

PLAN D'ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS

COMMUNE DE TROUVILLE-LA-HAULE



Septembre 2009

direction départementale de l'équipement de l'Eure
1 avenue Foch – 27022 Evreux Cédex

www.eure.developpement-durable.gouv.fr

Ressources, territoires et habitats
Energie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir

SOMMAIRE

	page
1 – Introduction	3
2 – Sensibilisation	5
3 – Concertation	8
4 – Diagnostic de fonctionnement	10
5 – Enjeux et priorités	24
6 – Evaluation financière	25
7 – Pièces annexes	30

Document réalisé par : DDE 27 – Service Ingénierie – pôle aménagement

Équipe projet : Pascal ERNAULT Chargé d'étude
Michel LE BRAS Chargé d'étude
Patrick HEBERT Dessinateur
Rémi RAINE Dessinateur

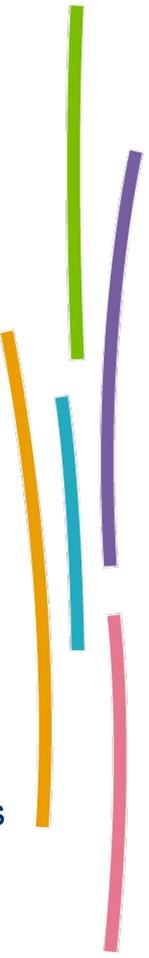


INTRODUCTION

CONTEXTE LEGISLATIF

Le constat concernant l'accessibilité des bâtiments publics, de la voirie et des espaces 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 1er 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.
-



INTRODUCTION

OBJECTIFS

Le diagnostic d'accessibilité de la voirie et des espaces publics répond à trois principaux objectifs :

- Il est en premier lieu un **outil de sensibilisation et d'acculturation** aux problématiques de l'accessibilité et du handicap. Il doit par ce biais mobiliser tous les acteurs communaux intervenant en donneur d'ordre, en conception, en gestion ou bien en tant que bénéficiaires ou usagers des espaces publics et de la voirie afin d'aboutir à une prise en compte systématique dans toutes les actions liées à l'espace public (réalisation d'aménagements nouveaux, entretien, chantier, occupation de l'espace public...).
- En second lieu, le diagnostic est un **outil d'aide à la décision** à travers l'établissement et le partage du diagnostic auprès des différents acteurs avec l'identification et la hiérarchisation des actions d'amélioration à envisager.
- Enfin, il répond à une **obligation de résultats** affichée dans la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées et sanctionnée par des délais réduits (3 ans à compter de la parution du décret du 22 décembre 2006). Le présent document correspond au plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics sur la commune de Trouville-la-Haule.



SENSIBILISATION

ENJEUX DE L'ACCESSIBILITE

Les principales avancées

LA PRISE EN COMPTE DE TOUS LES USAGERS



Les personnes atteintes d'un handicap



Les personnes en situation de handicap



Contexte réglementaire et enjeux de l'accessibilité

Un champ d'application élargi

Une définition élargie du handicap (art.2)

La loi prévoit le principe d'accessibilité généralisée quel que soit le handicap (physique, sensoriel, mental, psychique, cognitif, polyhandicap).

La prise en compte de la notion de chaîne de déplacement (art.45)

La loi étend l'obligation d'accessibilité à toute la chaîne de déplacement : la personne handicapée doit pouvoir accéder à tous les ERP et évoluer de manière continue, sans rupture (aménagement de voiries et d'espaces publics, accès aux gares, transports en commun...).

Principales notions

Les Personnes à Mobilité Réduite

Ce sont « toutes les personnes qui ont une difficulté, telles que les personnes handicapées, les personnes de petite taille, les personnes avec des bagages encombrants, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes avec des chariots à provisions, et les personnes avec de jeunes enfants.

SENSIBILISATION

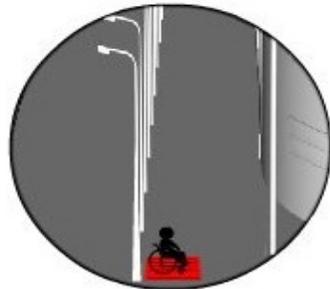
LE HANDICAP



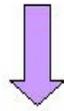
s'orienter



circuler



accéder



utiliser

La situation de handicap

Le public, les usagers, les utilisateurs, les résidents, les occupants, les piétons... tous ces termes nous désignent comme **destinataires premiers des réalisations urbaines** et nous rappellent que la **qualité de notre environnement**, dans tous ces champs, passe par son **adéquation avec nos besoins et nos aptitudes**. Les bâtiments, les rues, les places, les trottoirs et tous les équipements qui composent la cité doivent être **conçus, réalisés et maintenus** pour s'adapter à ce que nous sommes et non l'inverse.

Une **situation de handicap** correspond à la réduction de la réalisation des habitudes de vie, résultant de l'interaction entre les **facteurs personnels** (les déficiences, les incapacités et les autres caractéristiques personnelles) et les **facteurs environnementaux** (les facilitateurs et les obstacles).

Ceci signifie concrètement qu'une personne ayant des déficiences et des incapacités vit ou non, selon les obstacles environnementaux auxquels elle est confrontée, des situations de handicap.

