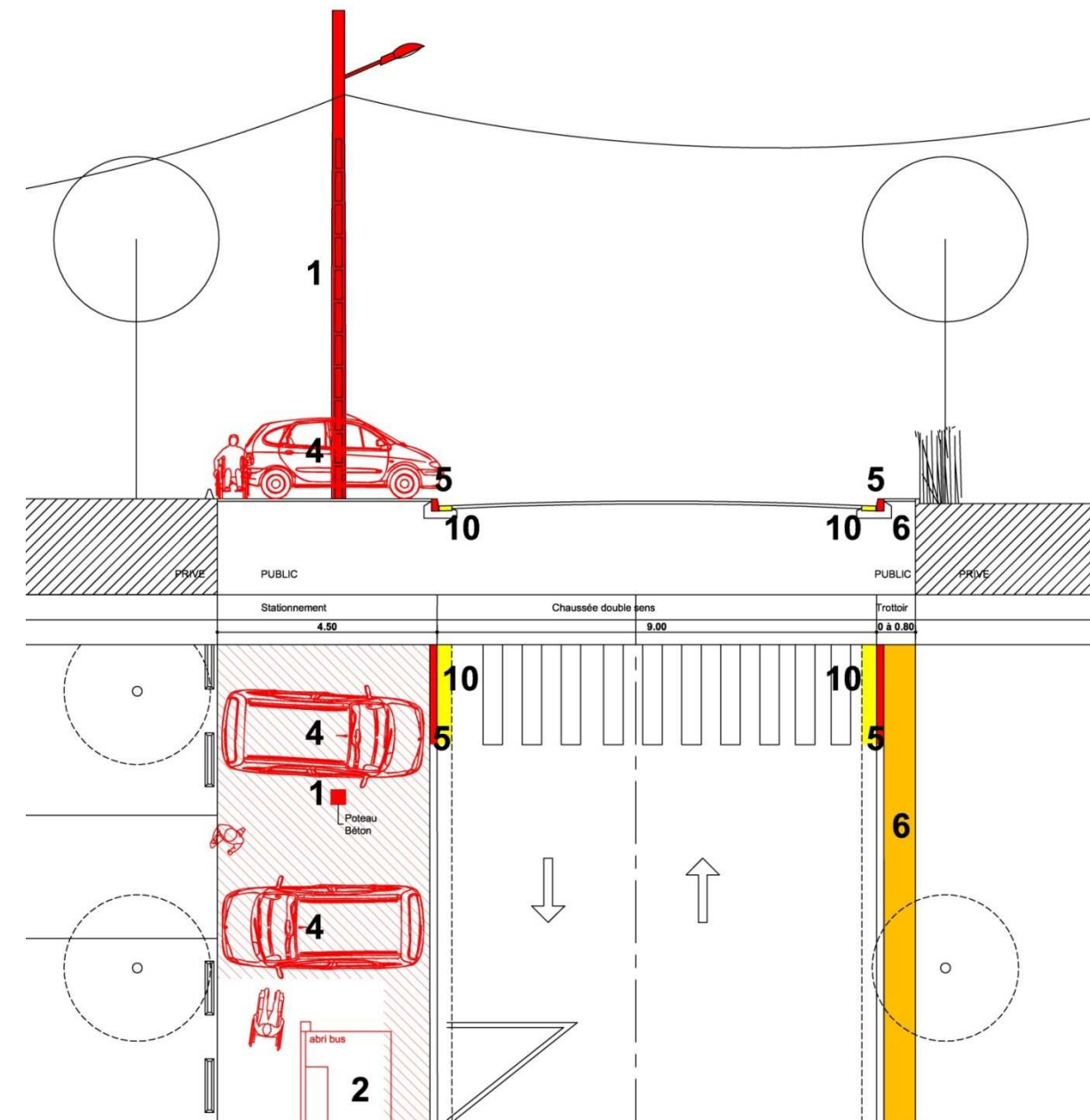
GEOMETRIE



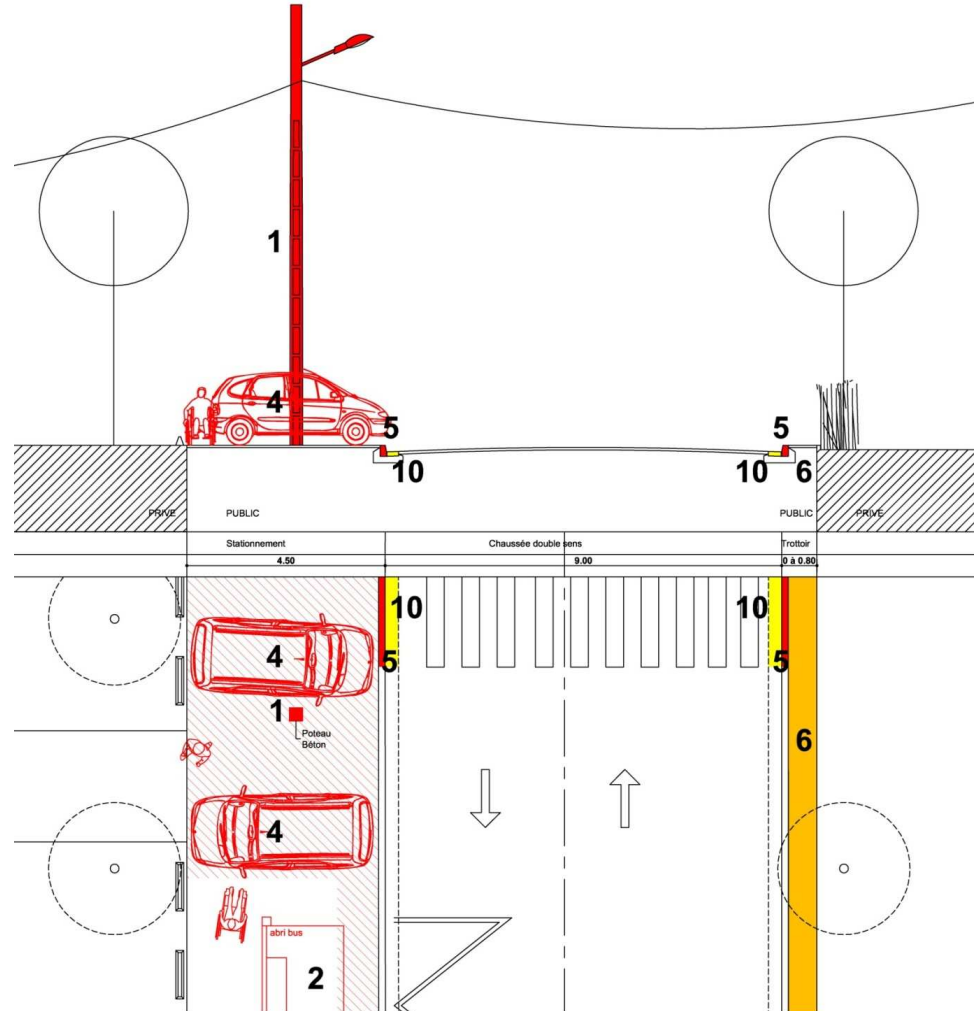
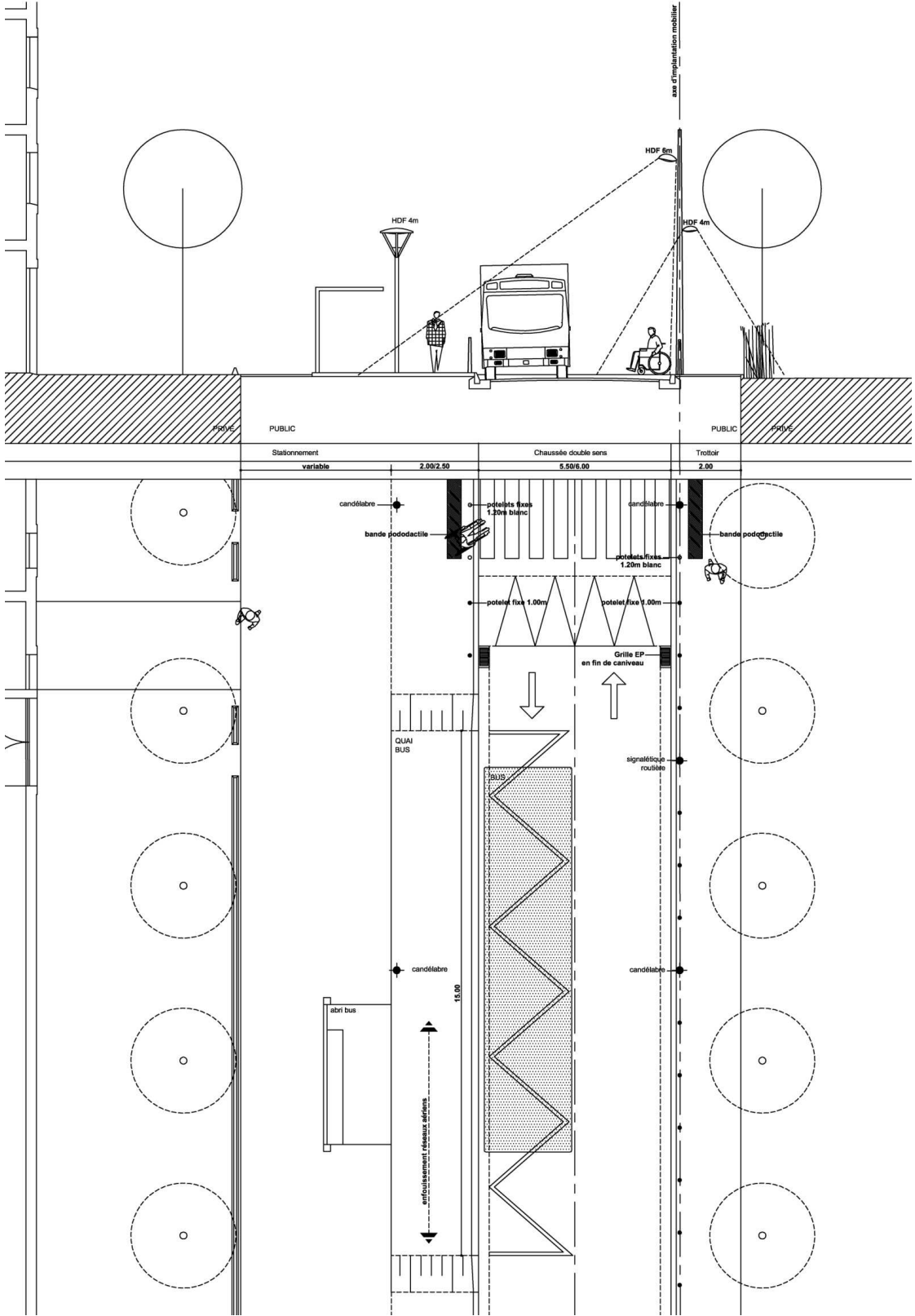
REVETEMENT

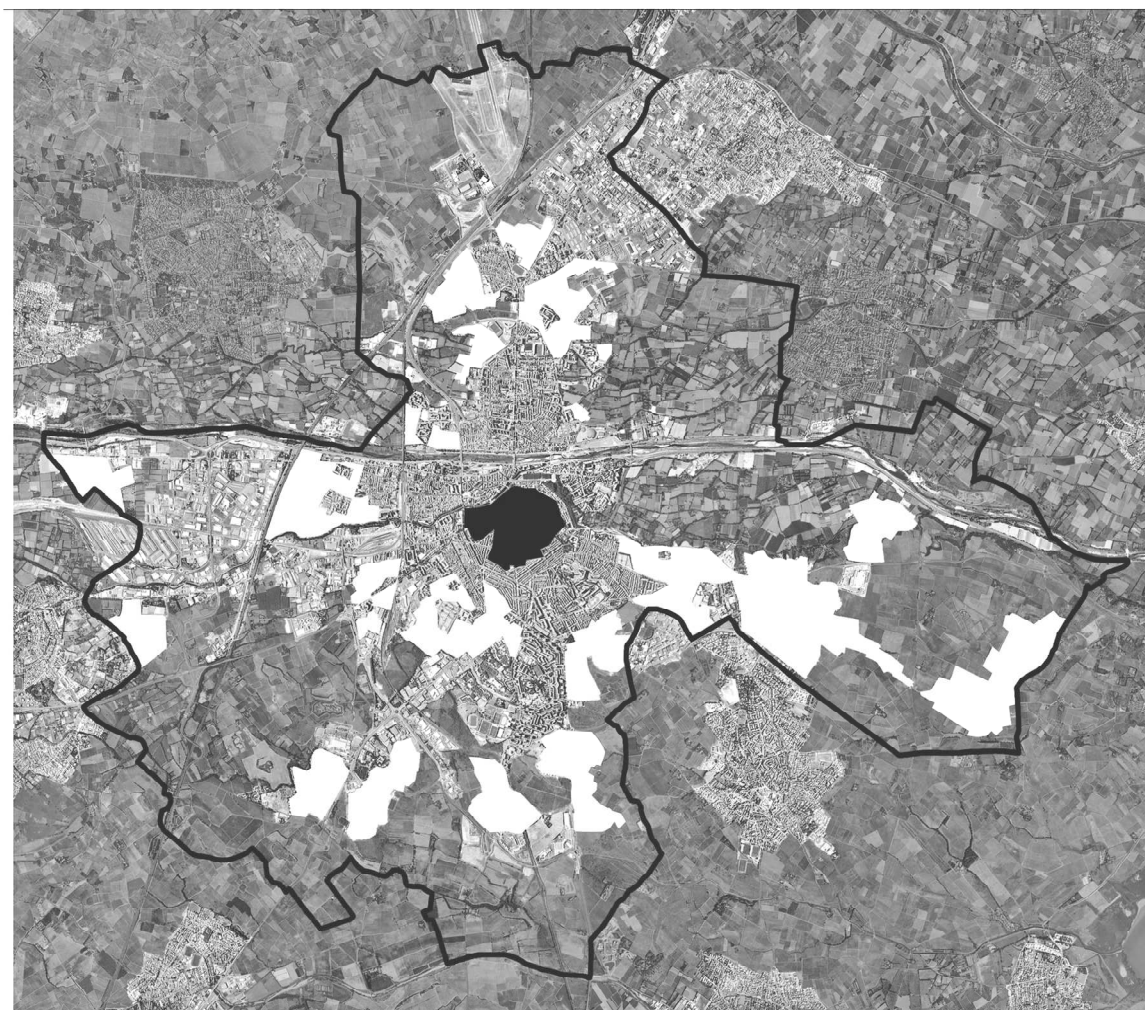


- 1 : mobilier éclairage public / réseaux
- 2 : mobilier urbain
- 3 : mobilier signalétique
- 4 : véhicule en stationnement
- 5 : bordure haute
- 6 : dimensionnement
- 7 : nivellement
- 8 : rupture de profil ou de continuité
- 9 : revêtement dégradé
- 10 : inconfortable / inadapté
- 11 : absence de signalétique



RUE VIRGILE DIAZ / COLLEGE P.S. PONS EXISTANT / PROJET





2. Préconisations et études de cas

2.2 Composantes de l'espace public:

2. Préconisations

2.2 Les composantes de l'espace public

Rendre la ville accessible passe par une nouvelle façon de penser le projet d'aménagement de l'espace public avec plusieurs principes fédérateurs qui guident la fabrication du projet :

1- Partager l'espace : cela correspond à une bonne répartition des dimensions entre le piéton et l'automobiliste, afin d'offrir des cheminements confortables

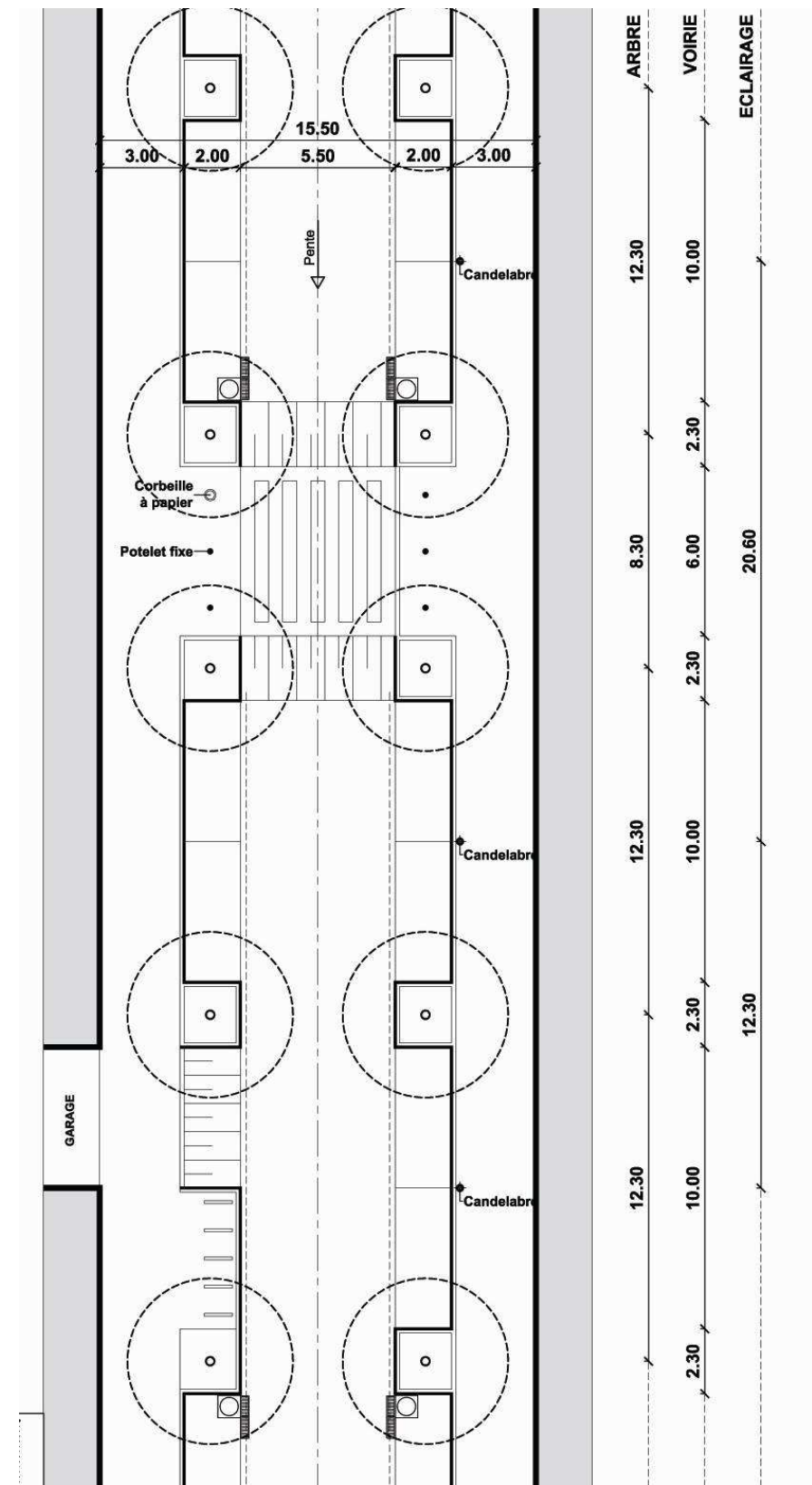
2- Rendre confortable : au-delà des dimensions le confort passe aussi par un revêtement de sol adéquat, une planimétrie tendue sans ressaut ou « vague » sur un trottoir. Ce n'est plus le piéton qui s'adapte au cheminement c'est l'automobile qui se plie à la continuité du piéton. Le confort c'est aussi l'ombrage surtout dans une ville méditerranéenne, ce qui suppose la possibilité de planter et donc de coordonner cette plantation avec les autres composantes de l'espace public comme l'éclairage, et surtout les réseaux.

3- Nettoyer l'espace : cela signifie purger tout le mobilier superflu, mais aussi réorganiser intelligemment l'implantation du mobilier nécessaire (potelet, corbeille) afin qu'il ne soit pas au hasard mais dans une logique d'alignement afin d'éviter la dispersion et donc les embuches

4 – La connaissance des réseaux

Le préambule à toute opération d'aménagement est la position des réseaux.

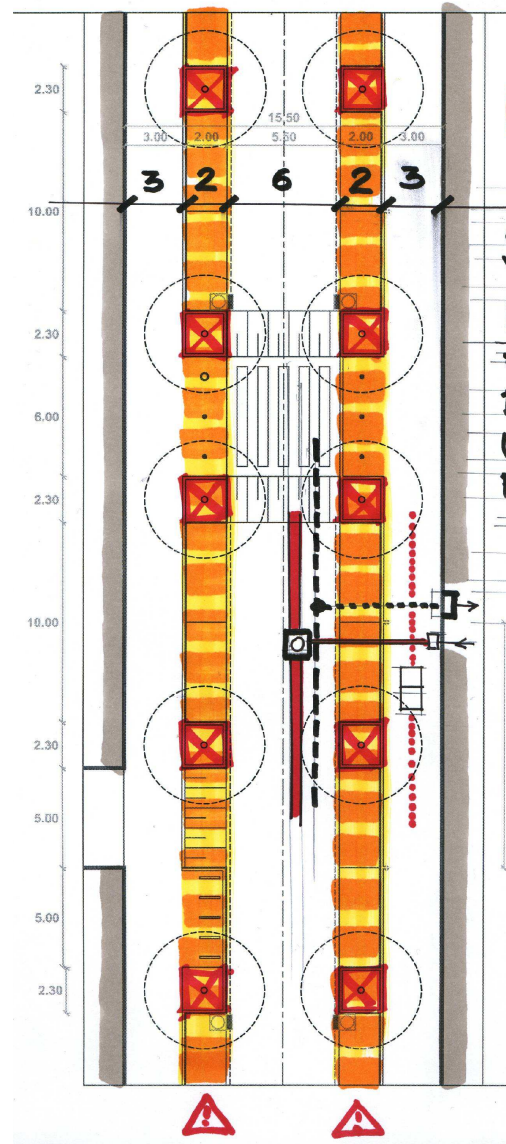
Il faut libérer un couloir « sans réseaux » afin de ne pas hypothéquer l'avenir pour être en capacité de planter des arbres. Cela suppose de « ranger » le sous-sol et d'imposer aux concessionnaires une zone « non aedificandi »



Proposition de projet d'une rue type

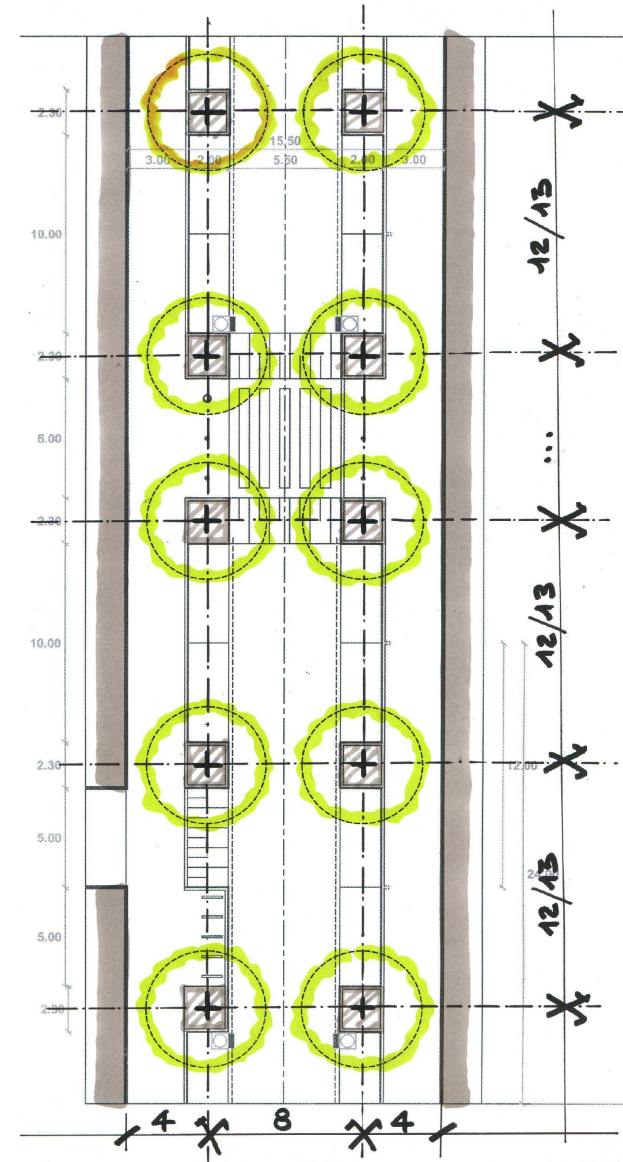
2. Préconisations

2.2 Les composantes de l'espace public



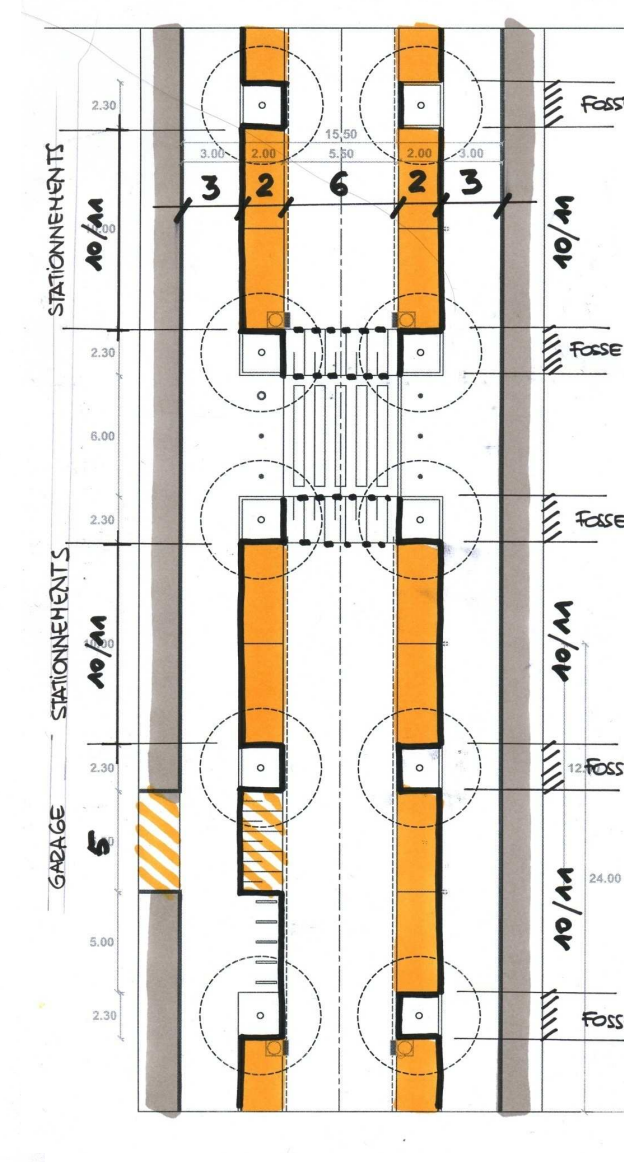
Maitriser le sous sol :

installer les réseaux dans une logique
Créer des couloirs sans réseaux



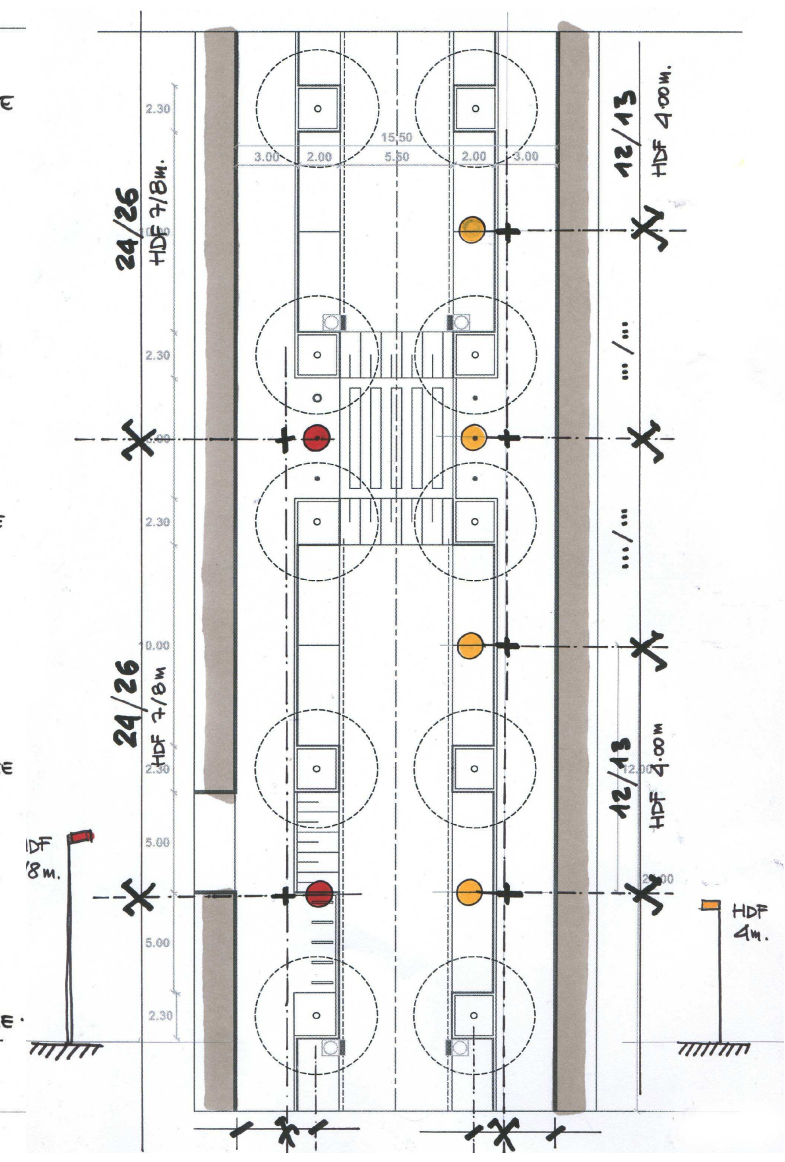
Rendre confortable :

installer les arbres à intervalles réguliers en fonction des contraintes (entrée, stationnement...)



Partager l'espace :

Caler le stationnement en fonction du pas des arbres et libérer le trottoir

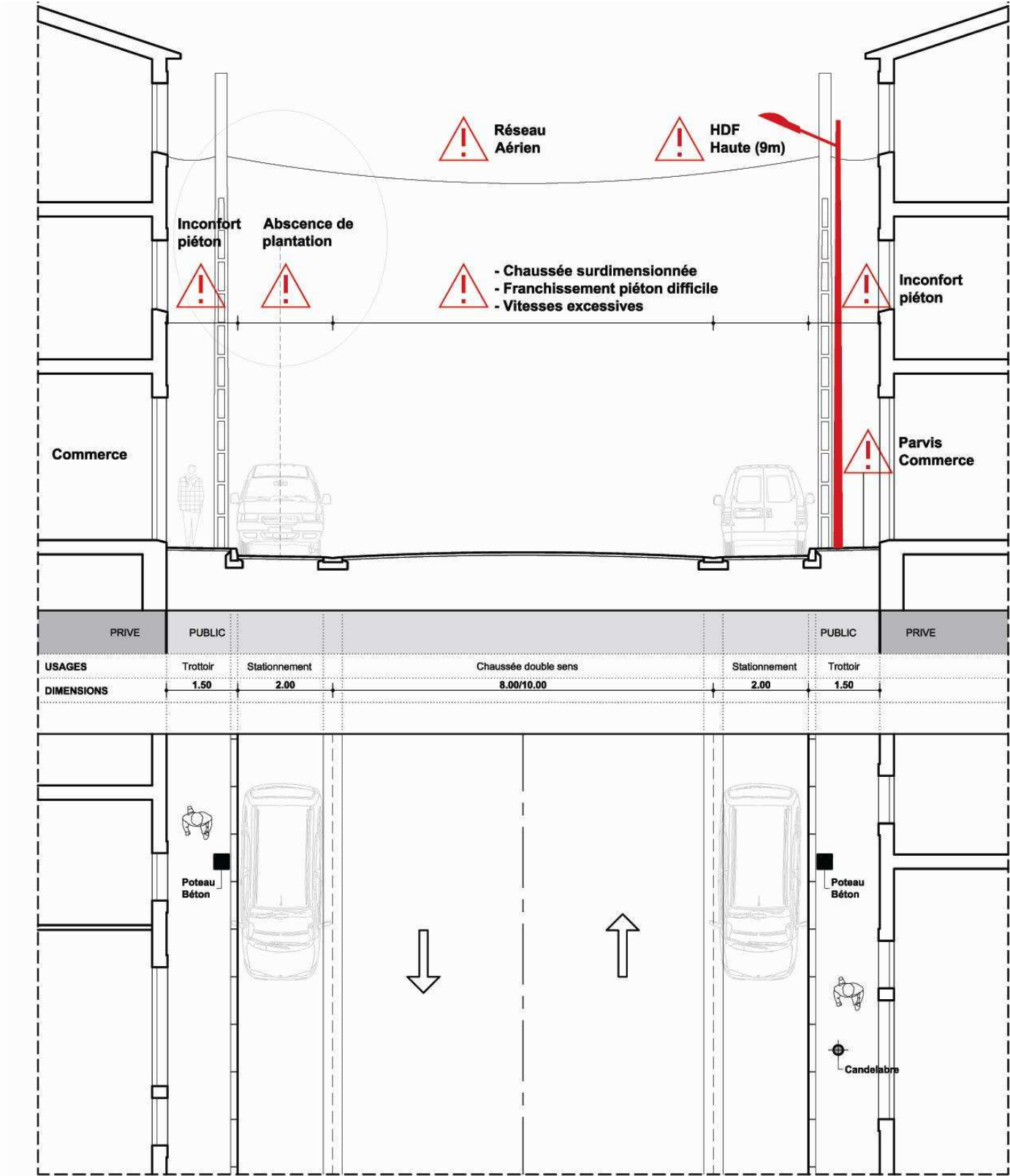


Eclairer :

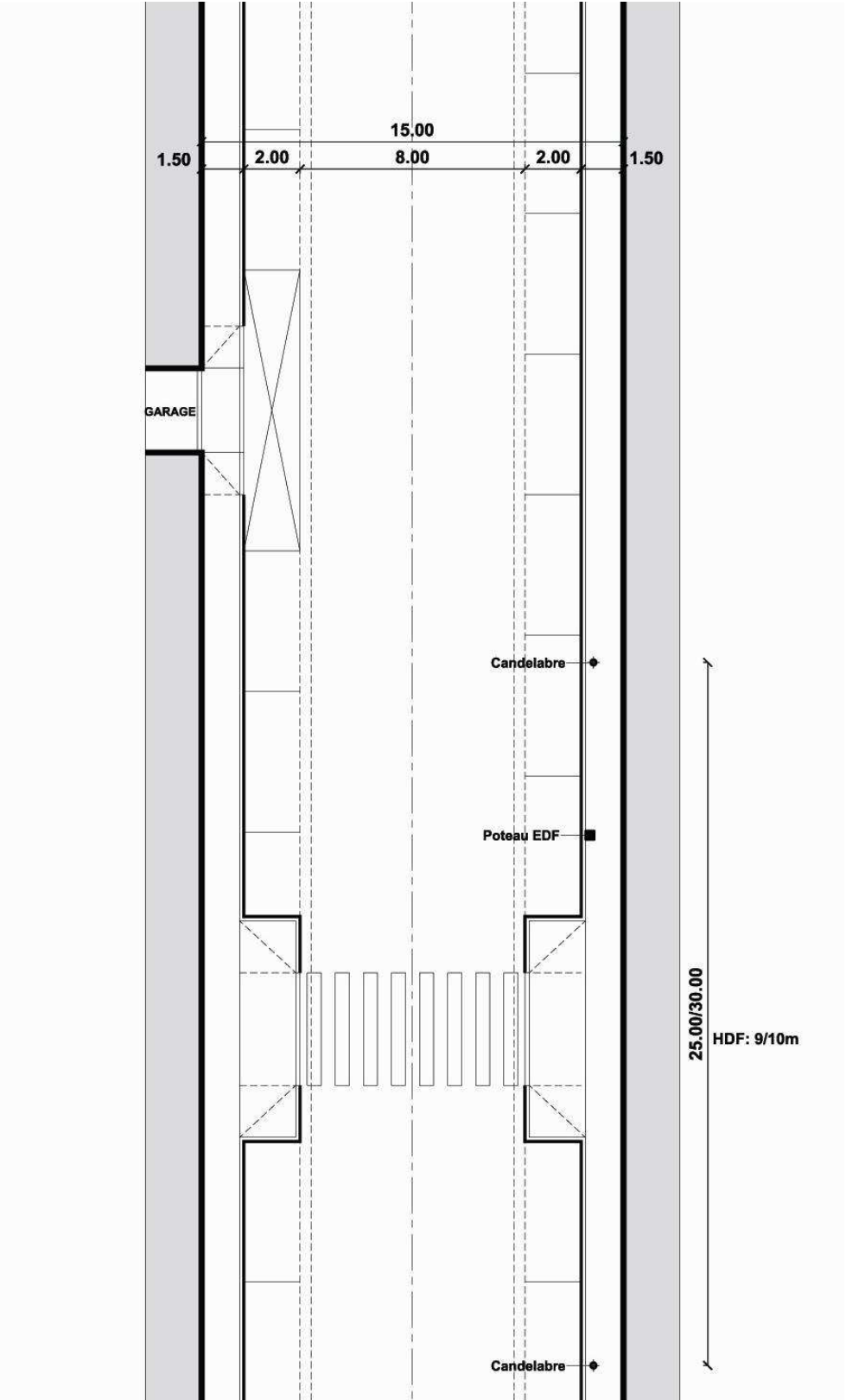
Implanter l'éclairage public en fonction des arbres et passer en applique dès que le trottoir est trop étroit

2. Préconisations

2.2 Les composantes de l'espace public
Exemple d'une rue – état existant



Plan d'accessibilité des espaces publics de la Ville de Perpignan

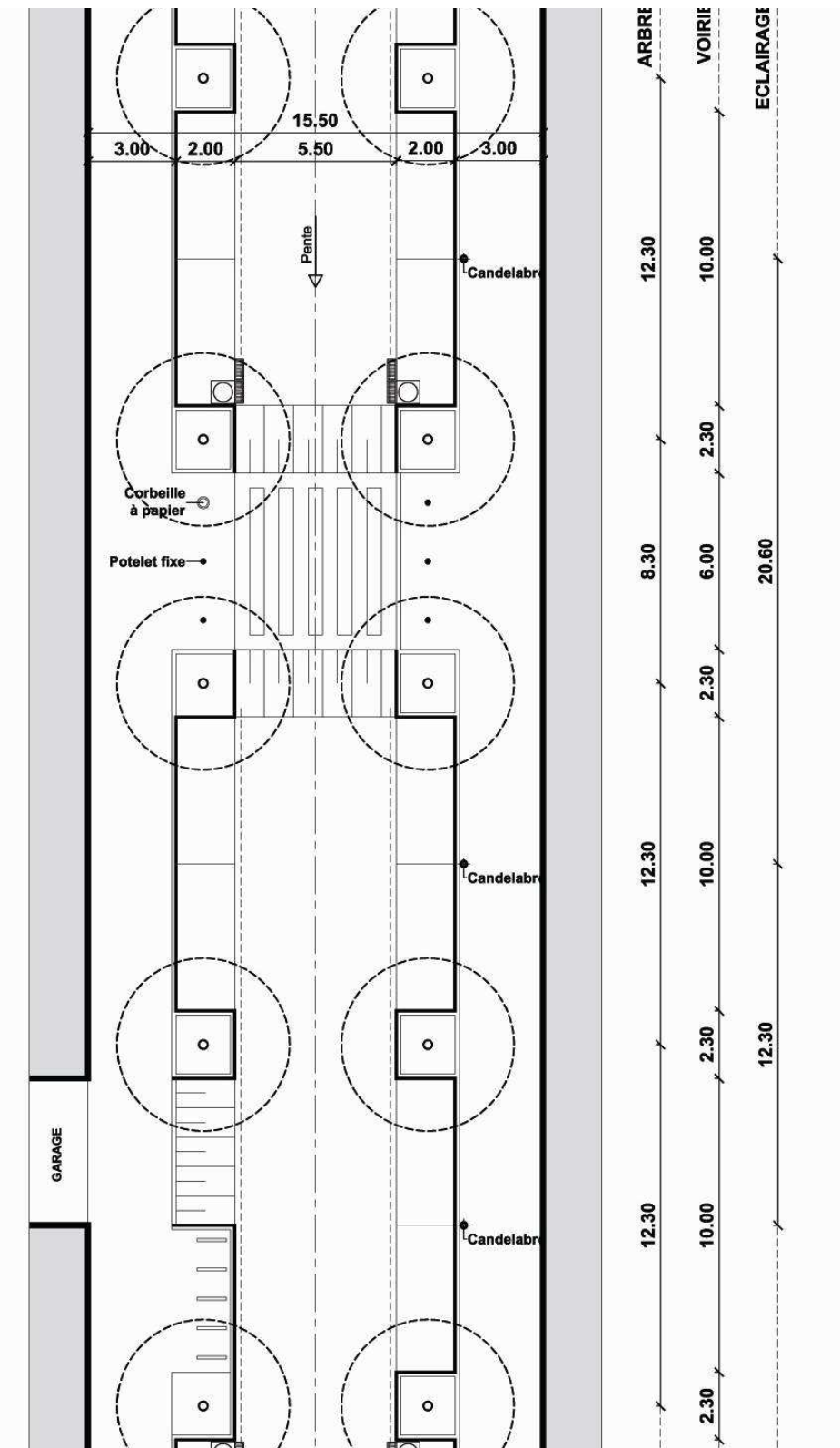
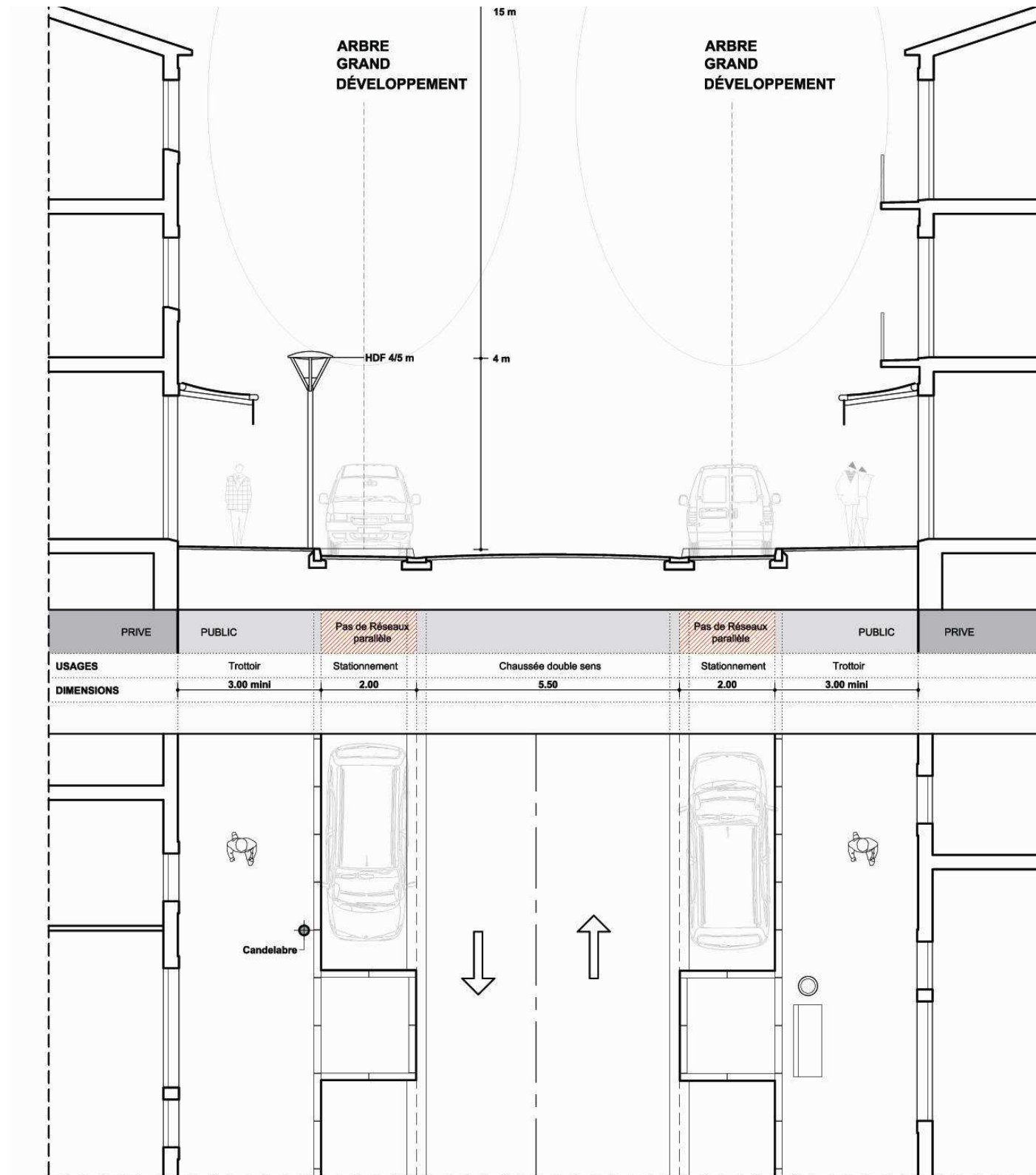


Atelier Sites

2. Préconisations

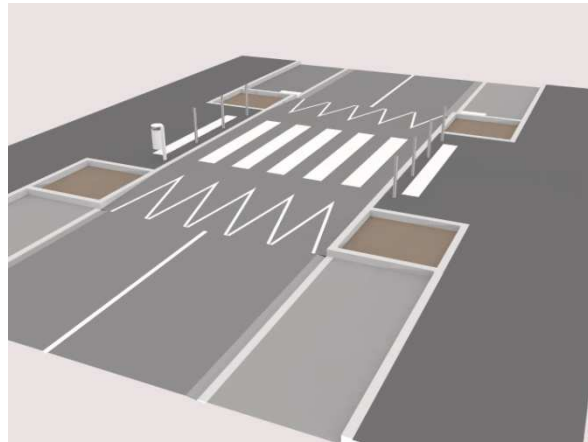
2.2 Les composantes de l'espace public

Exemple d'une rue – état projet

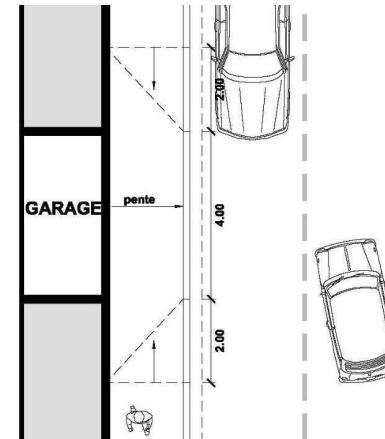


2. Préconisations

2.2 Les composantes de l'espace public



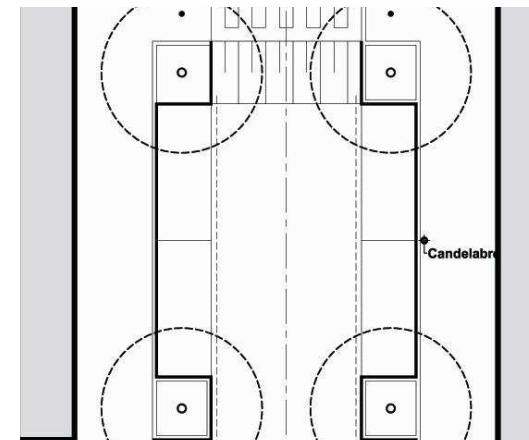
Les Traversées piétonnes



Les entrées de garages



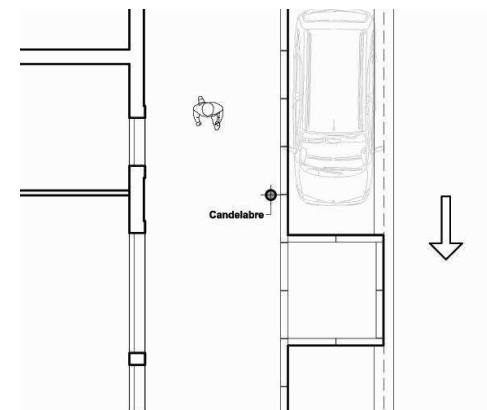
Les Intersections



Le Stationnement



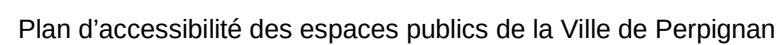
L'accès aux quais bus



Les trottoirs

2.2 Les composantes de l'espace public: les traversées piétonnes

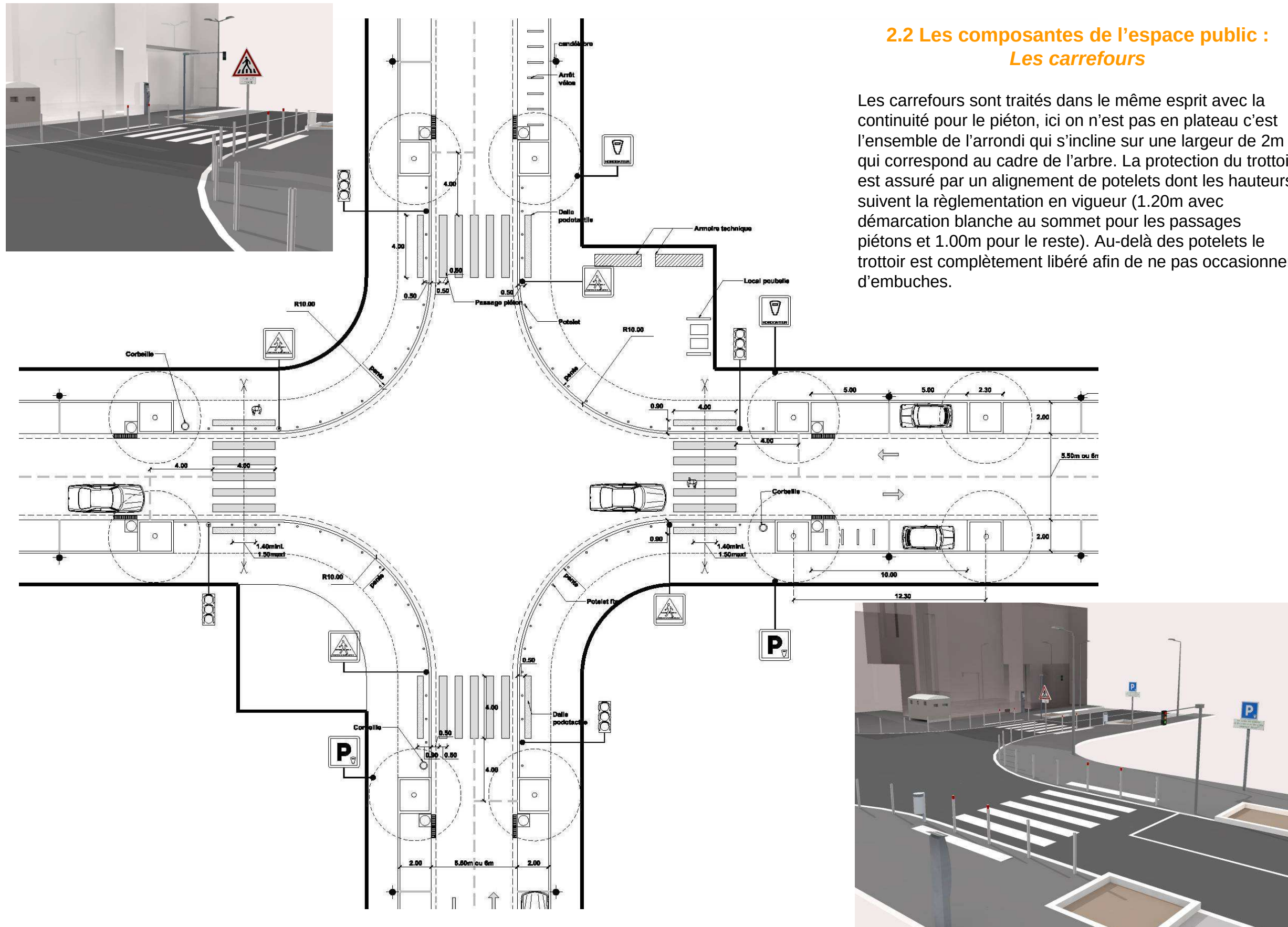
A 3D perspective rendering of a road layout. The road surface is dark grey. A central zebra crossing is marked with white rectangular stripes. On either side of the crossing, the road is marked with white zigzag lines, indicating an approach to a crossing. Several rectangular drainage channels, filled with brown material, are positioned along the edges and between the zigzag markings. A white cylindrical bollard stands on the left side of the road. The entire scene is set against a plain, light-colored background.



2. Préconisations

2.2 Les composantes de l'espace public : Les carrefours

Les carrefours sont traités dans le même esprit avec la continuité pour le piéton, ici on n'est pas en plateau c'est l'ensemble de l'arrondi qui s'incline sur une largeur de 2m qui correspond au cadre de l'arbre. La protection du trottoir est assurée par un alignement de potelets dont les hauteurs suivent la réglementation en vigueur (1.20m avec démarcation blanche au sommet pour les passages piétons et 1.00m pour le reste). Au-delà des potelets le trottoir est complètement libéré afin de ne pas occasionner d'embuches.

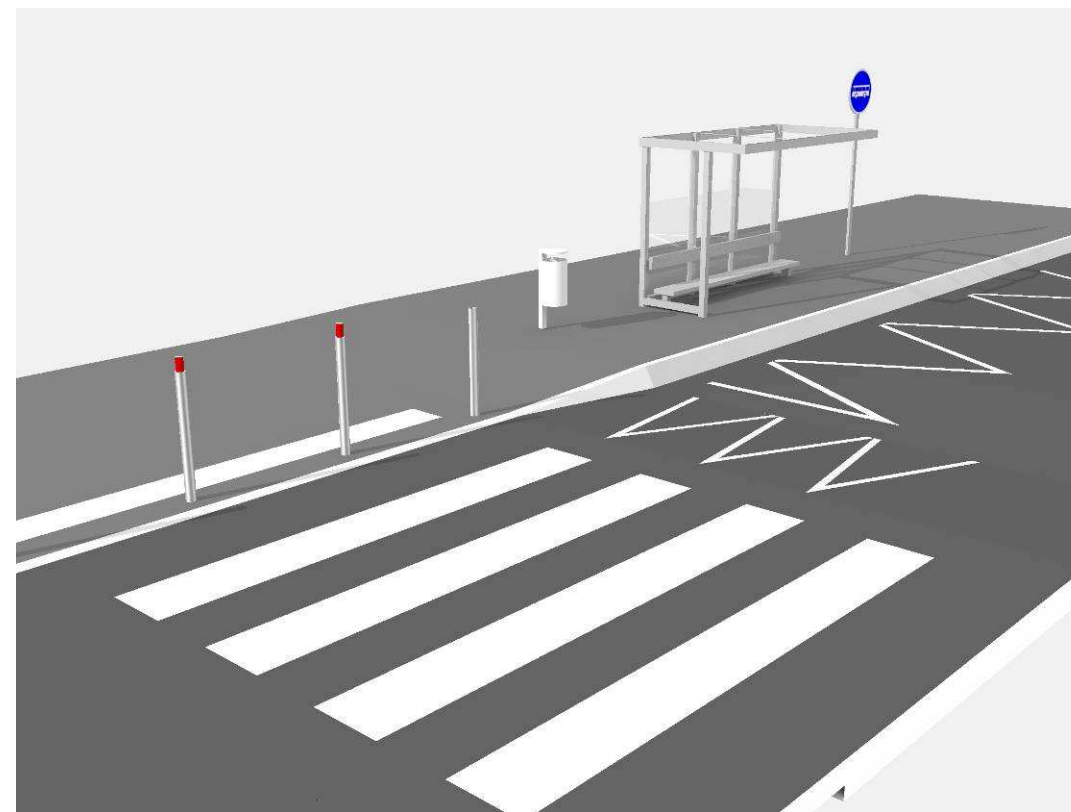
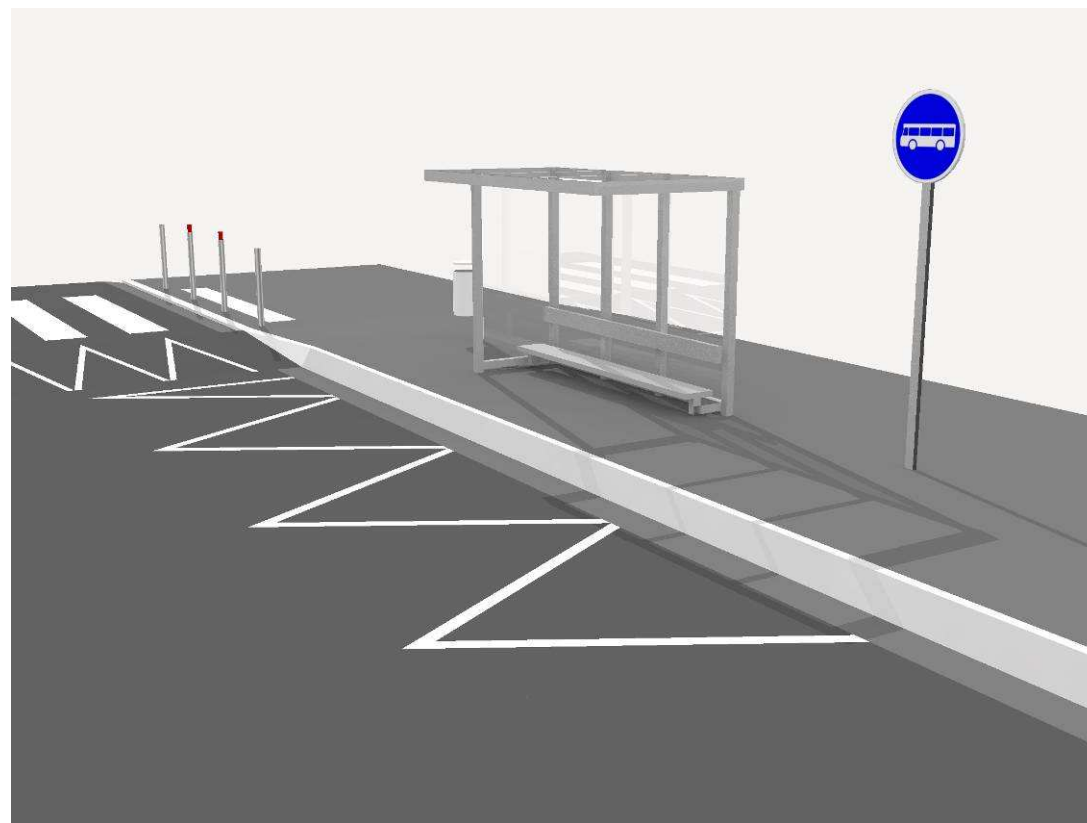
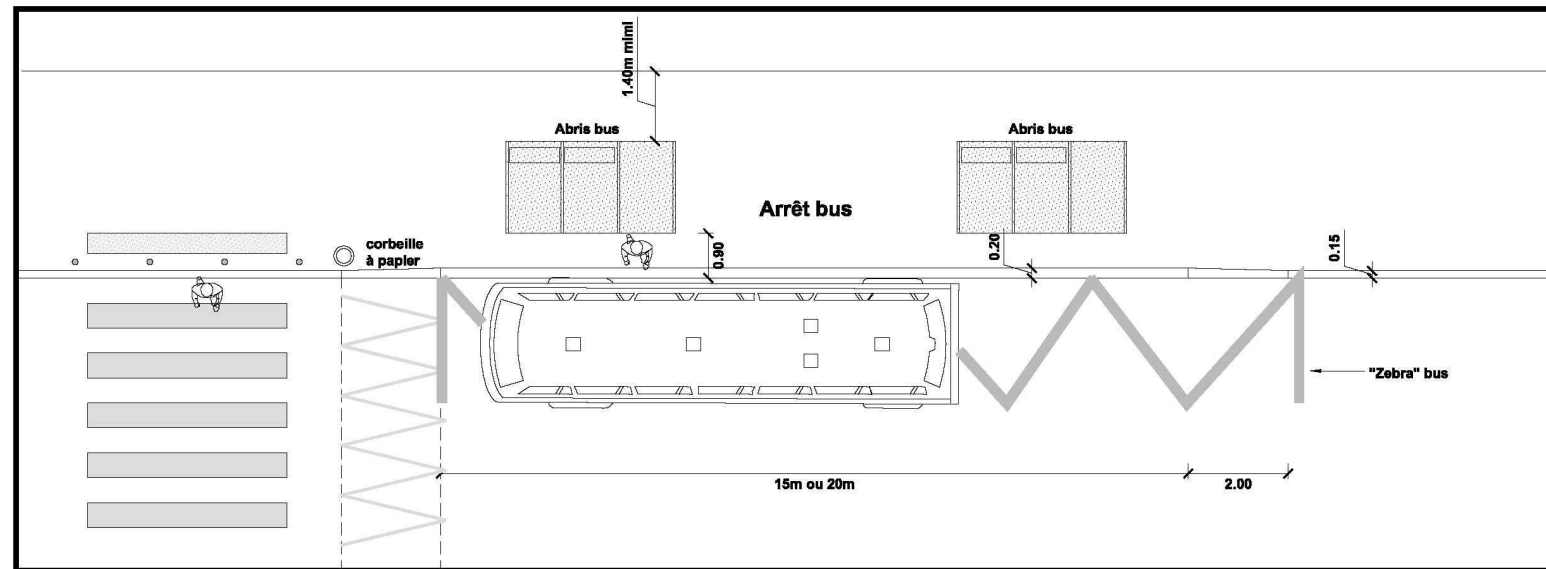


2. Préconisations

2.2 Les composantes de l'espace public

L'accès au quai bus

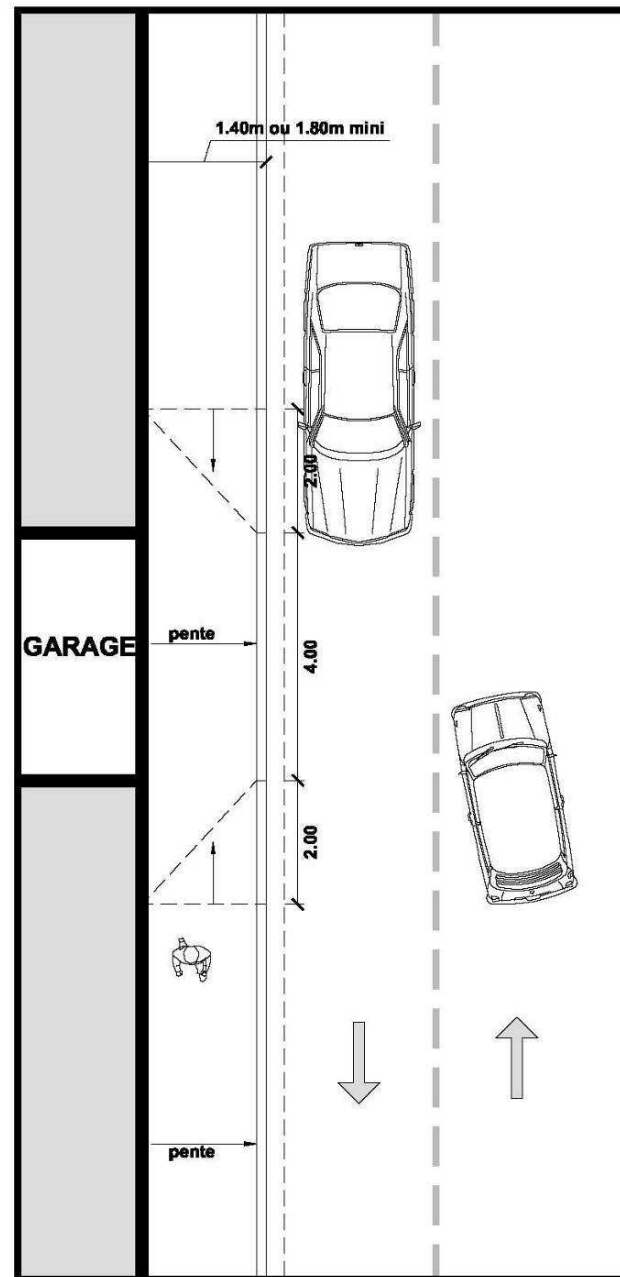
L'accès au bus peut être traité avec un passage piéton en plateau devant le quai bus
Il faut veiller à l'implantation des abris bus afin de laisser suffisamment de place à l'arrière de celui-ci pour les personnes à mobilité réduite



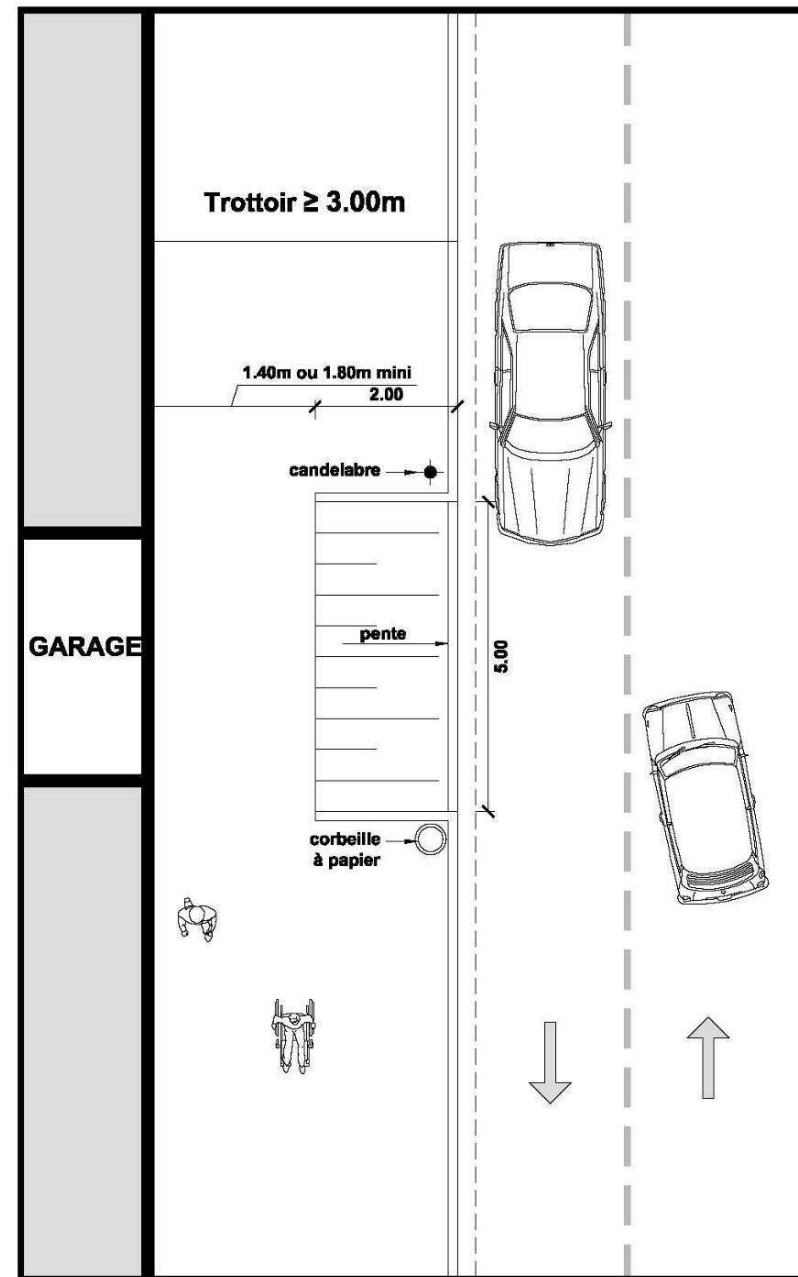
2. Préconisations

2.2 Les composantes de l'espace public Les entrées de garages

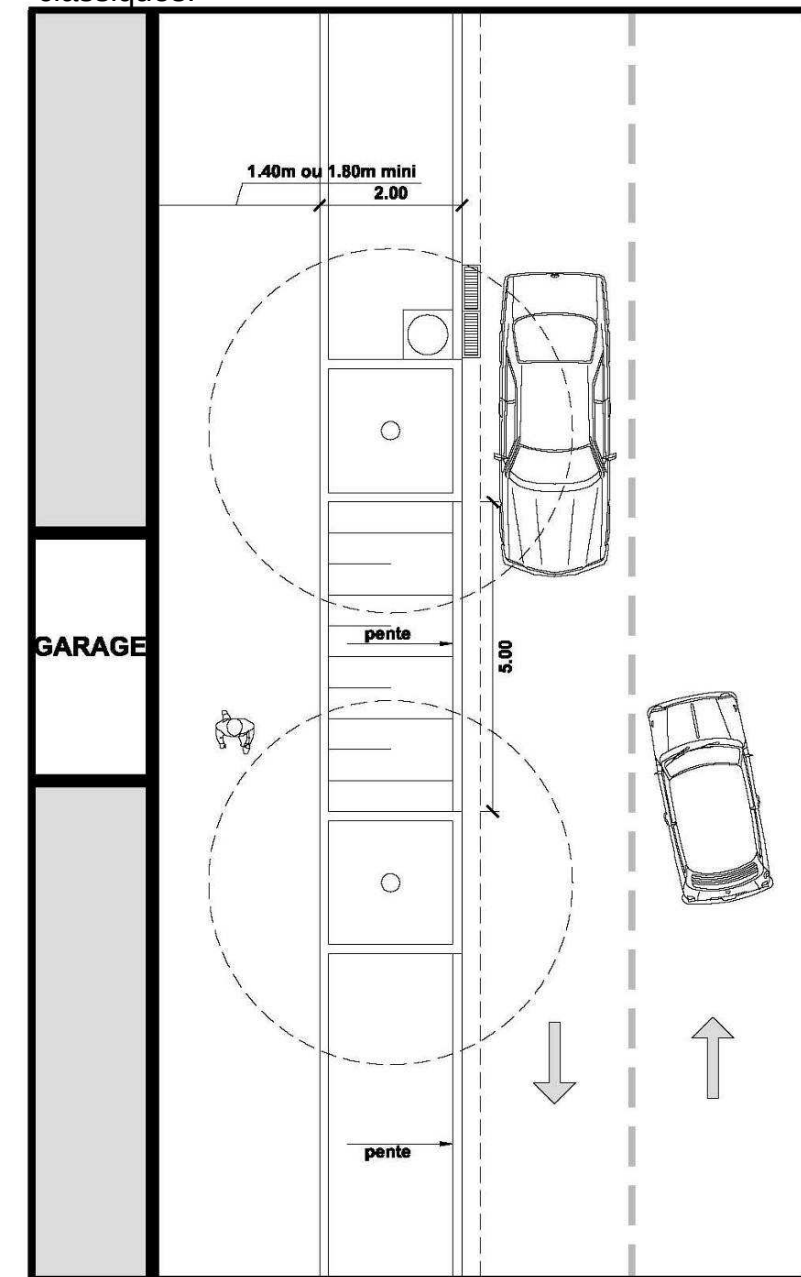
Les entrées de garages sont souvent des obstacles à la continuité du piéton. Le nivellement du trottoir s'affaisse pour laisser la voiture au niveau de la chaussée. Dès que c'est possible il faut privilégier la continuité du piéton. Pour un trottoir large la montée de la voiture est organisée sur une bande de 2m. Pour un trottoir étroit, il existe des bordures biseautées plus larges que les bordures classiques.



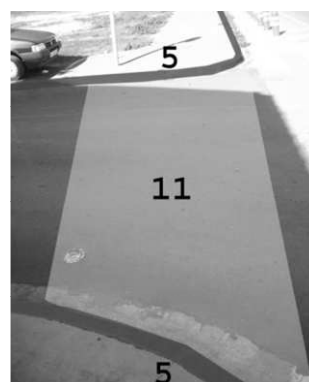
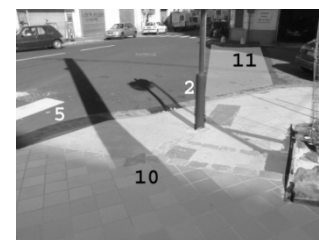
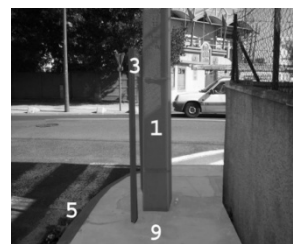
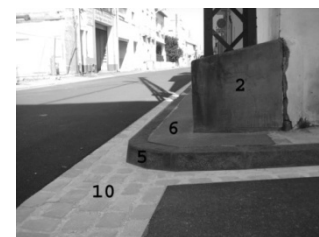
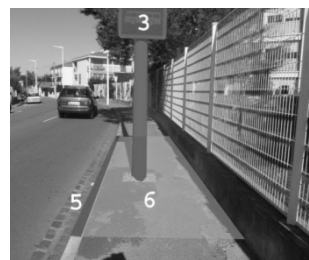
Trottoir $\leq$ 3.00m



Trottoir $\geq$ 3.00m



Trottoir et stationnement



2. Préconisations et études de cas

2.3 L'avenue Leclerc un exemple en cours de réalisation



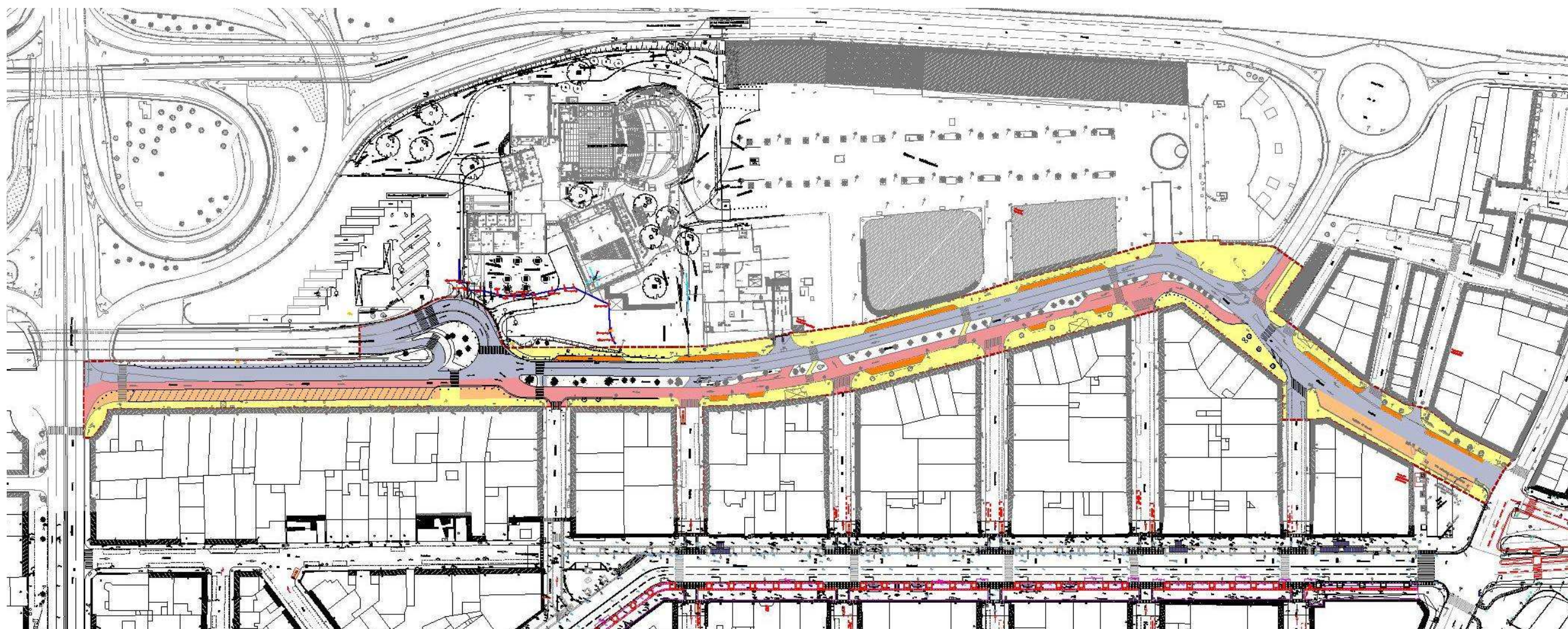
2. Préconisations

2.3 L'avenue Leclerc *Etat existant*

L'état existant sur l'avenue Leclerc montre :

- une absence de continuité piétonne par endroit,
- très peu d'ombre sur l'ensemble du parcours,
- des dimensions peu avantageuses pour le piéton, avec une perte de place due au terre plein central qui est dans une logique de circulation..

La voie est une rupture entre les deux côtés de la rue. Son écriture est celle d'une route et non d'une rue. Aussi afin de répondre à une pluralité d'usages, une meilleure accessibilité et une réinstallation du théâtre, une réorganisation de l'espace est nécessaire.



2. Préconisations

2.3 L'avenue Leclerc *Projet*

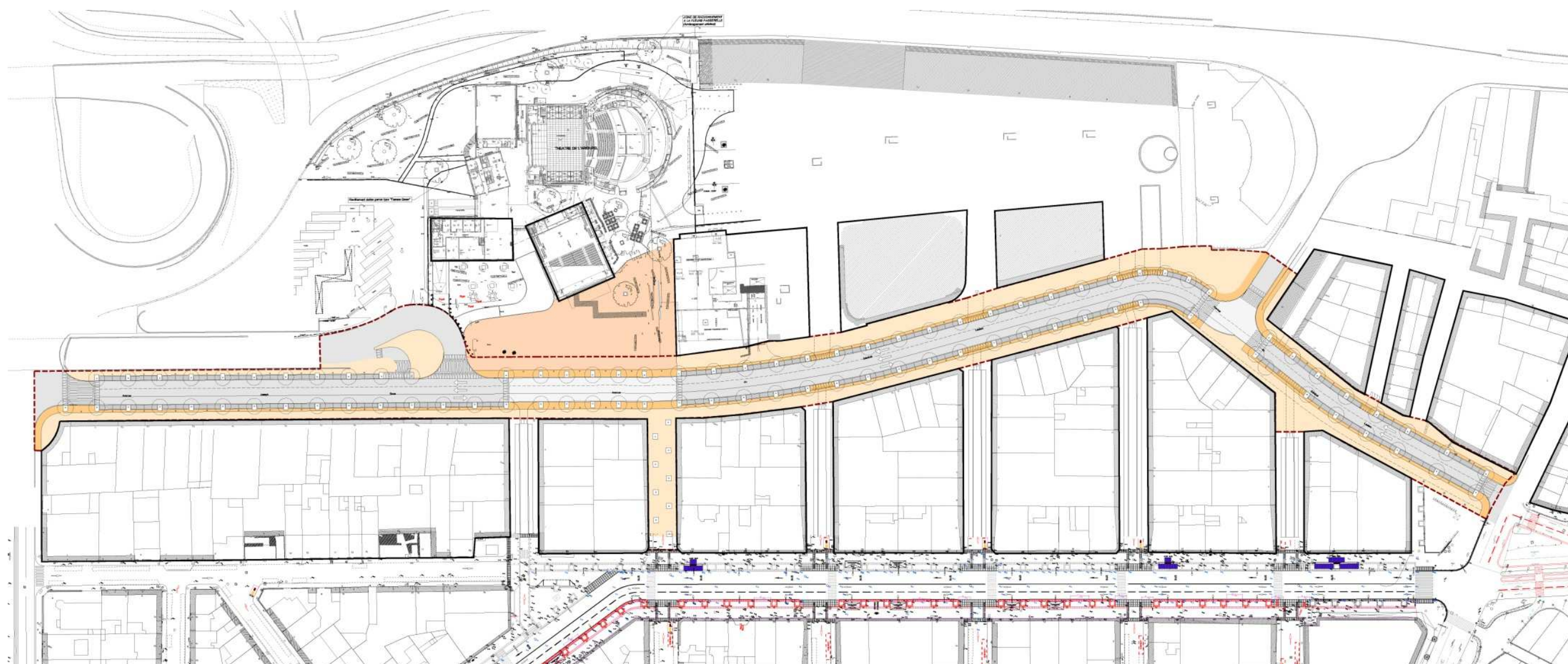
Le projet rétabli un équilibre entre les usages et une nouvelle géométrie apparaît :

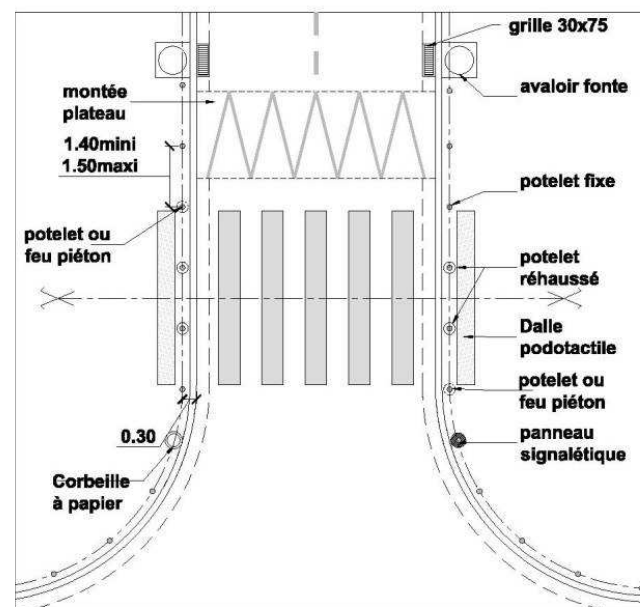
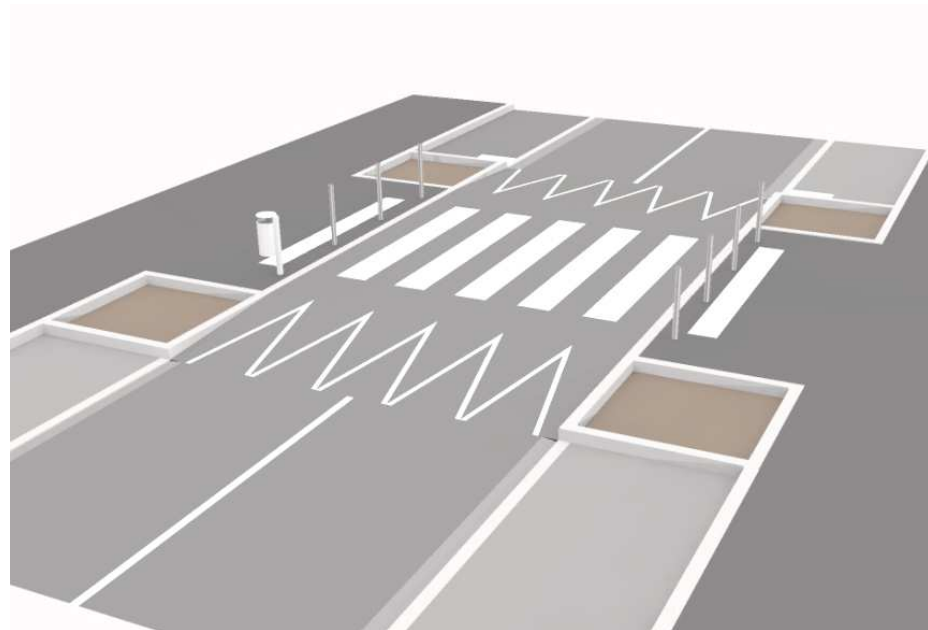
Des trottoirs larges de 4m à 7m

Une emprise de voie limitée à 3m et 2.75m

Une réorganisation du stationnement en long

Deux alignements d'arbres en continu le long des trottoirs





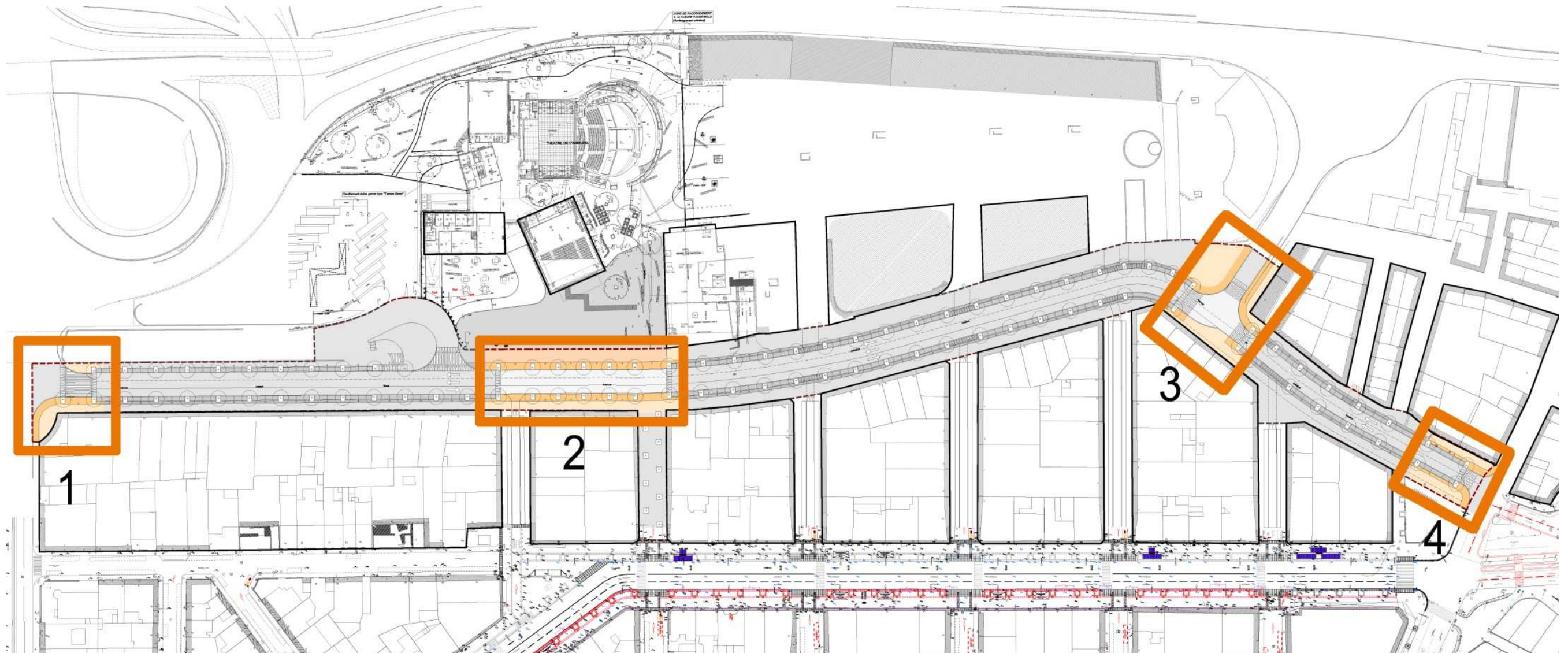
2. Préconisations

2.3 L'avenue Leclerc Projet

Les traversées stratégiques sont traitées en plateau traversant afin d'offrir une bonne connexion entre les lieux en particulier au niveau du théâtre de l'archipel, mais aussi sur les carrefours majeurs.

Plateaux traversant :

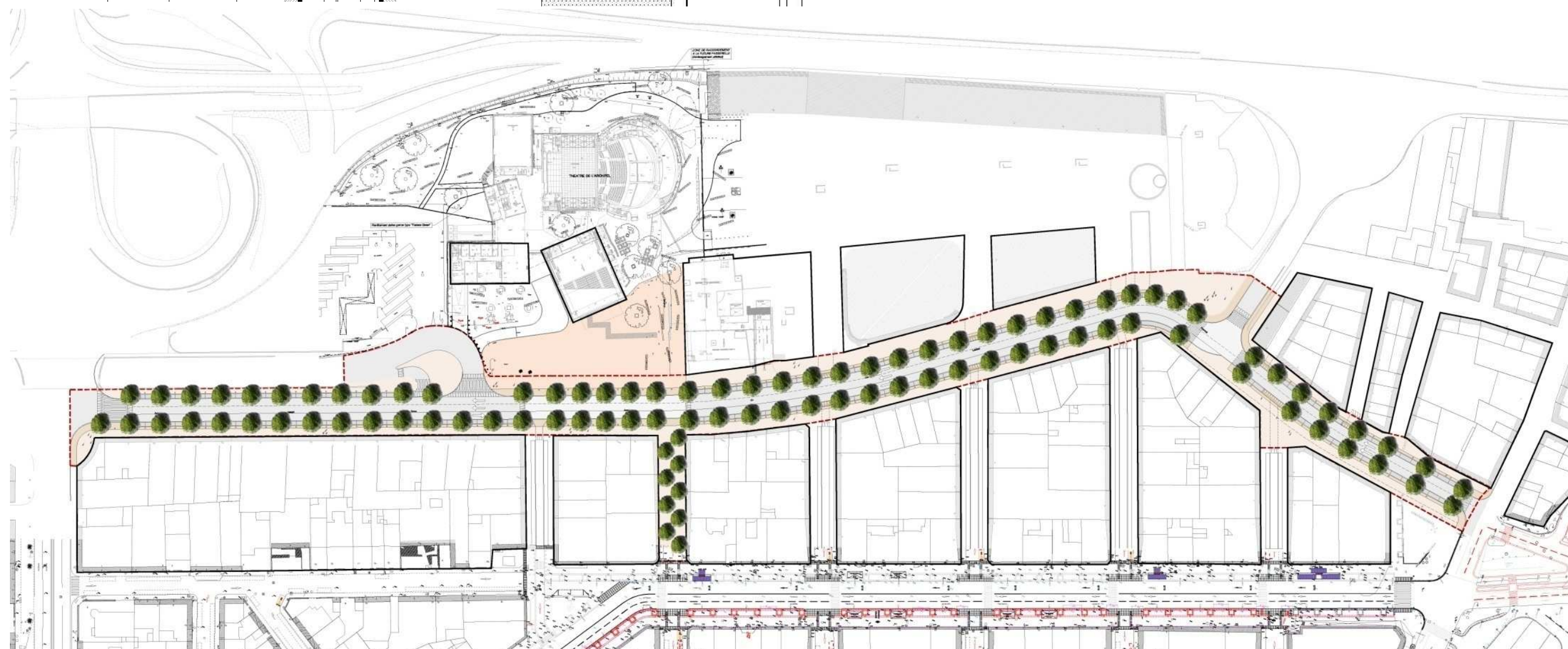
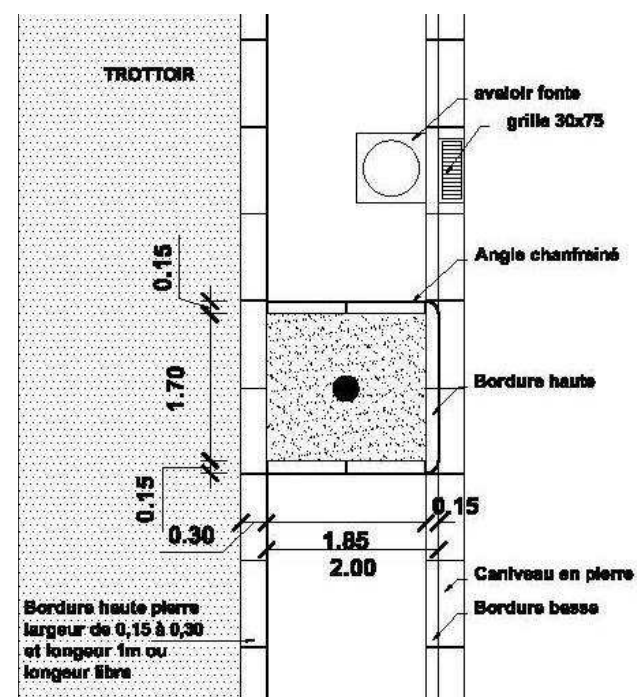
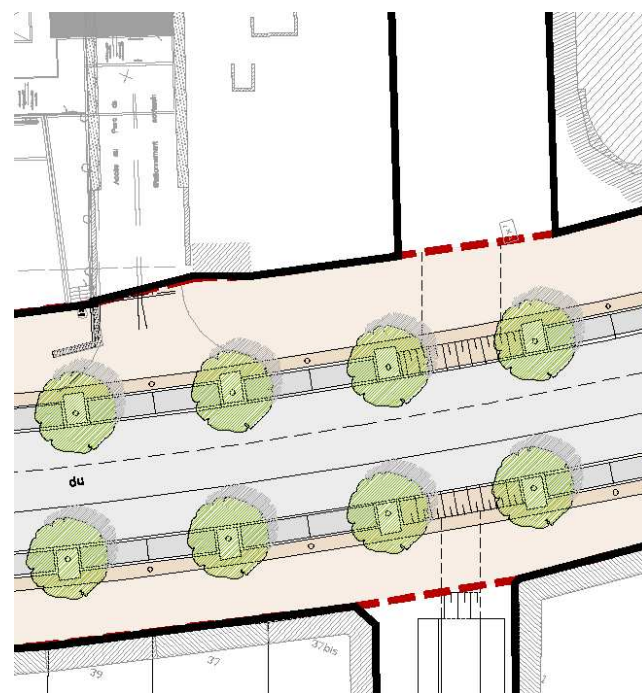
- 1 Entrée Escarguel vers BHNS,
- 2 Parvis du Théâtre,
- 3 Croisement Têt,

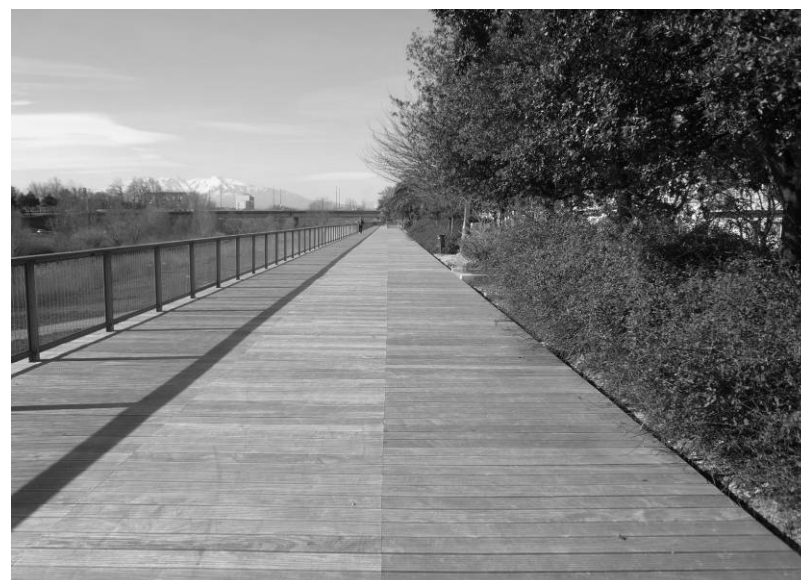


2. Préconisations

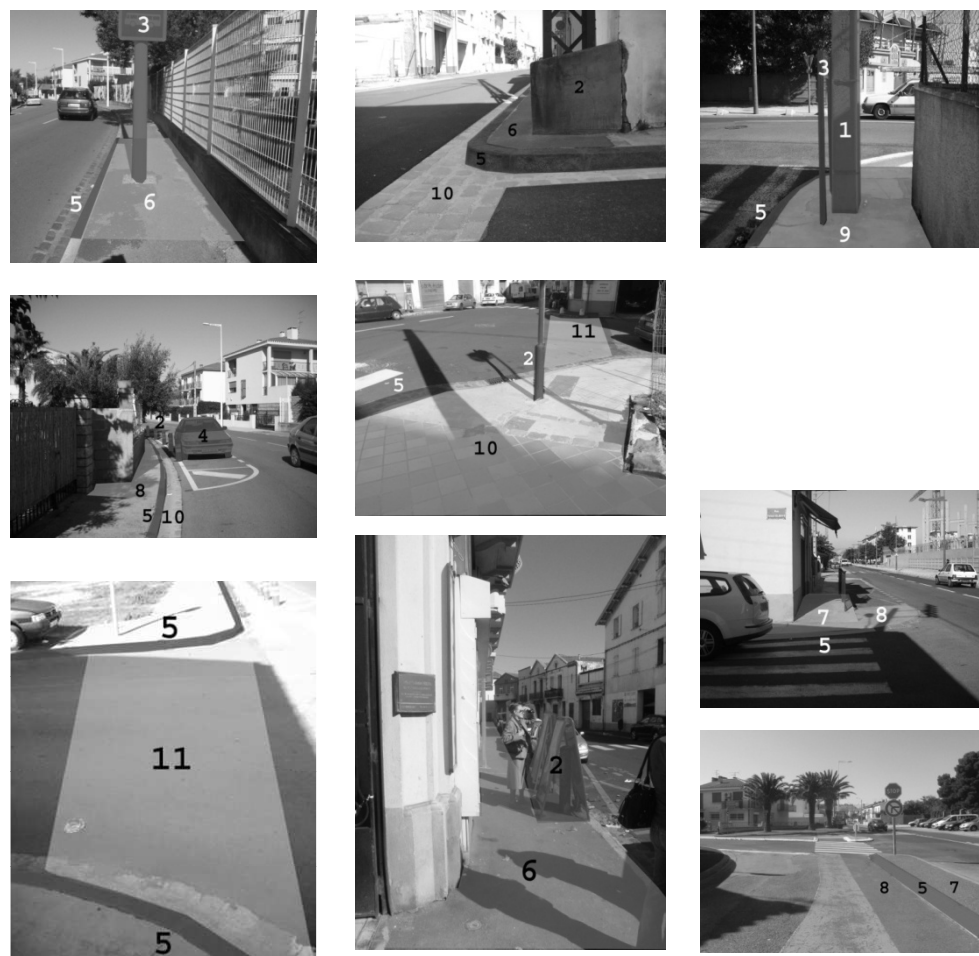
2.3 L'avenue Leclerc Projet

La continuité et le confort du boulevard est aussi assurée par la plantation d'un double alignement d'arbres de hautes tiges (micocouliers). Leur pérennité sera assurée par des fosses de plantation conséquentes (plus de 6m³) .





Stratégie générale **3**



3. Stratégie générale

Il y a 3 axes d'intervention :

- Une programmation pluriannuelle par secteur
- Une instance de contrôle interne
- Des interventions rapides

3.1 Programmation pluriannuelle des rues par secteur

La ville est divisée en 5 secteurs (nord, sud, est, ouest et centre)
Il est proposé une planification annuelle de réhabilitation des rues par secteur. La totalité du montant des travaux se réalise selon le respect strict des normes en vigueur concernant l'accessibilité , 1/3 de l'investissement annuel serait directement affecté dans une répartition des 5 secteurs pour la réalisation des voies, sachant que le budget d'investissement annuel sur la ville est de 15 000 000€

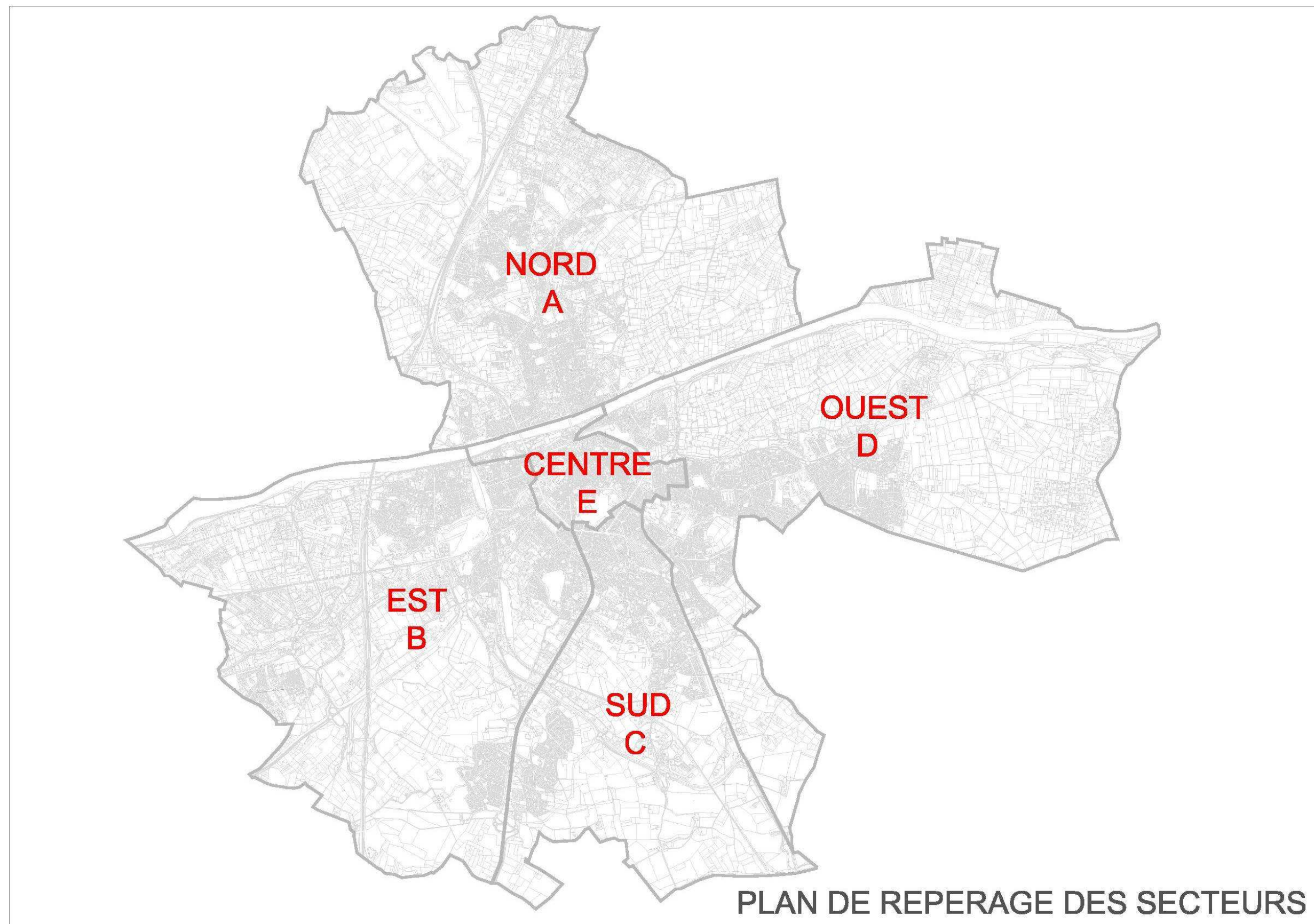
Ce chapitre montre secteur par secteur le repérage des rues à réhabiliter
Par secteur une chronologie d'intervention est définie et fait l'objet de cartes et tableaux suivants

3.2 Une instance de contrôle interne

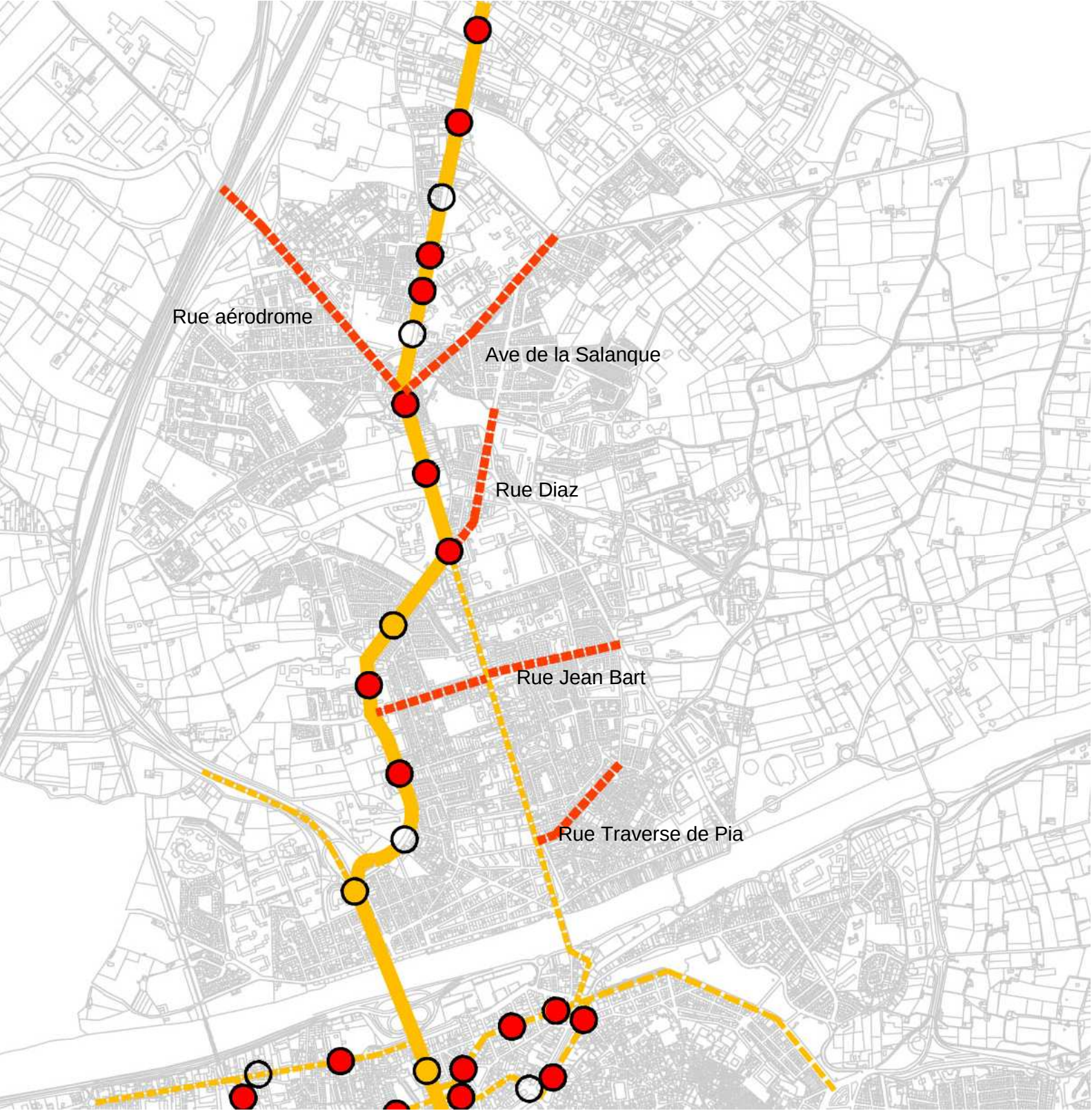
Un service interne à la ville doit se constituer pour statuer sur tous les projets d'espaces publics qu'ils soient publics ou privés.
Ce même service peut recevoir les demandes qui permettent de détecter aussi les dysfonctionnements à étudier

3.3 Une enveloppe de travaux d'interventions

Une enveloppe serait attribuée à des travaux rapides pour remettre aux normes des lieux particuliers. Aujourd'hui cette enveloppe est de 100 000€/an



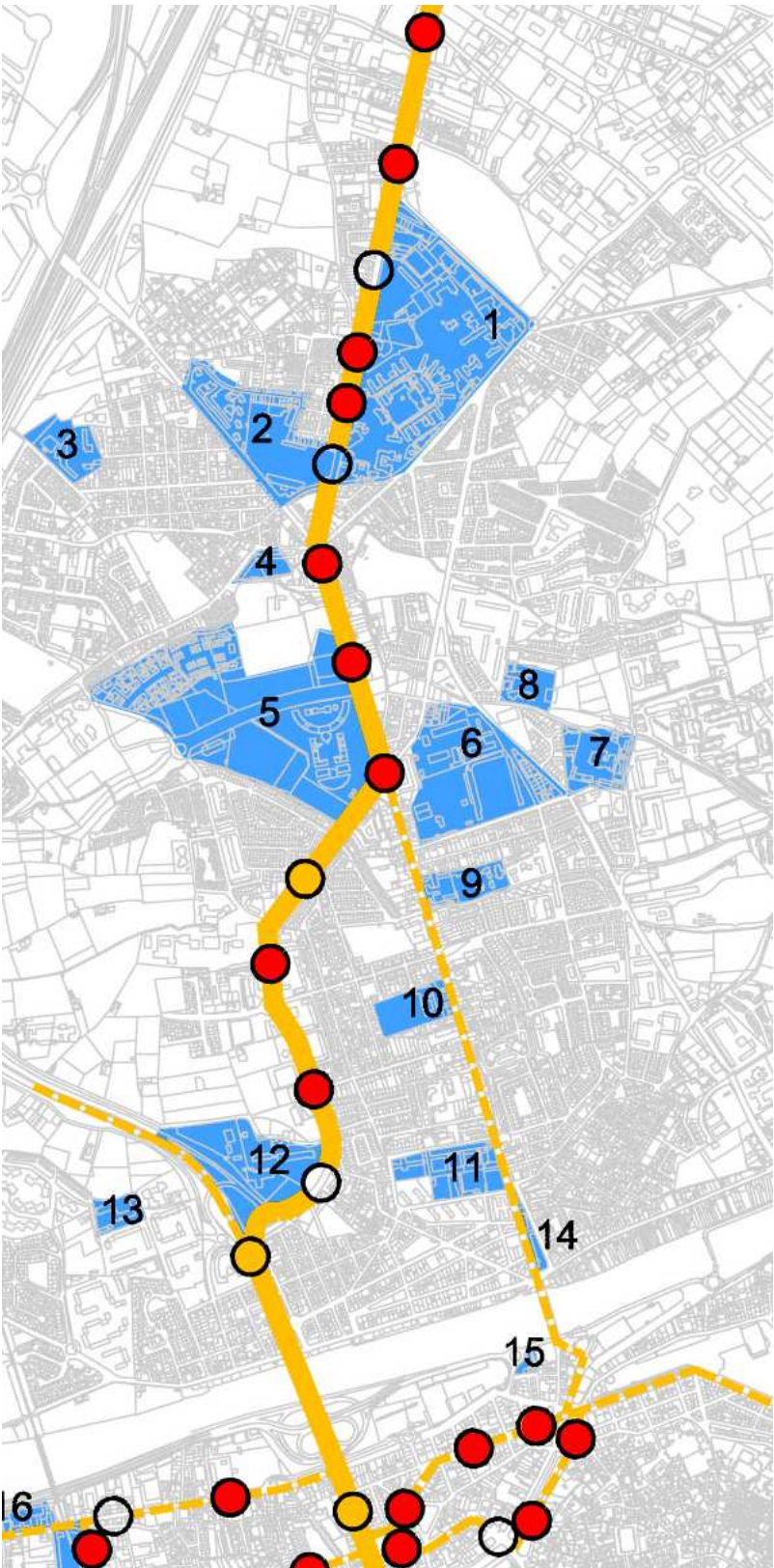
Liaisons BHNS
repérage des rues étudiées (nord)



Plan d'accessibilité des espaces publics de la Ville de Perpignan

3. Stratégie générale

3.1 Programmation pluriannuelle des rues par secteur

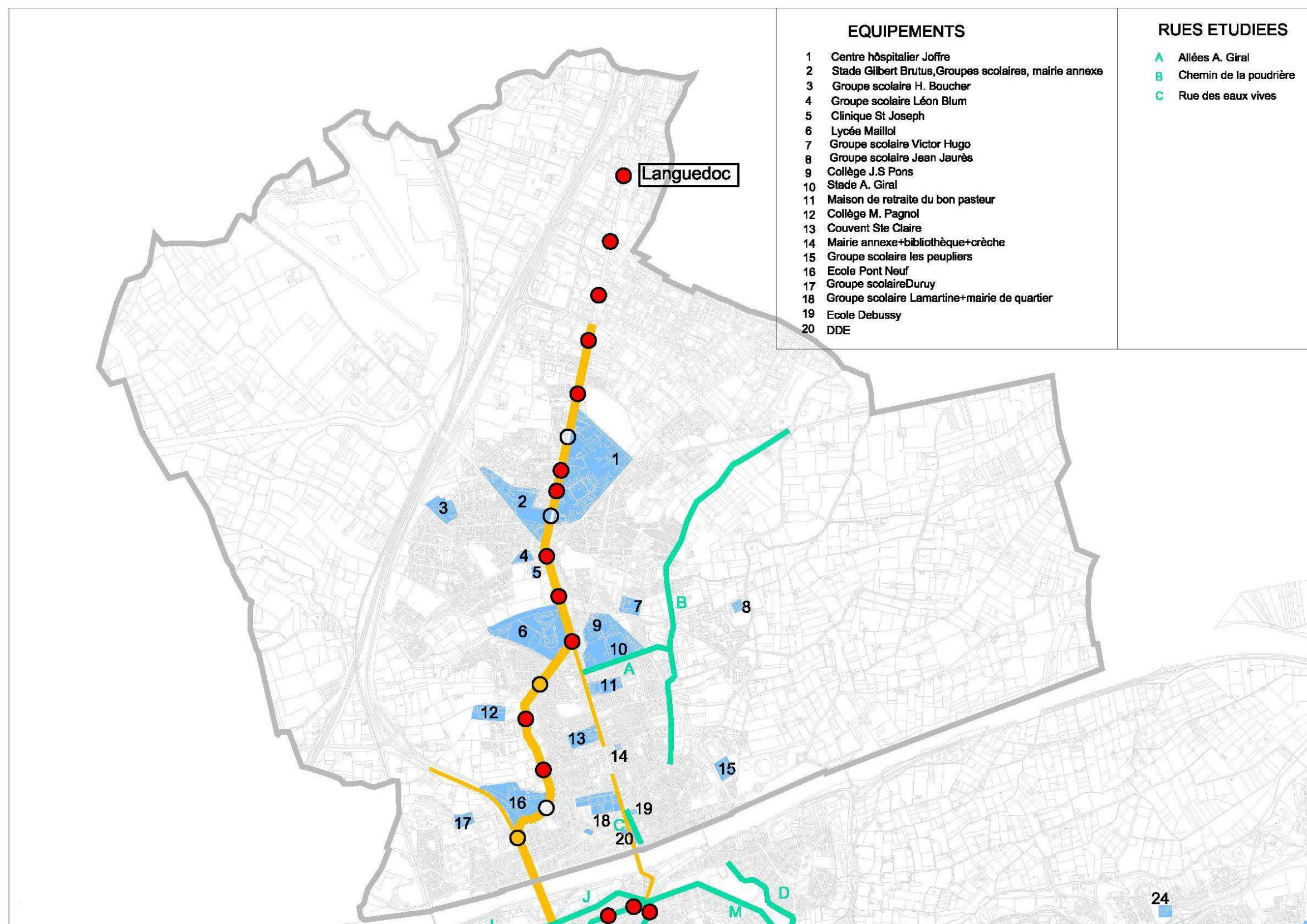


Atelier Sites

3. Stratégie générale

3.1 Programmation pluriannuelle des rues par secteur

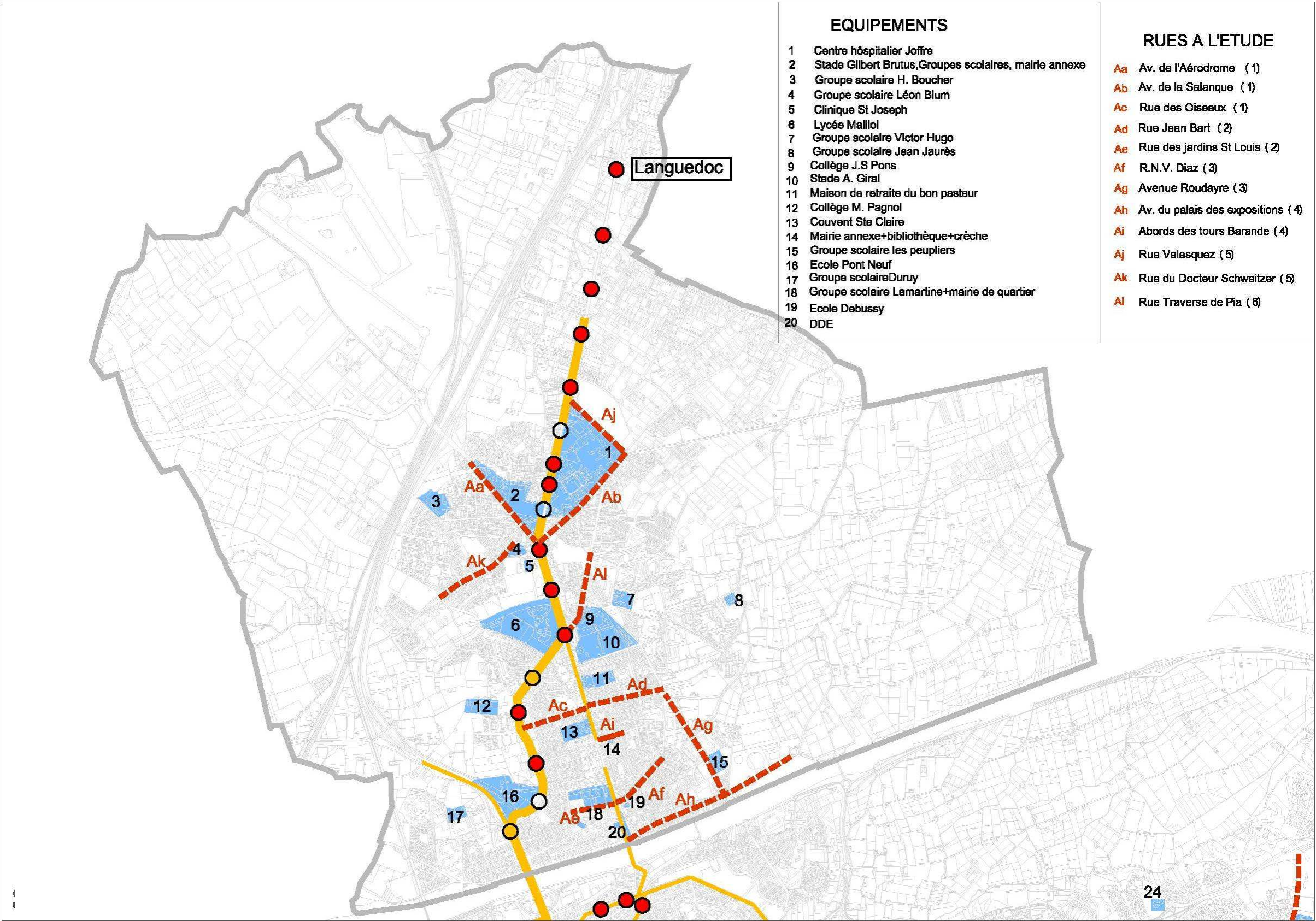
SECTEUR NORD repérage des rues réalisées



3. Stratégie générale

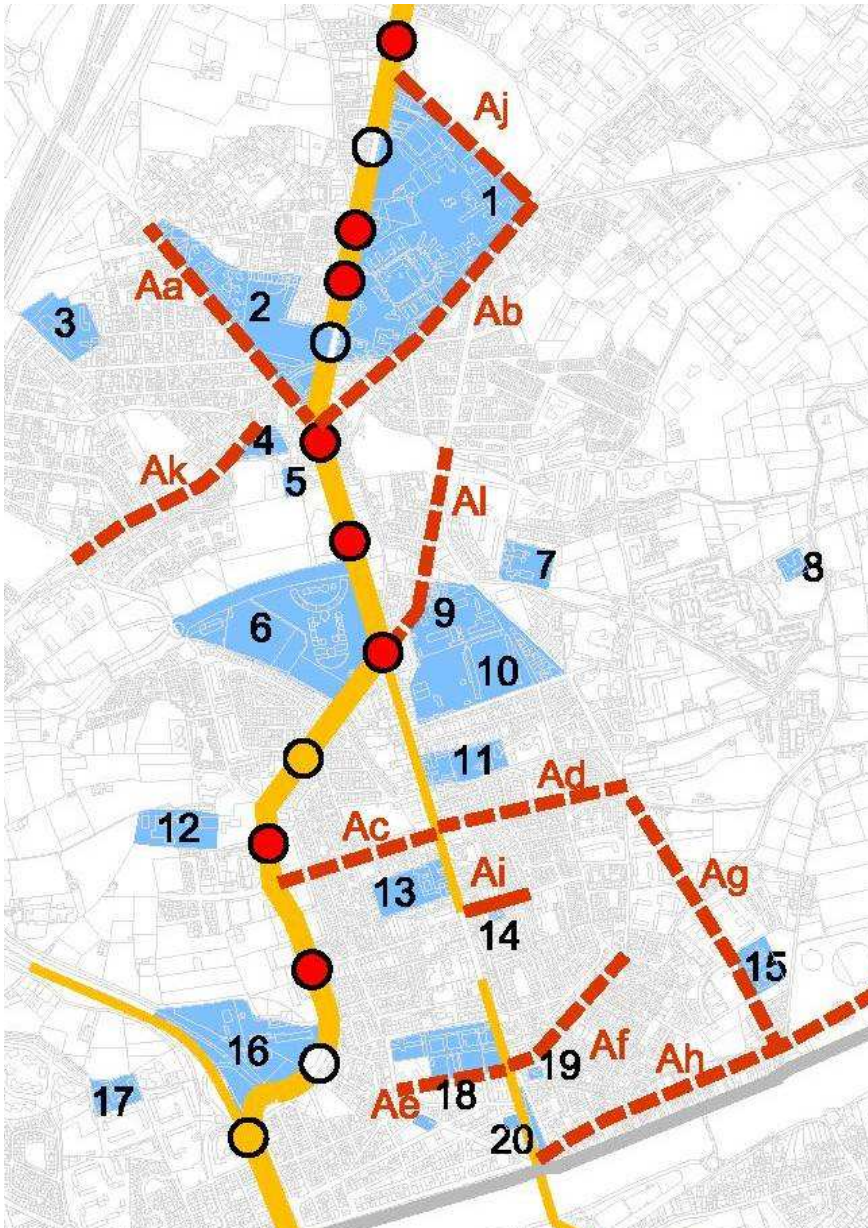
3.1 Programmation pluriannuelle des rues par secteur

SECTEUR NORD repérage des rues à programmer



SECTEUR NORD repérage des rues à programmer

SECTEUR NORD				
CHRONOLOGIE	SECTEUR	REPERAGE	RUES A PROGRAMMER	EQUIPEMENTS DESSERVIS
AN 1	NORD	Aa	Avenue de L'Aérodrome	Stade G.Brutus, Groupes Scolaires, Mairie de quartier
	A	Ab	Avenue de La Salanque	CentreHospitalier Joffre
		Ac	Rue des Oiseaux	Quartiers d'Habitats
AN 2	NORD	Ad	Rue Jean Bart	Quartiers d'Habitats
	A	Ae	Rue des Jardins de Saint Louis	Groupe scolaire et Mairie de Quartier
AN 3	NORD	Af	Rue Virgile Diaz	Ecole DeBussy
	A	Ag	Avenue Roudayre	Groupe scolaire Les Peupliers
AN 4	NORD	Ah	Avenue du Palais des expositions	Ecole DeBussy
	A	Ai	Abords des Tours Barande	Mairie de Quartier, bibliothèque, crèche
AN 5	NORD	Aj	Rue Velasquez	Centre Hospitalier Joffre
	A	Ak	Rue du Docteur Schweitzer	Groupe scolaire Léon Blum



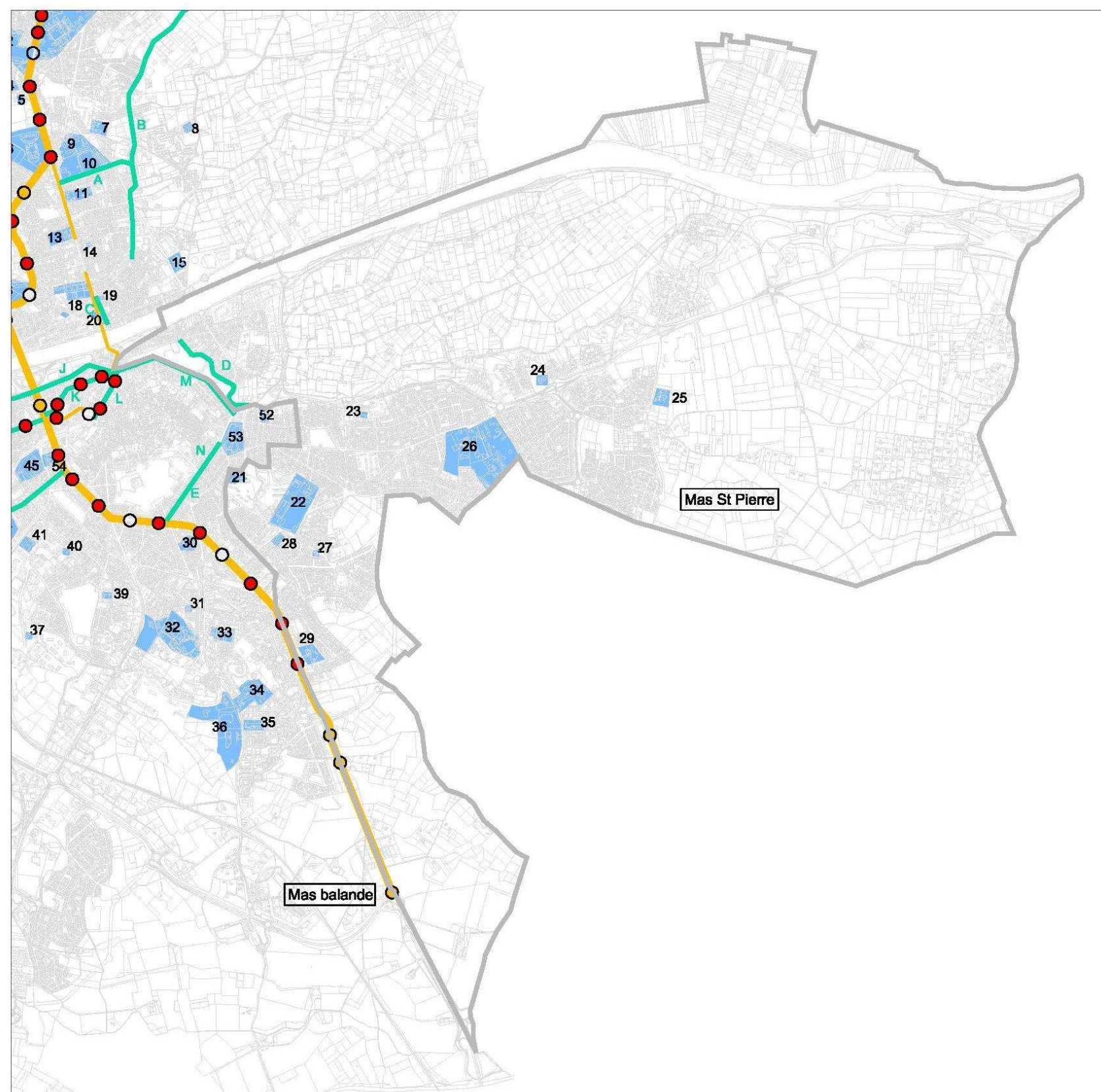
Plan d'accessibilité des espaces publics de la Ville de Perpignan

3. Stratégie générale

3.1 Programmation pluriannuelle des rues par secteur

SECTEUR EST repérage des rues réalisées

EQUIPEMENTS
21 Gendarmerie
22 Lycée Jean Lurcat et groupe scolaire du champ de Mars
23 Mairie de quartier
24 C.A.F.
25 Ecole C. Simon
26 Lycée prof. du Clos Banet et Charles Blanc
27 Ecole Fénelon
28 Impôts + Cadastre
29 Clinique Bonne Espérance
RUES ETUDIEES
D Cours M.L. de Lassus

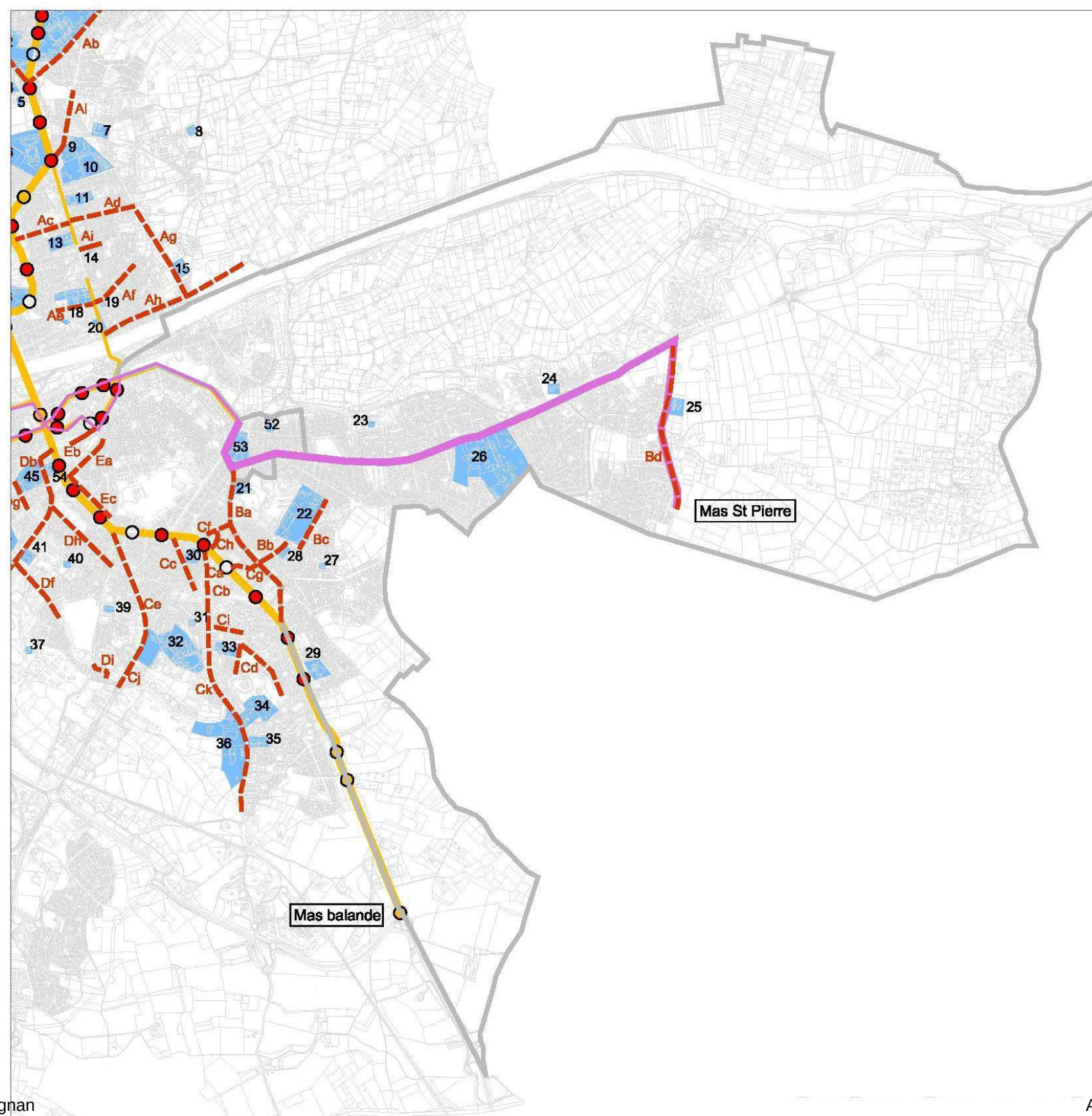


3. Stratégie générale

3.1 Programmation pluriannuelle des rues par secteur

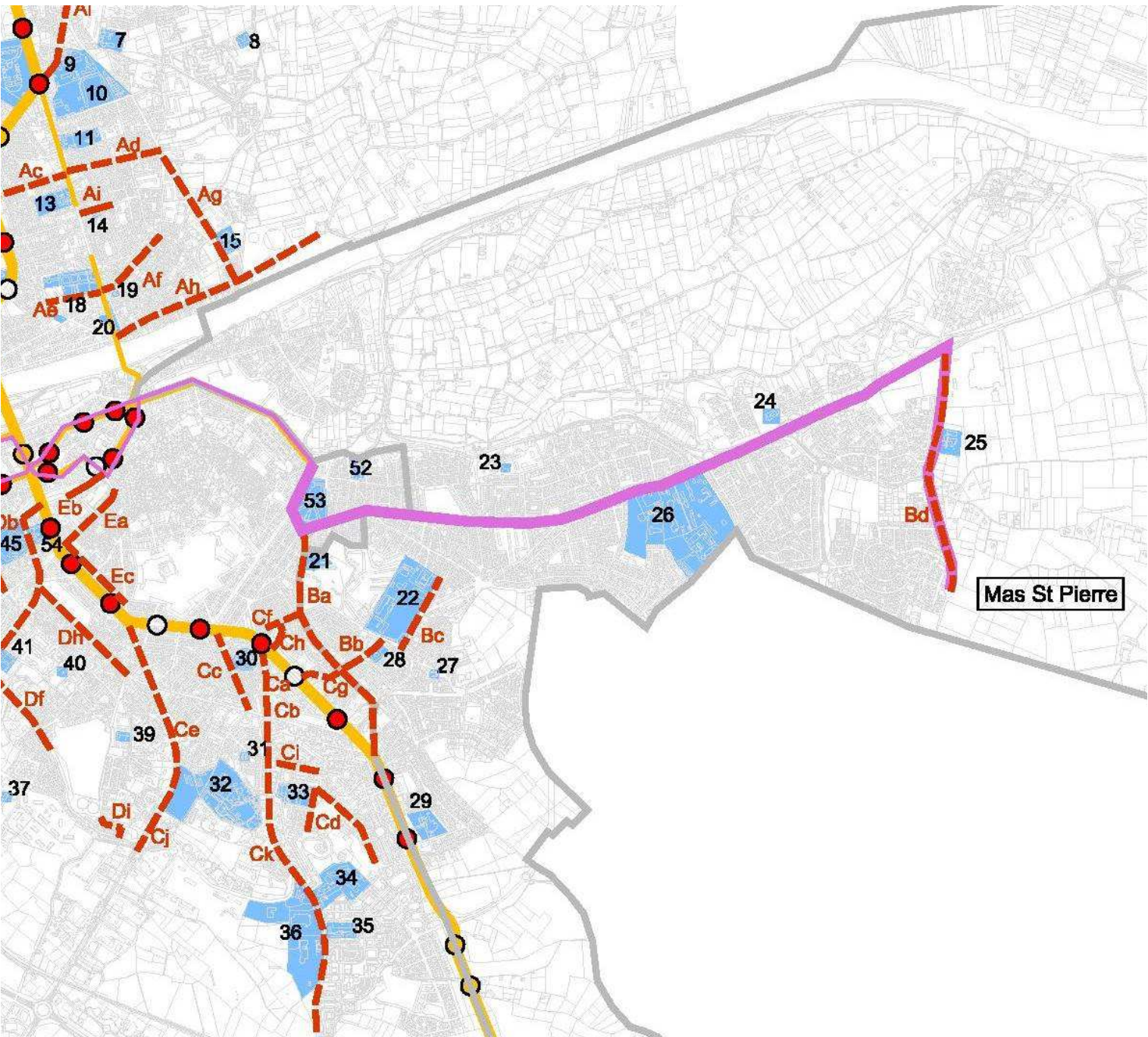
SECTEUR EST repérage des rues à programmer

EQUIPEMENTS
21 Gendarmerie
22 Lycée Jean Lurcat et groupe scolaire du champ de Mars
23 Mairie de quartier
24 C.A.F.
25 Ecole C. Simon
26 Lycée prof. du Clos Banet et Charles Blanc
27 Ecole Fénelon
28 Impôts + Cadastre
29 Clinique Bonne Espérance
RUES A L'ETUDE
Ba Av. Georges Guynemer (1)
Bb Av. de la cote vermeille (1)
Bc Rue nocturne (2)
Bd Chemin de la roseraie (3)



SECTEUR EST repérage des rues à programmer

SECTEUR EST				
CHRONOLOGIE	SECTEUR	REPERAGE	RUES A PROGRAMMER	EQUIPEMENTS DESSERVIS
AN 2	EST	Ba	Avenue Georges Guynemer	Quartiers d'Habitat
	B	Bb	Avenue de La Cote Vermeille	Lycée Jean Lurca et Groupe scolaire du Champ de Mars
AN 2	EST	Bc	Rue Nocturne	Lycée Jean Lurca et Groupe scolaire du Champ de Mars
	B			
AN 3	EST	Bd	Chemin de La Roseraie	Quartiers d'Habitat et Mas St Pierre
	B			



Plan d'accessibilité des espaces publics de la Ville de Perpignan

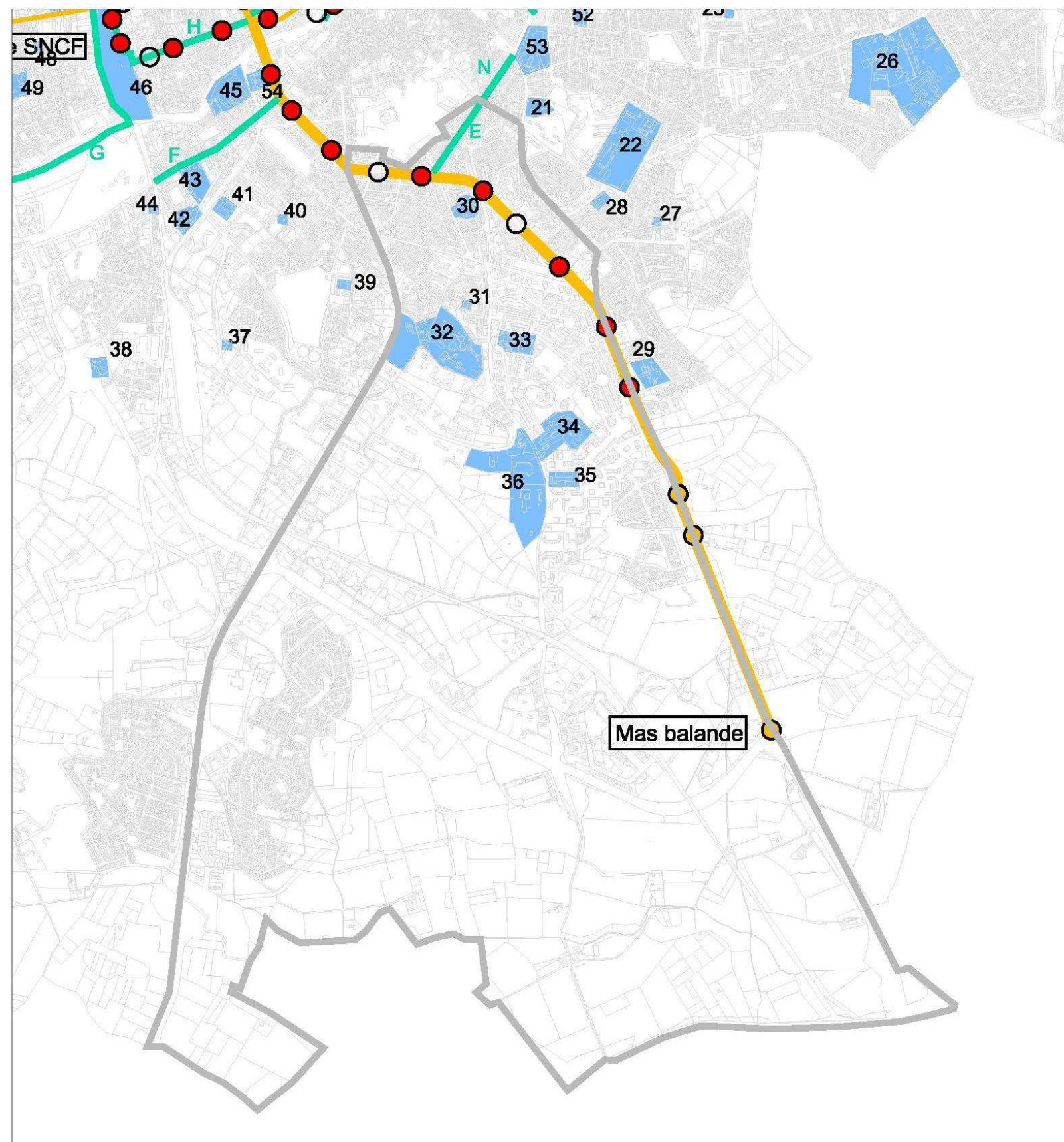
3. Stratégie générale

3.1 Programmation pluriannuelle des rues par secteur

SECTEUR SUD repérage des rues réalisées

EQUIPEMENTS	
30	Groupe scolaire la lunette
31	Ecole Fons Godail
32	Université et IUT
33	Groupe scolaire H.Rigaud
34	Collège St Exupéry-Groupe scolaire Vertefeuille
35	Lycée Prof. Hôtelier
36	Parc des sports

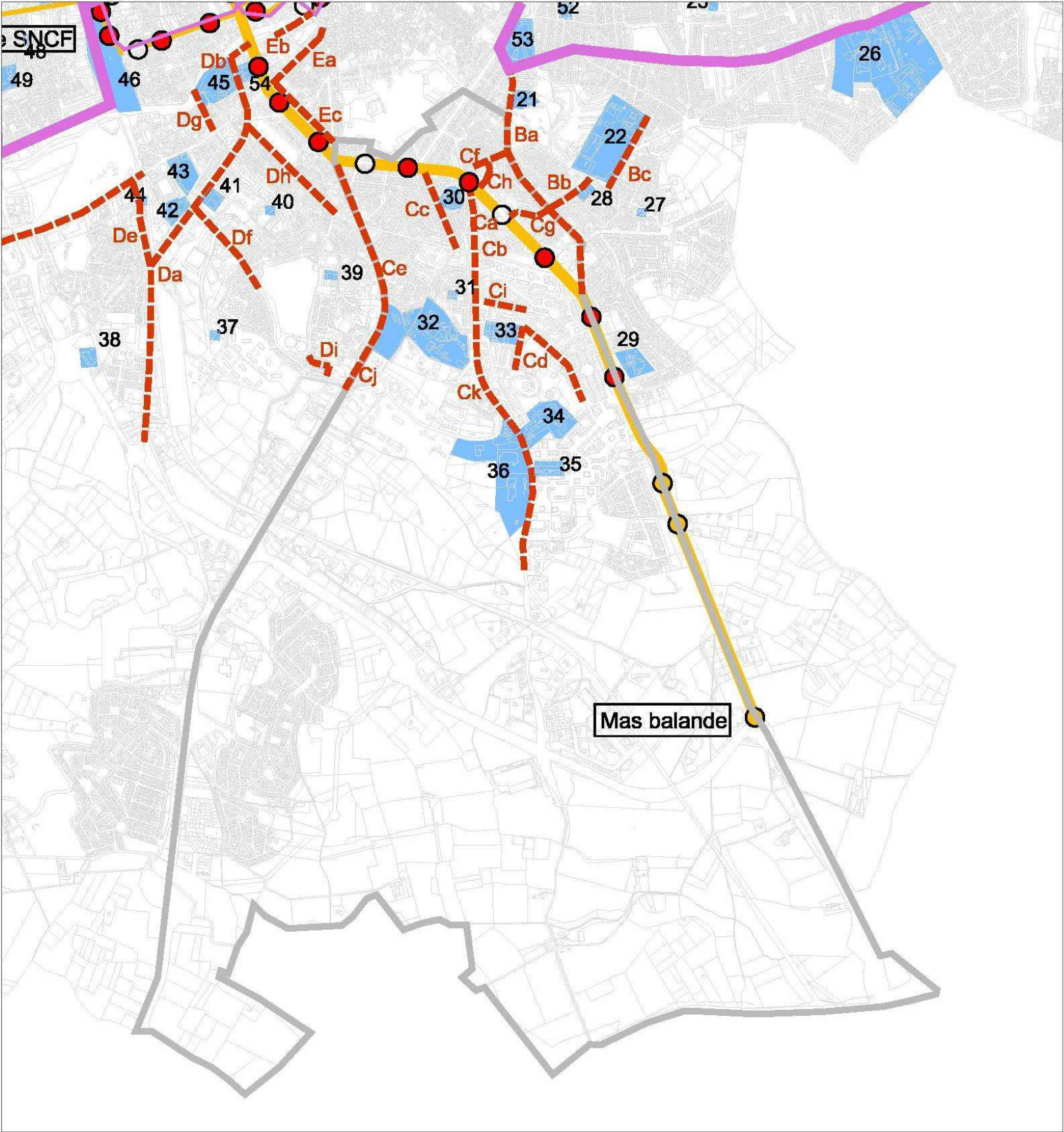
RUES ETUDIEES	
E	Bd. A.Briand



SECTEUR SUD repérage des rues à programmer

EQUIPEMENTS	
30	Groupe scolaire la lunette
31	Ecole Fons Godail
32	Université et IUT
33	Groupe scolaire H.Rigaud
34	Collège St Exupéry-Groupe scolaire Vertefeuille
35	Lycée Prof. Hôtelier
36	Parc des sports

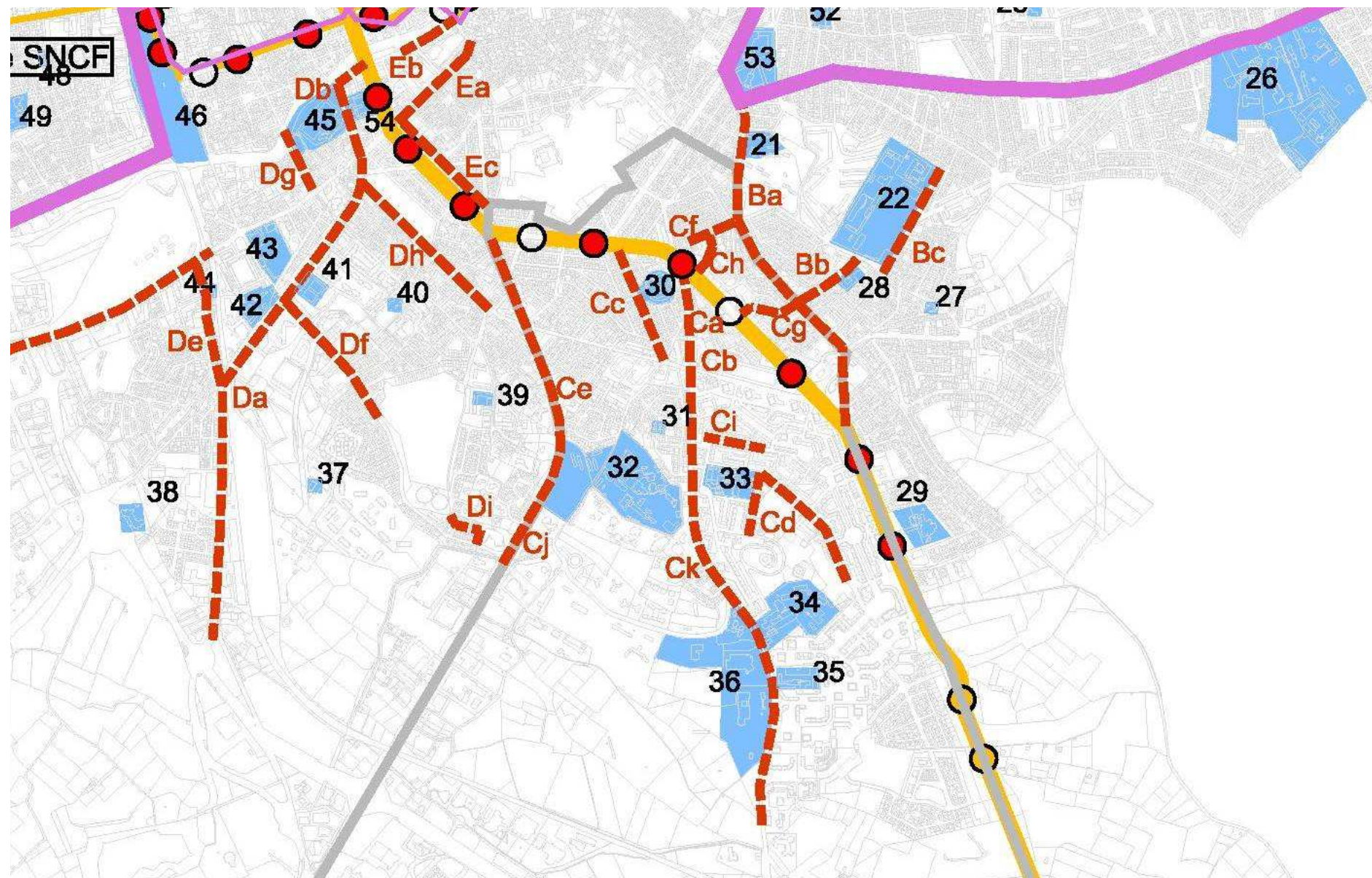
RUES A L'ETUDE	
Ca	Rue Emmanuel Brousse (1)
Cb	Rue du Pountet de Bages (1)
Cc	Av. Carsalade du Pont (2)
Cd	Rue du Vilar + Bd du Foment de la sardane (2)
Ce	Av. du Gal. Guillaud (3)
Cf	Rue Chevreuil (4)
Cg	Rue Chauvet (4)
Ch	Rue Mariotte (4)
Ci	Rambla du Vallespir (5)
Cj	Av.d'Espagne (6)
Ck	Av. Paul Alduy (6)



3. Stratégie générale
3.1 Programmation pluriannuelle des rues par secteur

SECTEUR SUD repérage des rues à programmer

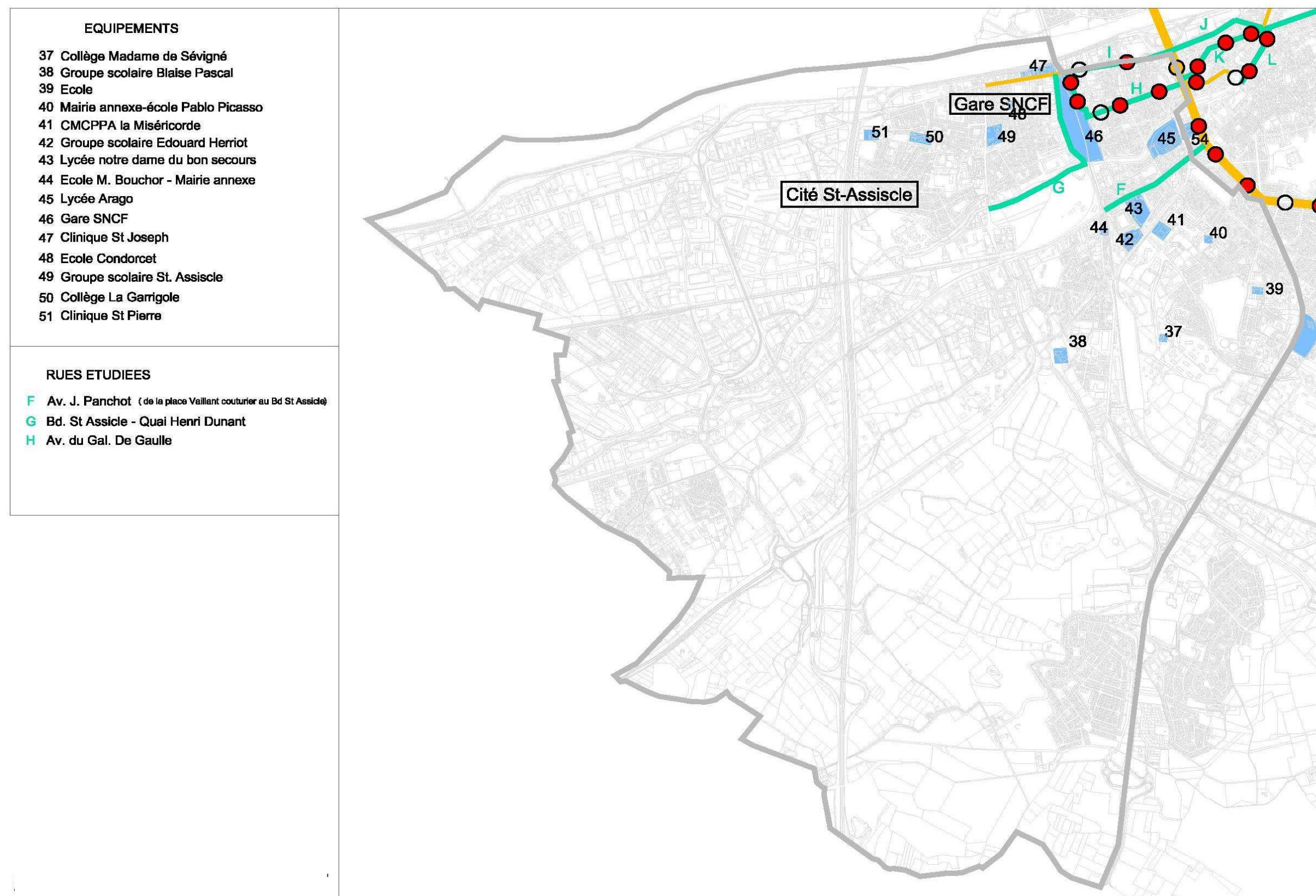
SECTEUR SUD				
CHRONOLOGIE	SECTEUR	REPERAGE	RUES A PROGRAMMER	EQUIPEMENTS DESSERVIS
AN 1	SUD	Ca	Rue Emmanuel Brousse	Quartiers d'Habitat
	C	Cb	Rue du Pountet de Bages	Quartier d'Habitat
AN 2	SUD	Cc	Avenue Carsalade du Pont	Groupe scolaire La Lunette
	C	Cd	Rue du Villar + Bd du Forment de la Sardane	Groupe scolaire H.Rigaud
AN 3	SUD	Ce	Avenue du Général Guillaud	Université et IUT
	C			
AN 4	SUD	Cf	Rue Chevreuil	Lycée Jean Lurca et Groupe scolaire du Champ de Mars
	C	Cg	Rue Chauvet	
		Ch	Rue Mariotte	
AN 5	SUD	Ci	Rambla du Vallespir	
	C			



3. Stratégie générale

3.1 Programmation pluriannuelle des rues par secteur

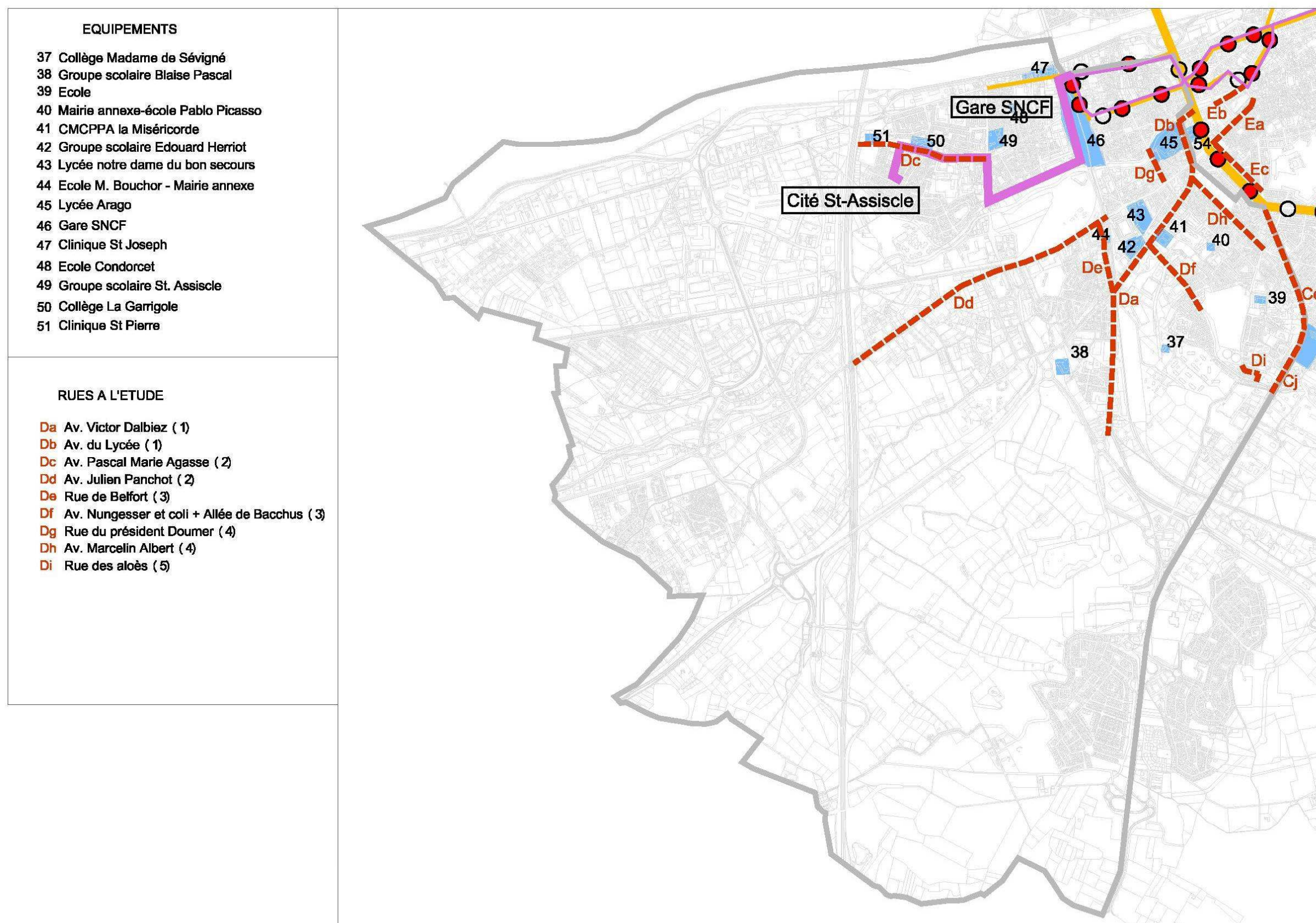
SECTEUR OUEST repérage des rues réalisées



3. Stratégie générale

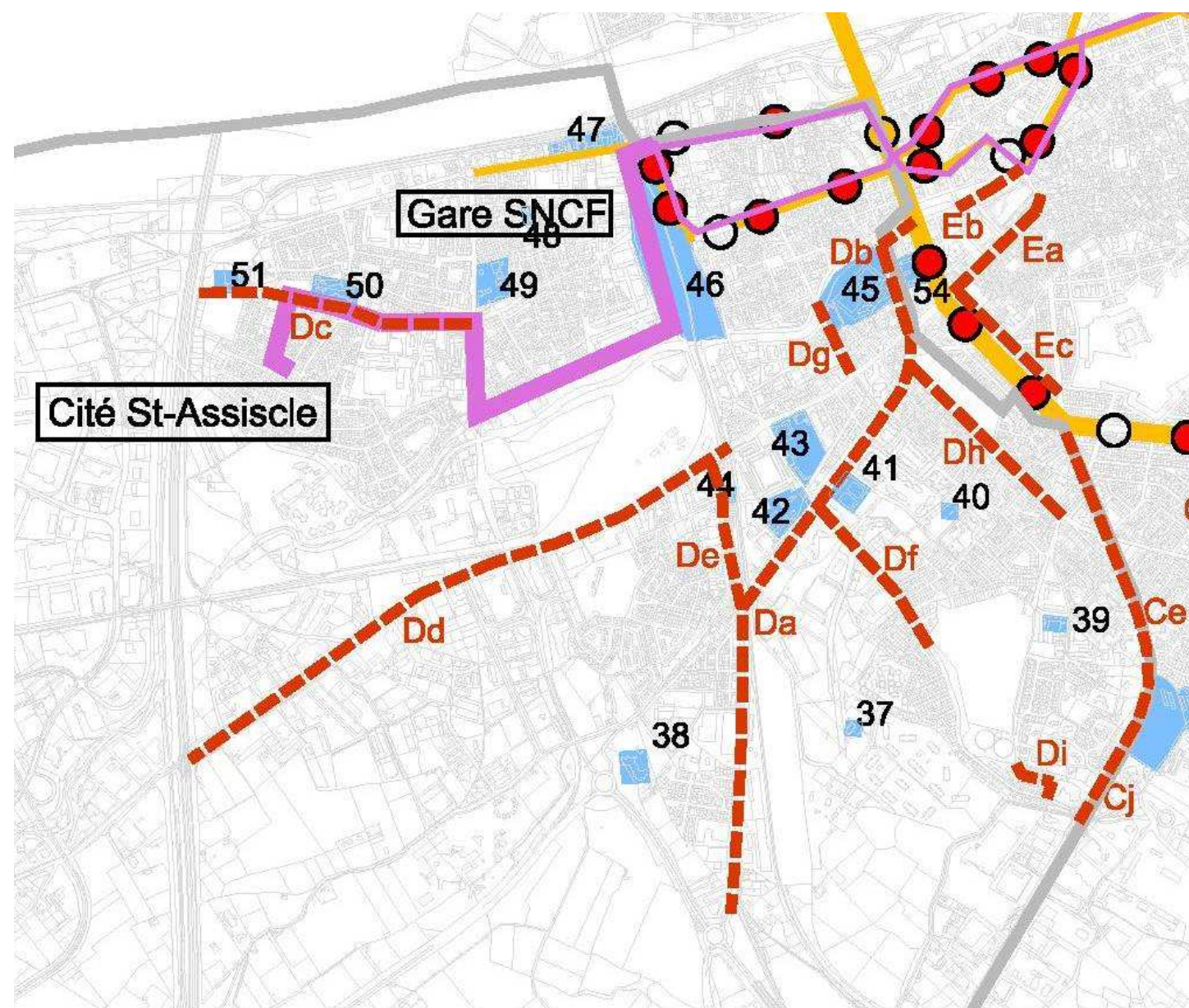
3.1 Programmation pluriannuelle des rues par secteur

SECTEUR SUD repérage des rues à programmer



SECTEUR SUD repérage des rues à programmer

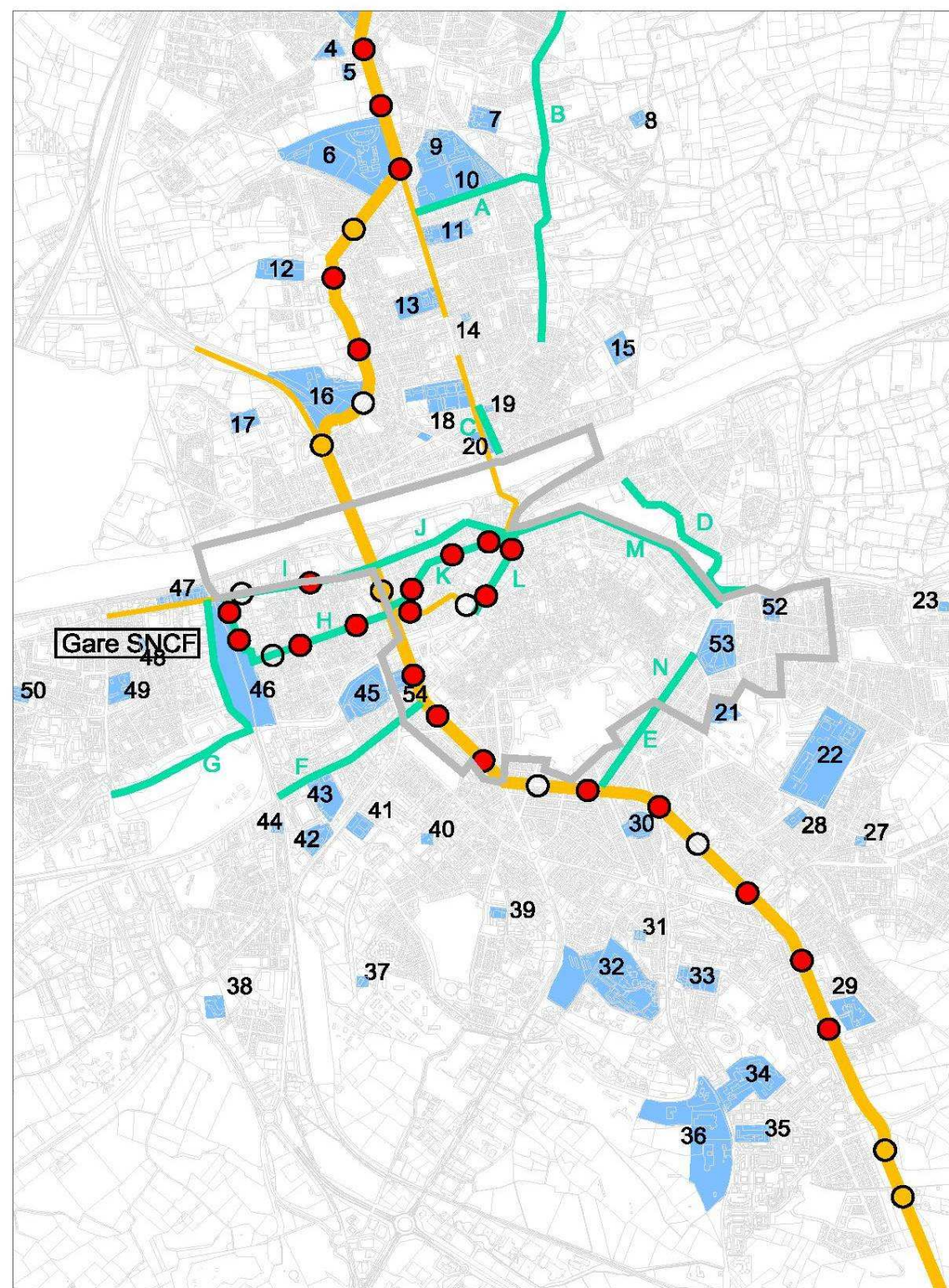
SECTEUR OUEST				
CHRONOLOGIE	SECTEUR	REPERAGE	RUES A PROGRAMMER	EQUIPEMENTS DESSERVIS
AN 1	OUEST	Da	Avenue Victor Dalbiez	Groupe Scolaire Edouard Hériot - CMCPA La Miséricorde
	D	Db	Avenue du Lycée	Lycée Arago
AN 2	OUEST	Dc	Avenue Pascal Marie Agasse	Groupe Scolaire Edouard Hériot - CMCPA La Miséricorde
	D	Dd	Avenue Julien Panchot	Quartiers d'Habitats
AN 3	OUEST	De	Rue de Belfort	Quartiers d'Habitats
	D	Df	Avenue Nungesser , Allée de Bacchus	Quartiers d'Habitats
AN 4	OUEST	Dg	Rue du président Doumer	Lycée Arago
	D	Dh	Avenue Marcellin Albert	Quartiers d'Habitats
AN 5	OUEST	Di	Rue des Aloès	Lycée Arago
	D			



3. Stratégie générale

3.1 Programmation pluriannuelle des rues par secteur

SECTEUR CENTRE repérage des rues réalisées



EQUIPEMENTS

- 52 Ecole Saint Jean
- 53 Groupe scolaire Romain Rolland
- 54 Collège J. Macé - Groups scolaire Jules Ferry

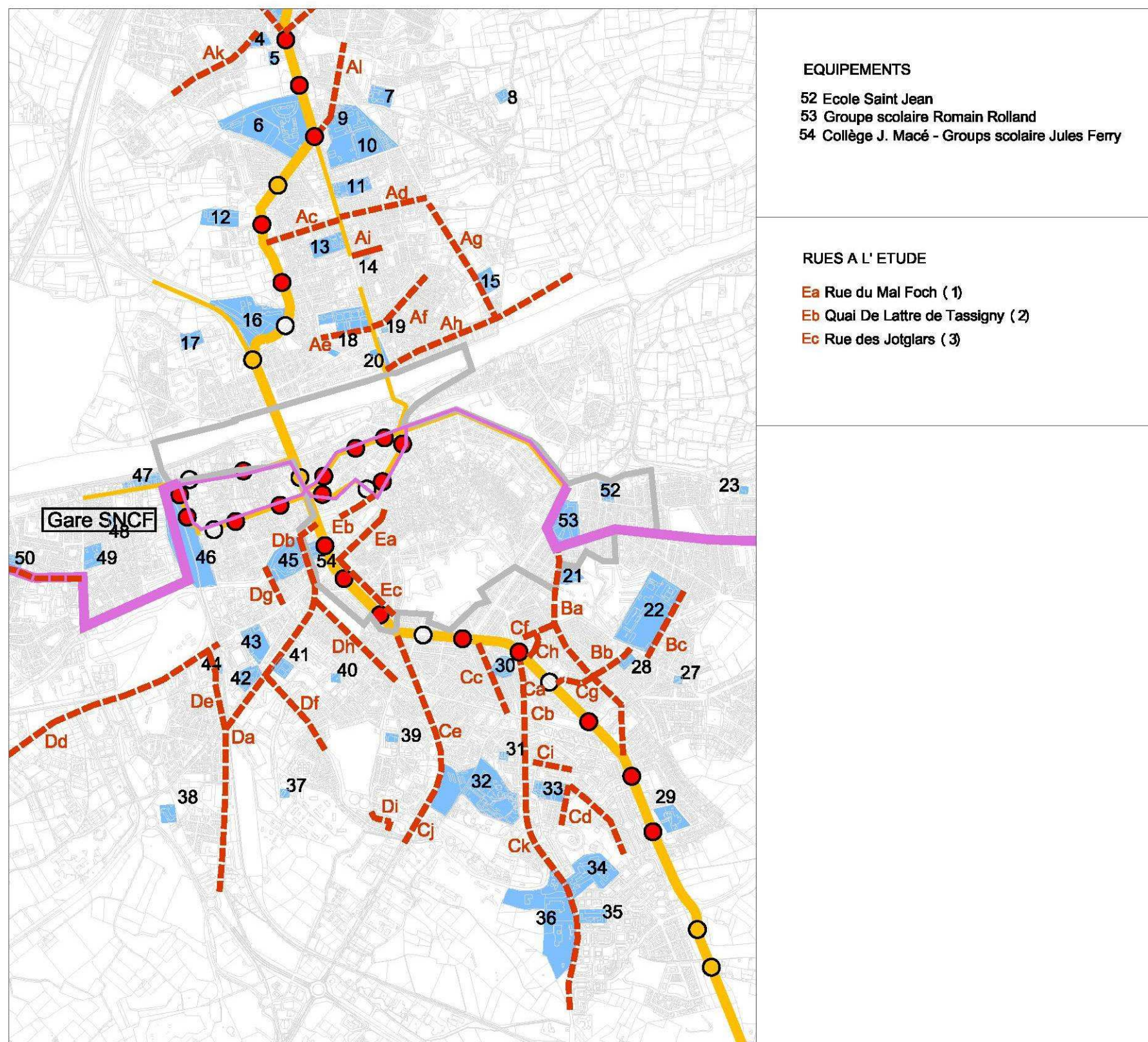
RUES ETUDIEES

- I Av. de la grande Bretagne
- J Av. du Gal Leclerc - Av. Jean Rous
- K Bd. Georges Clémenceau
- L Quai Sadi Carnot
- M Bd. Thomas Wilson -Bd. Jean Bourrat
- N Bd. Aristide Briand

3. Stratégie générale

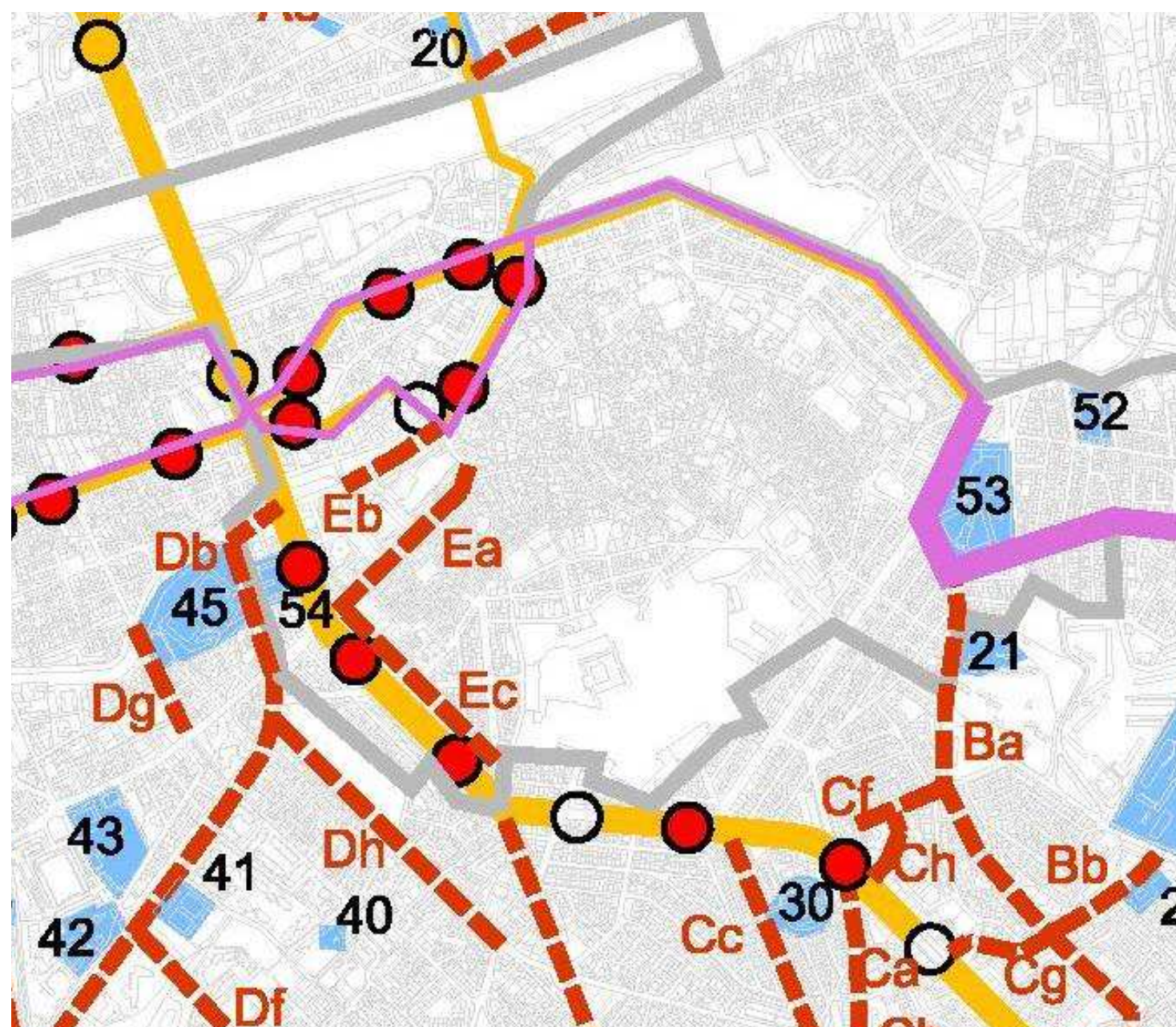
3.1 Programmation pluriannuelle des rues par secteur

SECTEUR CENTRE repérage des rues à programmer



SECTEUR CENTRE repérage des rues à programmer

SECTEUR CENTRE				
CHRONOLOGIE	SECTEUR	REPERAGE	RUES A PROGRAMMER	EQUIPEMENTS DESSERVIS
AN 1	CENTRE	Ea	Rue du Maréchal Foch	Equipements du centre ville
	E		Avenue Leclerc	Théâtre de l'Archipel
AN 2	CENTRE	Eb	Quai De Lattre de Tassigny	Equipements du centre ville
	E			
AN 3	CENTRE	Ec	Rue des Jotglars	Equipements du centre ville
	E			

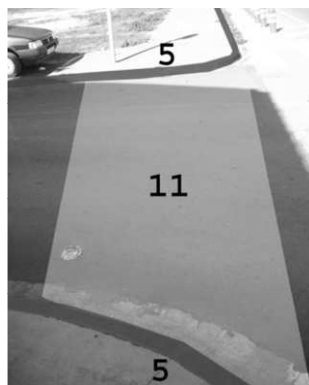
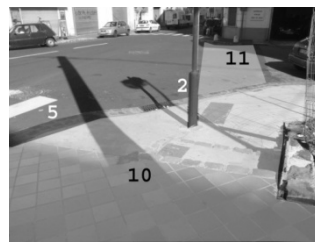
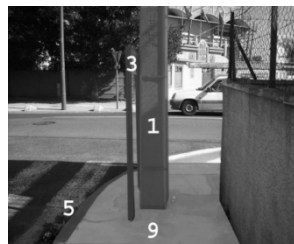
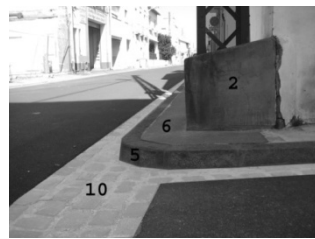
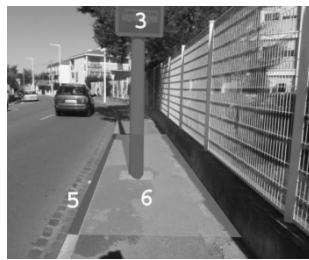


Plan d'accessibilité des espaces publics de la Ville de Perpignan

3. Stratégie générale

3.1 Programmation pluriannuelle des rues par secteur

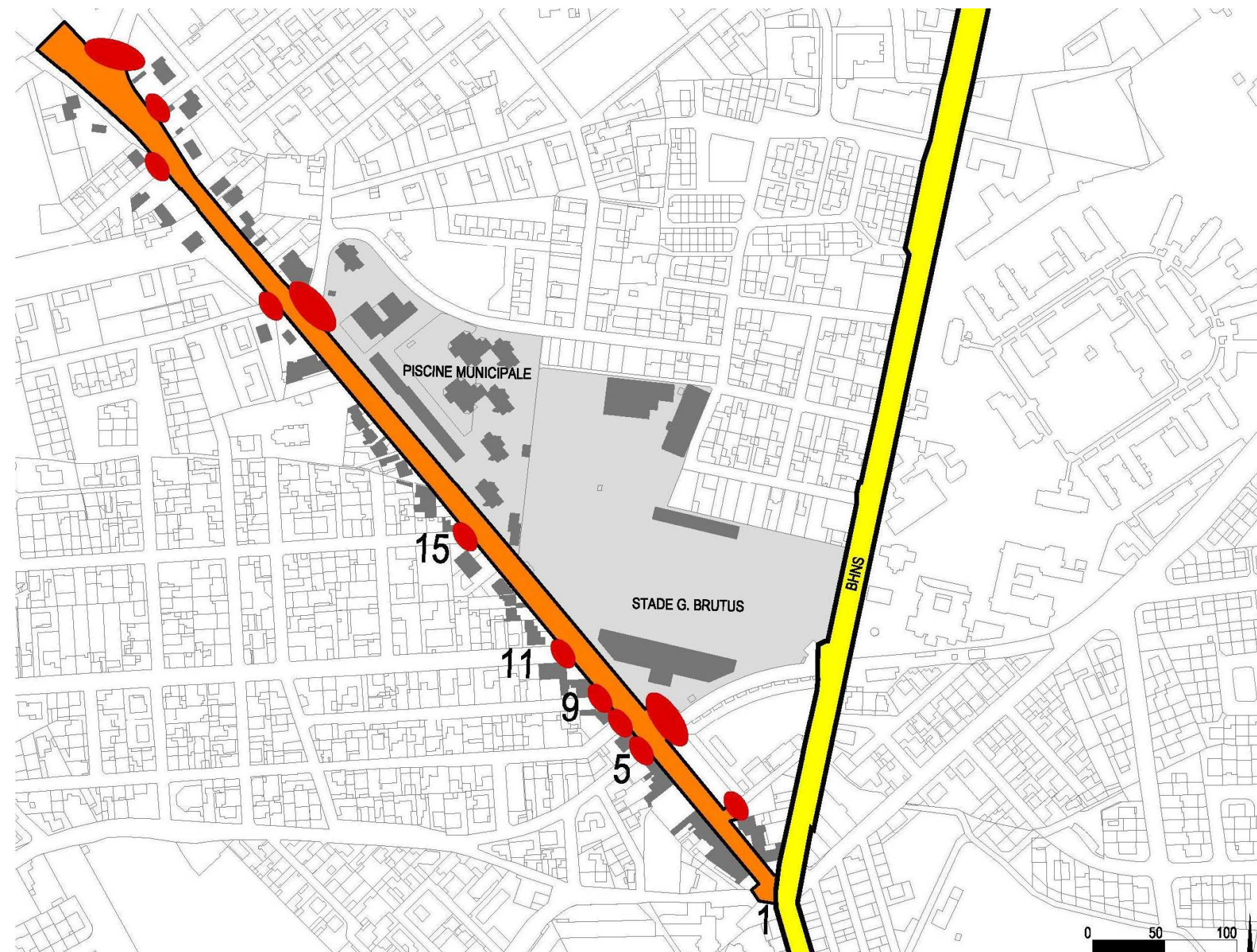
CHRONOLOGIE	SECTEUR	REPERAGE	RUES A PROGRAMMER	EQUIPEMENTS DESSERVIS
AN 1	NORD A	Aa Ab Ac	Avenue de L'Aérodrome Avenue de La Salanque Rue des Oiseaux	Stade G.Brutus, Groupes Scolaires, Mairie de quartier Centre Hospitalier Joffre Quartiers d'Habitats
	EST B	Ba Bb	Avenue Georges Guynemer Avenue de La Cote Vermeille	Quartiers d'Habitat Lycée Jean Lurca et Groupe scolaire du Champ de Mars
	SUD C	Ca Cb	Rue Emmanuel Brousse Rue du Pountet de Bages	Quartiers d'Habitat Quartier d'Habitat
	OUEST D	Da Db	Avenue Victor Dalbiez Avenue du Lycée	Groupe Scolaire Edouard Hériot - CMCPA La Miséricorde Lycée Arago
	CENTRE E	Ea	Rue du Maréchal Foch Avenue Leclerc	Equipements du centre ville Théâtre de l'Archipel
AN 2	NORD A	Ad Ae	Rue Jean Bart Rue des Jardins de Saint Louis	Quartiers d'Habitats Groupe scolaire et Mairie de Quartier
	EST B	Bc	Rue Nocturne	Lycée Jean Lurca et Groupe scolaire du Champ de Mars
	SUD C	Cc Cd	Avenue Carsalade du Pont Rue du Villar + Bd du Foment de la Sardane	Groupe scolaire La Lunette Groupe scolaire H.Rigaud
	OUEST D	Dc Dd	Avenue Pascal Marie Agasse Avenue Julien Panchot	Groupe Scolaire Edouard Hériot - CMCPA La Miséricorde Quartiers d'Habitats
	CENTRE E	Eb	Quai De Latre de Tassigny	Equipements du centre ville
AN 3	NORD A	Af Ag	Rue Virgile Diaz Avenue Roudayre	Ecole DeBussy Groupe scolaire Les Peupliers
	EST B	Bd	Chemin de La Roseaie	Quartiers d'Habitat et Mas St Pierre
	SUD C	Ce	Avenue du Général Guillaud	Université et IUT
	OUEST D	De Df	Rue de Belfort Avenue Nungesser , Allée de Bacchus	Quartiers d'Habitats Quartiers d'Habitats
	CENTRE E	Ec	Rue des Jotglars	Equipements du centre ville
AN 4	NORD A	Ah Ai	Avenue du Palais des expositions Abords des Tours Barande	Ecole DeBussy Mairie de Quartier, bibliothèque, crèche
	SUD C	Cf Cg Ch	Rue Chevreuil Rue Chauvet Rue Mariotte	Lycée Jean Lurca et Groupe scolaire du Champ de Mars
	OUEST D	Dg Dh	Rue du président Doumer Avenue Marcellin Albert	Lycée Arago Quartiers d'Habitats
AN 5	NORD A	Aj Ak	Rue Velasquez Rue du Docteur Schweitzer	Centre Hospitalier Joffre Groupe scolaire Léon Blum
	SUD C	Ci	Rambla du Vallespir	
	OUEST D	Di	Rue des Aloès	Lycée Arago



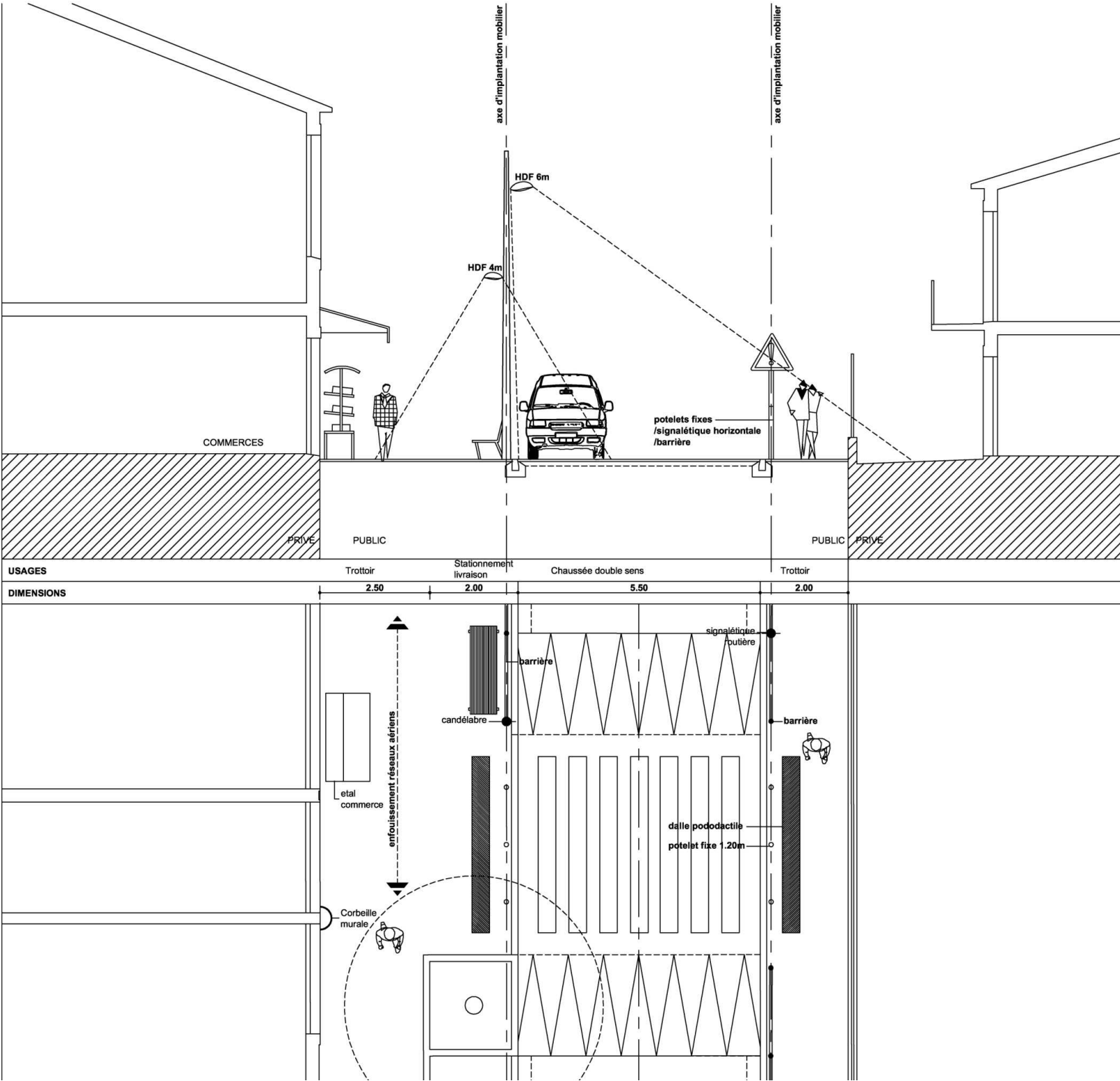
4. Annexes

4.1 Autre exemple de rues

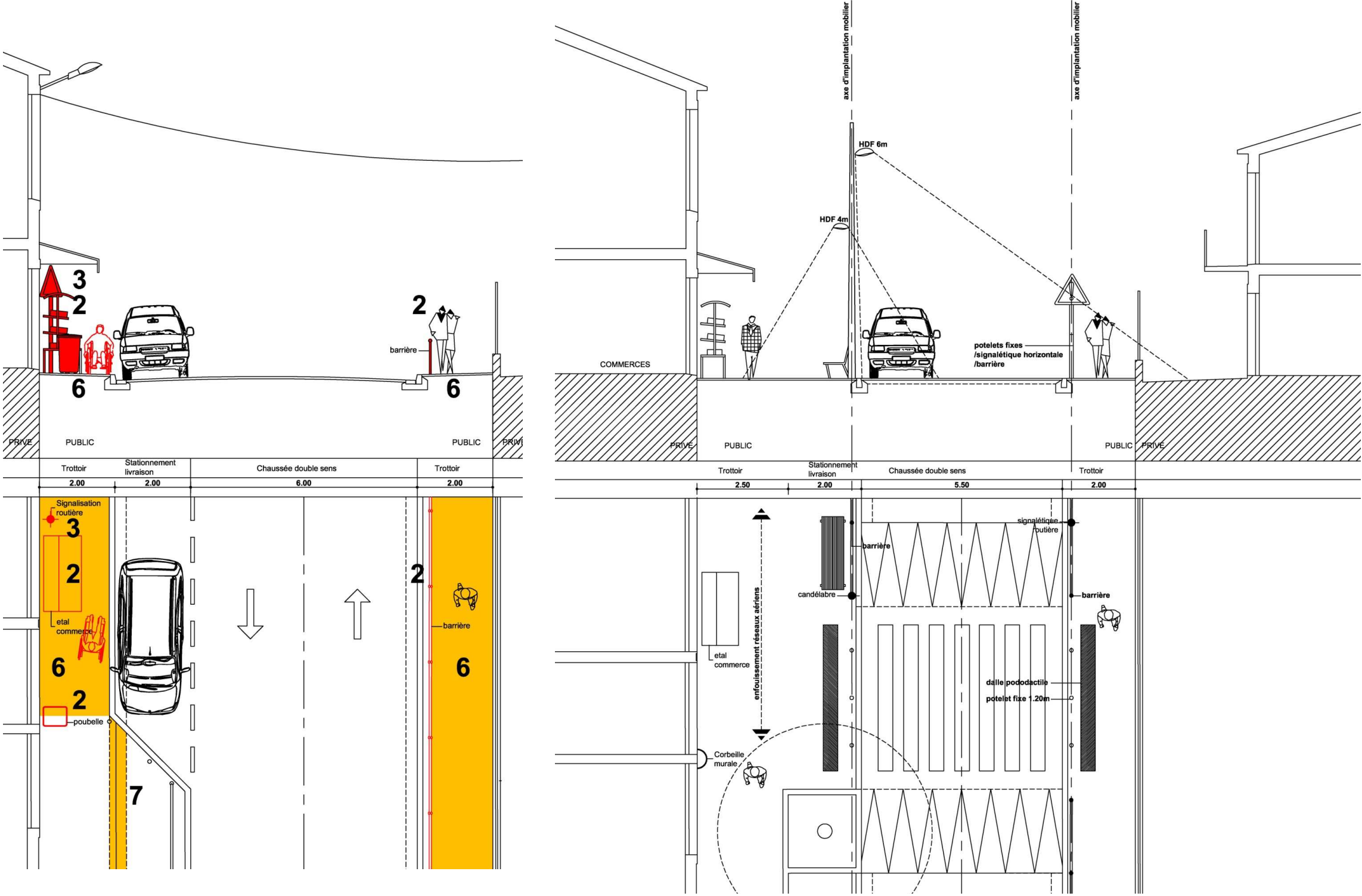
RUE DE L'AERODROME / STADE BRUTUS - PISCINE



PROJET 1



EXISTANT / PROJET **1**





OBSTACLES



inaccessible

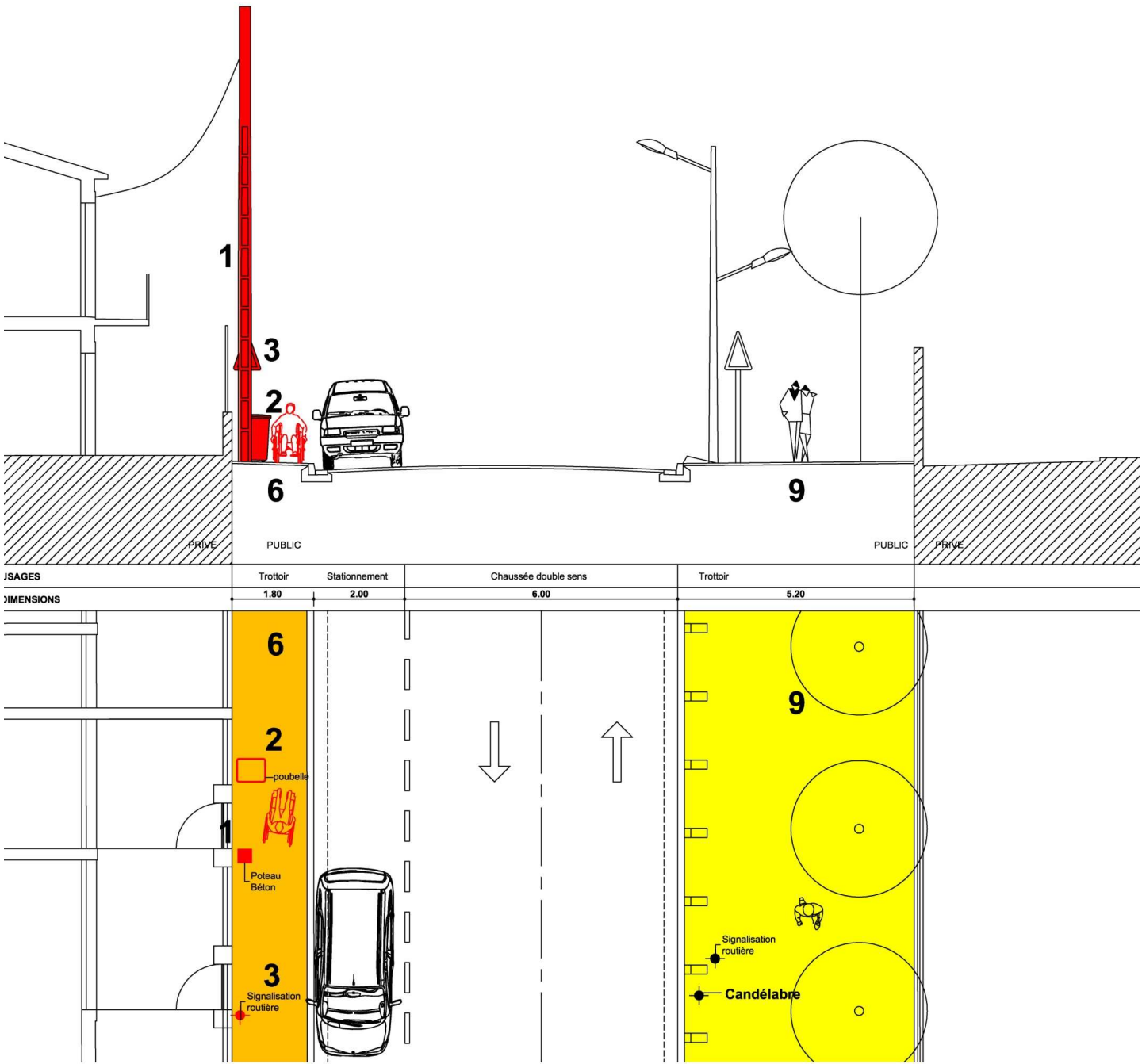
GEOMETRIE

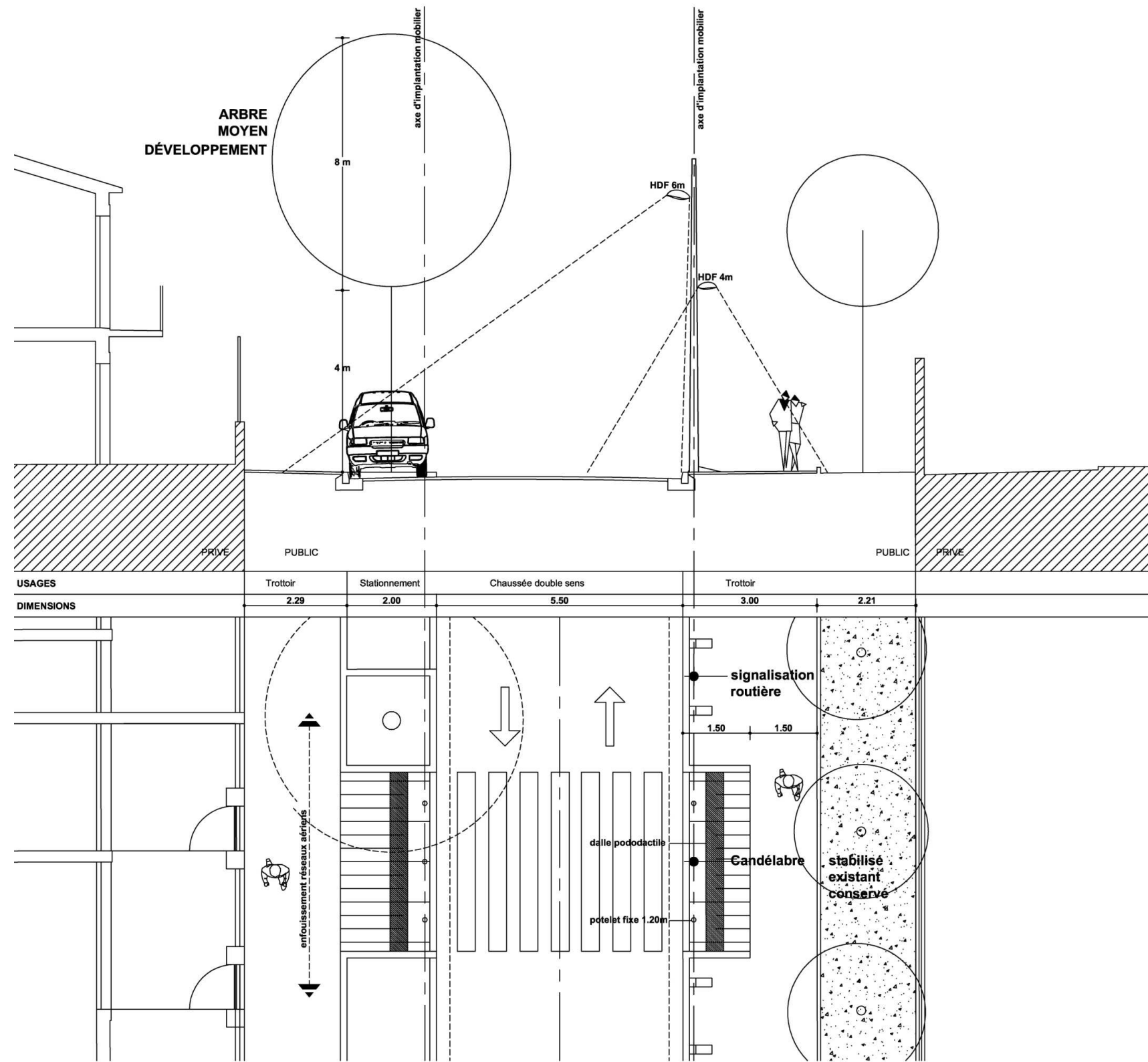


REVETEMENT

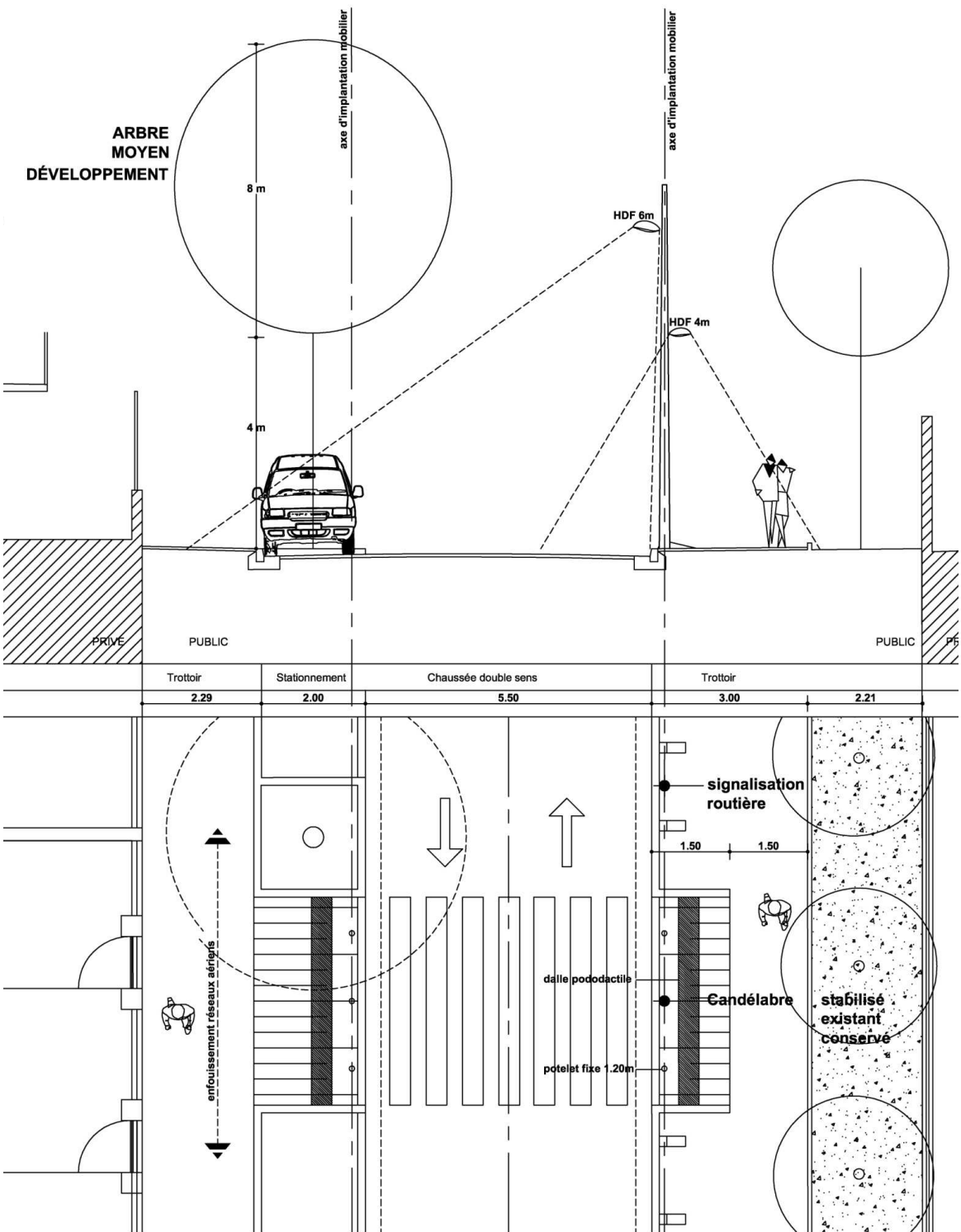
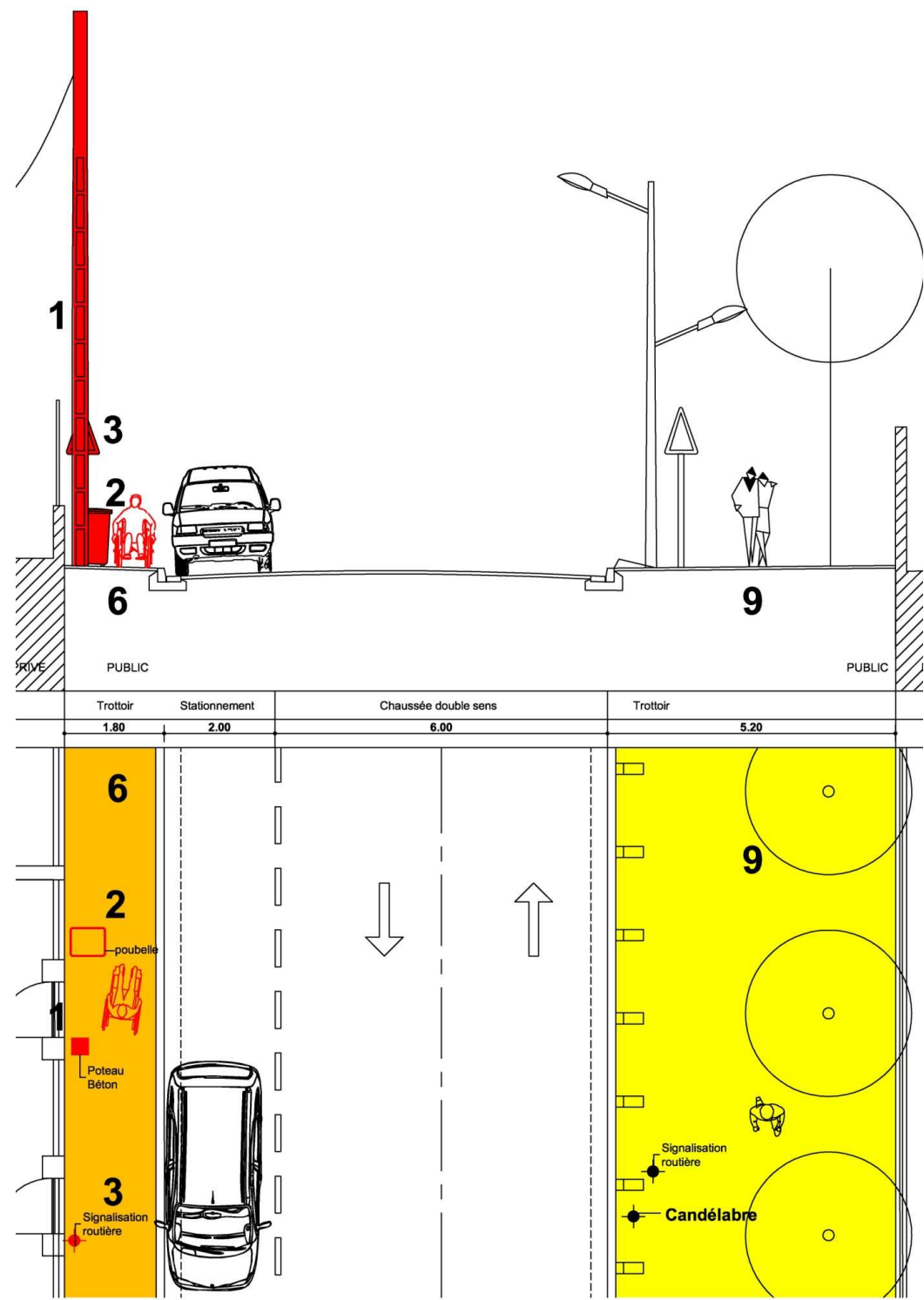


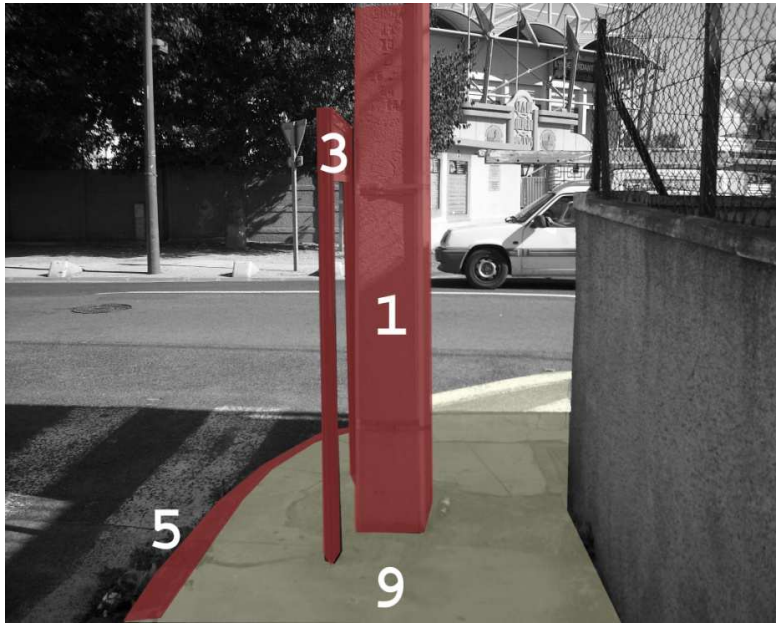
- 1 : mobilier eclairage public / reseaux
- 2 : mobilier urbain
- 3 : mobilier signalétique
- 4 : véhicule en stationnement
- 5 : bordure haute
- 6 : dimensionnement
- 7 : nivellement
- 8 : rupture de profil ou de continuité
- 9 : revêtement dégrade
- 10 : inconfortable / inadapté
- 11 : absence de signalétique



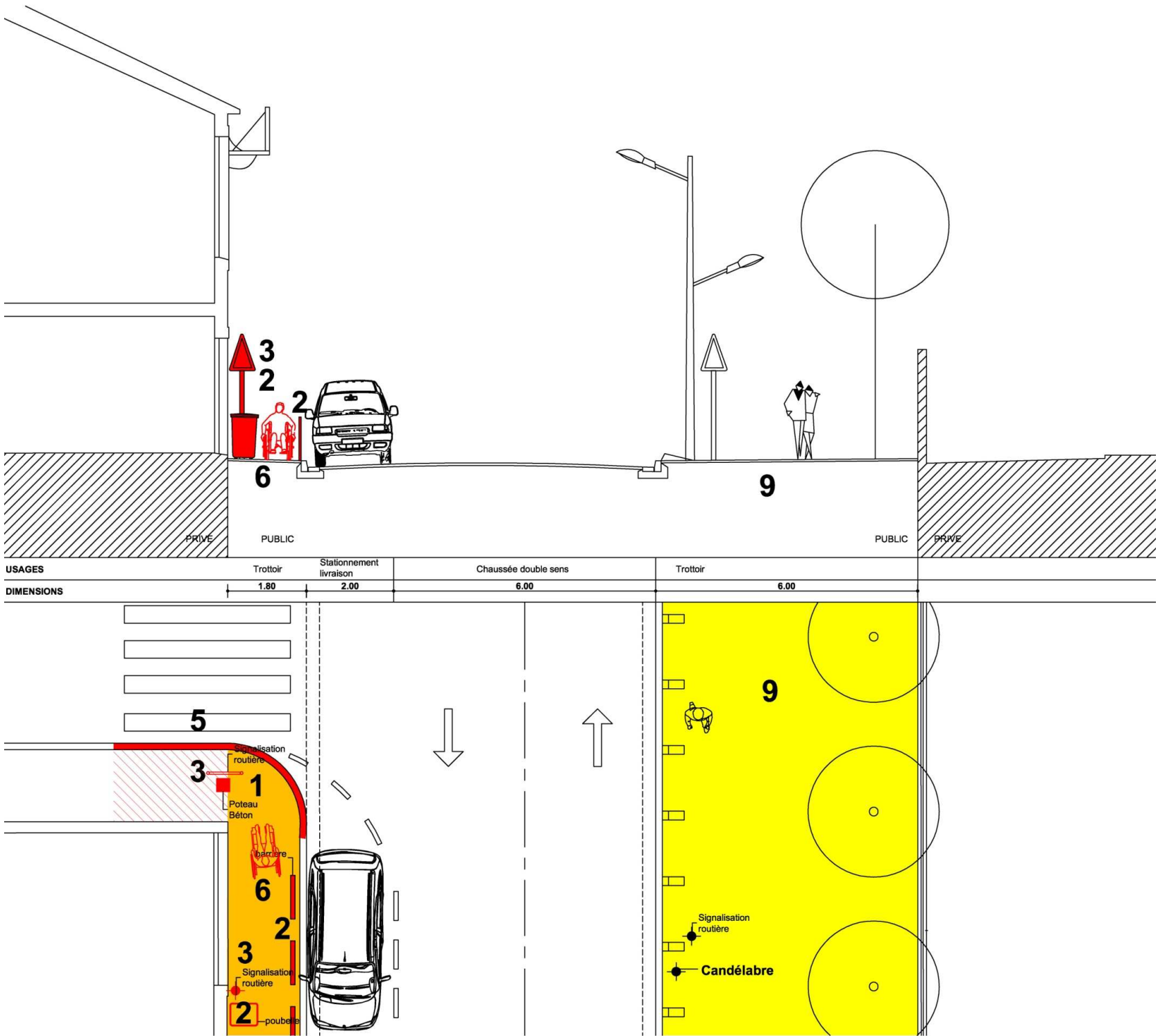


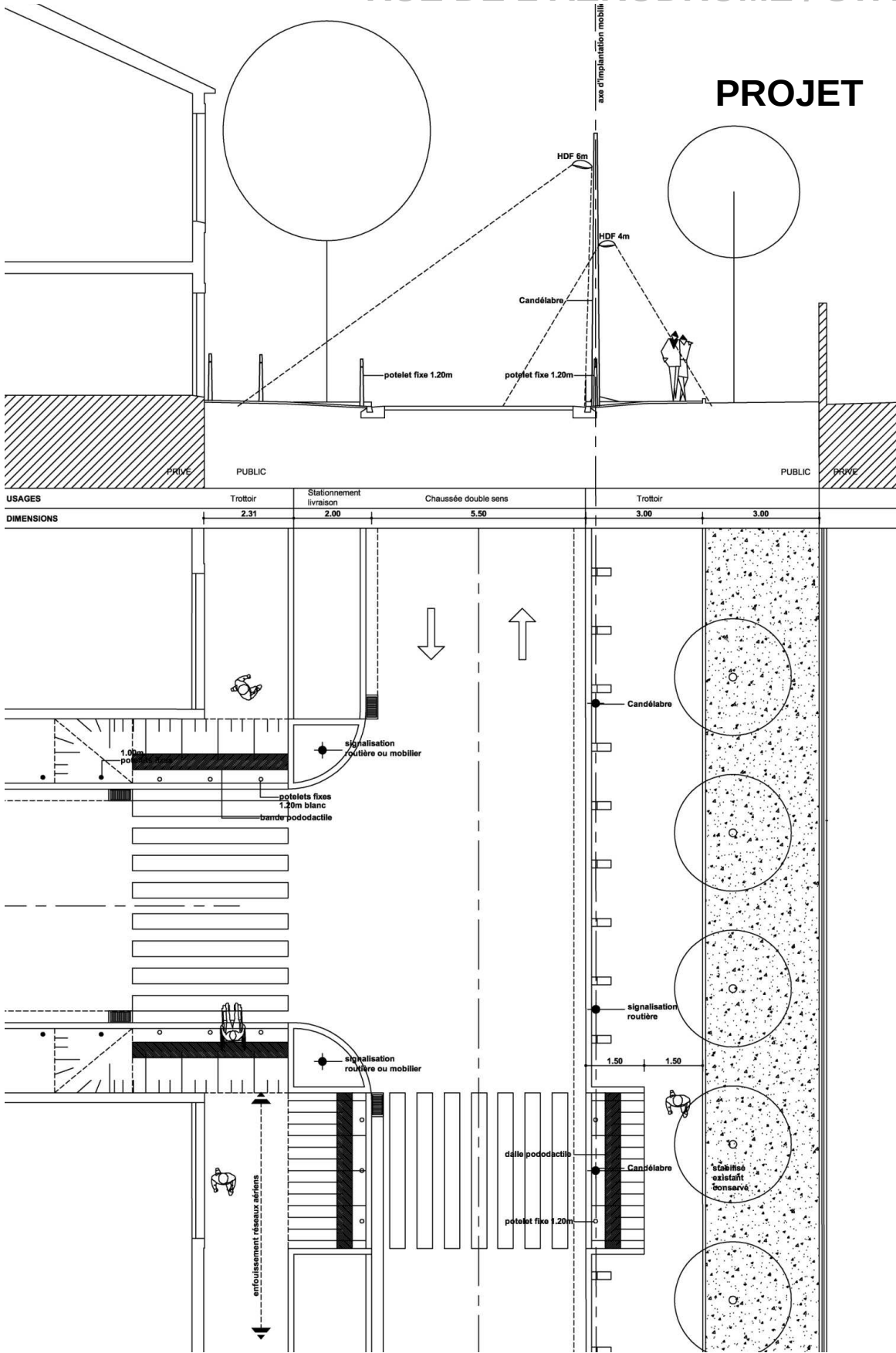
EXISTANT - PROJET 2



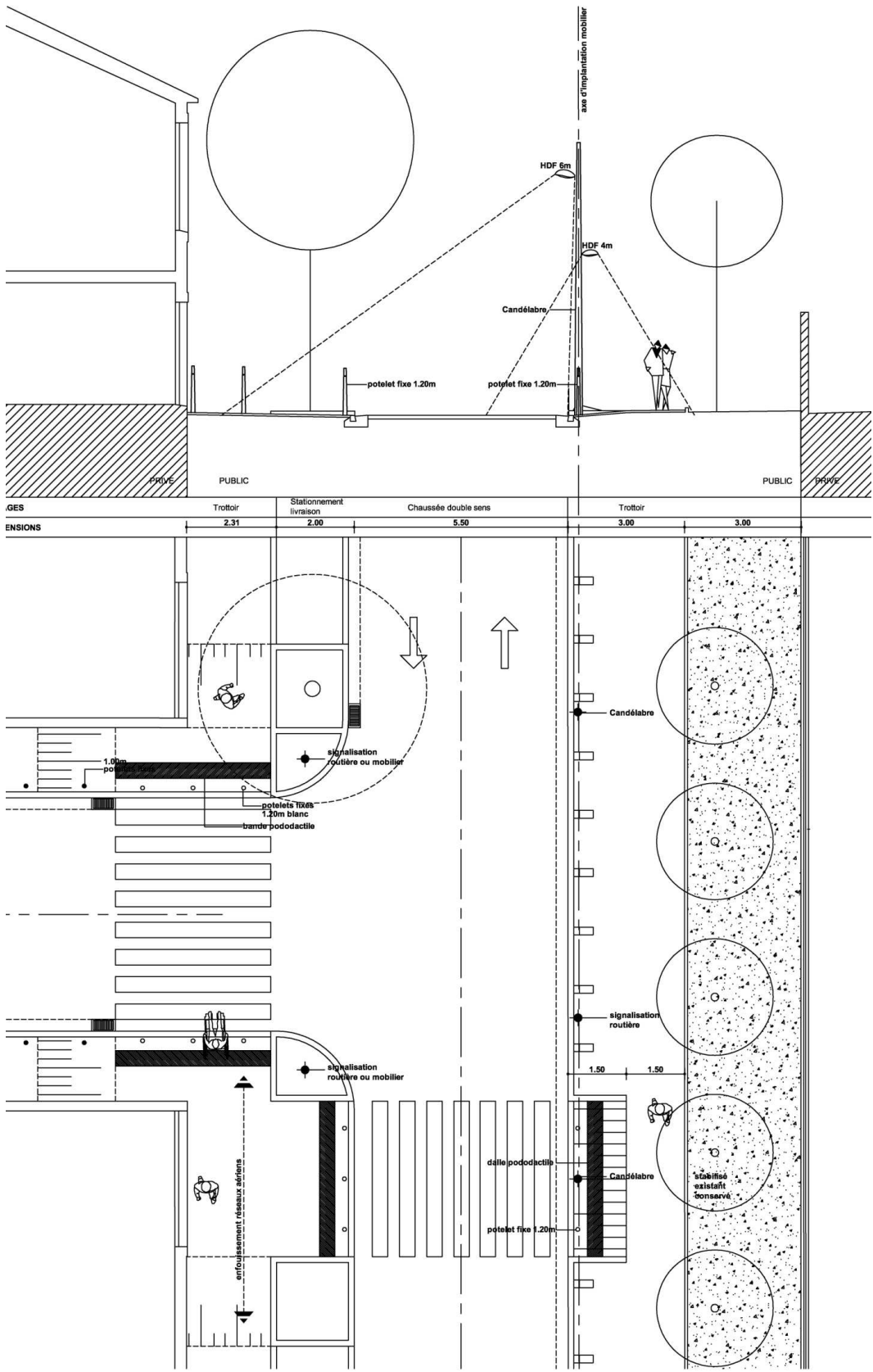


- OBSTACLES**
- 1 : mobilier éclairage public / réseaux
 - 2 : mobilier urbain
 - 3 : mobilier signalétique
 - 4 : véhicule en stationnement
 - 5 : bordure haute
- GEOMETRIE**
- 6 : dimensionnement
 - 7 : nivellement
 - 8 : rupture de profil ou de continuité
- REVETEMENT**
- 9 : revêtement dégrade
 - 10 : inconfortable / inadapté
 - 11 : absence de signalétique

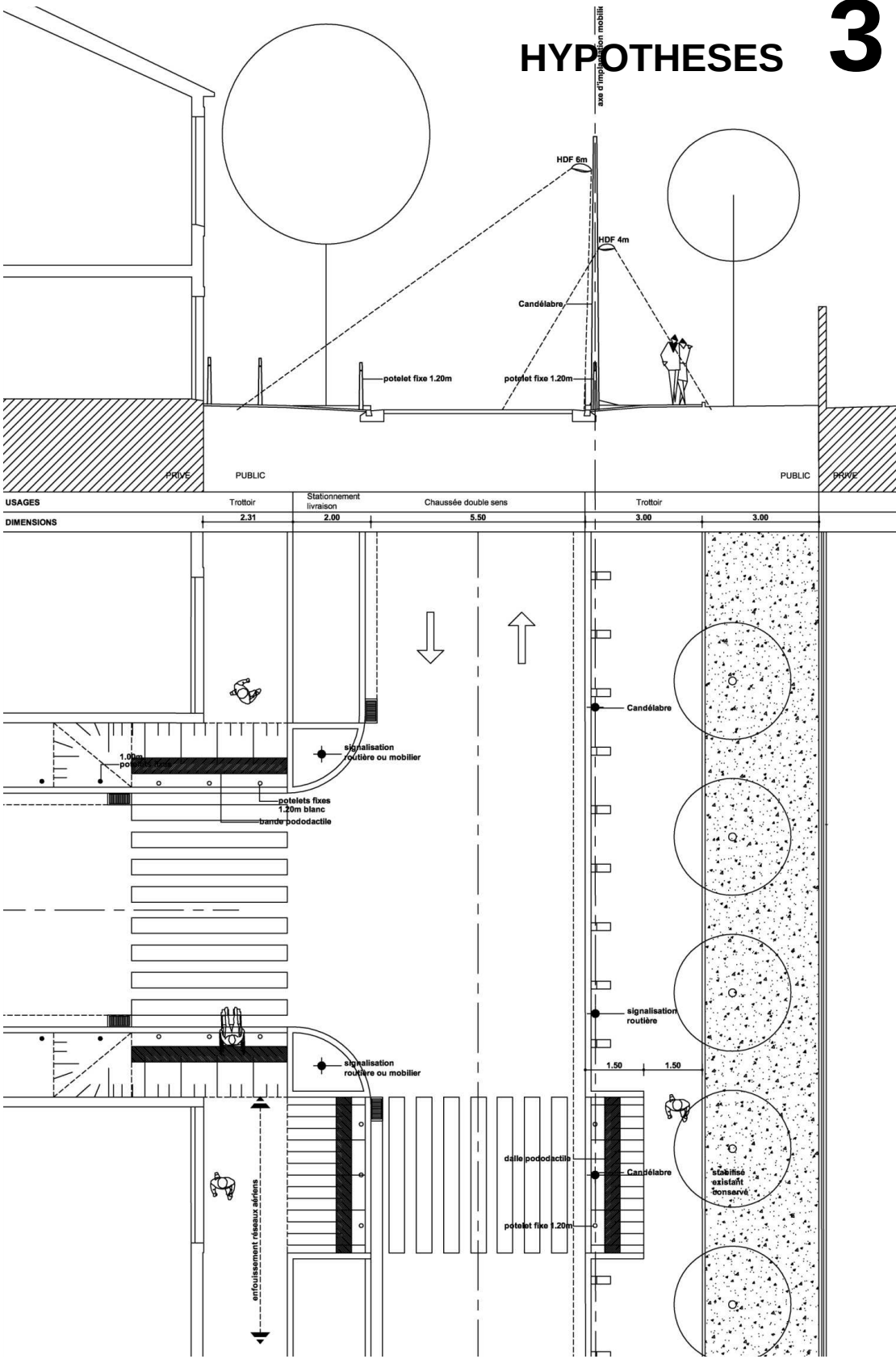




HYPOTHESES 3



HYP. 2



HYP. 1