Plus globalement, **nous pouvons tous**, quel que soit notre âge, notre constitution ou notre état, **être placés en situation de handicap** dès lors qu'il y a inadéquation entre nos aptitudes et l'environnement où nous évoluons avec comme conséquence une **pénibilité** à réaliser l'action ou une **impossibilité** qui entraîne l'exclusion ou la dépendance.

SENSIBILISATION

LA CHAÎNE DE DEPLACEMENT

Qu'est ce que l'accessibilité ?

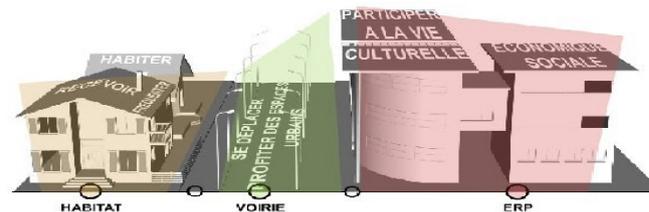
« L'accessibilité au cadre bâti, à l'environnement, à la voirie et aux transports publics et privés, permet leur usage **sans dépendance** par toute personne qui, à un moment ou à un autre, éprouve **une gêne** du fait d'une **incapacité permanente** (handicap sensoriel, moteur ou cognitif, vieillissement...) **ou temporaire** (grossesse, accident...) ou bien encore **de circonstances extérieures** (accompagnement d'enfants en bas âge, poussettes...) »

L'accessibilité a ainsi pour but de préserver l'autonomie pour permettre à tous d'accéder à la cité.

Elle est une des composantes de la qualité de notre environnement et pour cela la cité doit prendre en compte nos différences, nos spécificités et nous permettre, à tous, d'accéder aux mêmes lieux et aux mêmes services, avec la même qualité d'usage et sans discrimination.

La chaîne de déplacement

Un cadre de vie accessible à tous est constitué par une chaîne de déplacement cohérente, sans obstacle, sans discontinuité et utilisable en toute sécurité. Elle comprend l'espace public, le cadre bâti et les transports, les systèmes d'information et de communication, ainsi que l'accueil. L'utilisateur doit être placé au centre de la démarche de conception et d'exploitation des espaces pour répondre à ses besoins de déplacement et d'usage.



CONCERTATION

LA DYNAMIQUE D'ECHANGE

Même si la commune ou la collectivité a la responsabilité de l'aménagement et de la gestion de l'espace public, nombre d'acteurs interviennent sur ces espaces.

Qu'ils soient **élus, techniciens, riverains, commerçants, usagers de la voirie et des espaces publics, représentants d'associations diverses (handicapés, parents d'élèves etc...)**, ils ont tous vocation à être associés aux études au travers de partenariats, concertations ou consultations. Il est important que chacun puisse exprimer ses besoins, ses contraintes et ses exigences. La prise en compte des différents domaines est indispensable pour mener à bien un projet efficace.

La nature du partenariat à engager avec chacun est variable en fonction des enjeux locaux, mais il est indispensable de travailler en collaboration avec les acteurs institutionnels et associatifs ayant un rôle par rapport à l'accessibilité physique des espaces publics.

Sur la commune de **Trouville-la-Haule**, les partenaires ont été associés au sein du comité de pilotage de l'étude qui s'est réuni à deux reprises et/ou lors de visites terrain.

Les membres associés au **comité de pilotage** ont ainsi été les suivants :

- Mme Evelyne Desmarais, présidente, maire de la commune
- M. Daniel Scarpellini, conseiller municipal
- M. Nicolas Defrance, conseiller municipal
- Mme Nadine Rillet, conseiller municipal
- Mme Mathilde Fillâtre, conseiller municipal
- M. Hervé Josquin, conseiller municipal
- M. Stéphane Raffeneau, directeur général des services de la Communauté de Communes de Quillebeuf sur Seine
- M. Nicolas Tasserie, représentant des personnes handicapées
- M. Philippe Calot, Association des Paralysés de France

CONCERTATION

LA COMMISSION COMMUNALE ET INTERCOMMUNALE D'ACCESSIBILITE

La CCAPH créée dans les communes ou EPCI de 5 000 habitants et plus : Art. 46 de la loi du 11-02-2005.

Elle est composée notamment des représentants de la commune, d'associations d'usagers et d'associations représentant les personnes handicapées.

Cette commission dresse le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. Elle établit un rapport annuel présenté en conseil municipal et fait toutes propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant.

Le rapport présenté au conseil municipal est transmis au représentant de l'Etat dans le département, au président du Conseil Général, au conseil départemental consultatif des personnes handicapées, ainsi qu'à tous les responsables des bâtiments, installations et lieux de travail concernés par le rapport.

Article L. 2143-3 modifié du Code Général des Collectivités Territoriales

La création d'une commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées est obligatoire pour les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de transports ou d'aménagement de l'espace, dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitants et plus. Elle est alors présidée par le président de cet établissement. **Elle exerce ses missions dans la limite des compétences transférées au groupement.** Les communes membres de l'établissement peuvent également, au travers d'une convention passée avec ce groupement, confier à la commission intercommunale tout ou partie des missions d'une commission communale, même si elles ne s'inscrivent pas dans le cadre des compétences de l'établissement public de coopération intercommunale. Lorsqu'elles coexistent, les commissions communales et intercommunales veillent à la cohérence des constats qu'elles dressent, chacune dans leur domaine de compétences, concernant l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports.

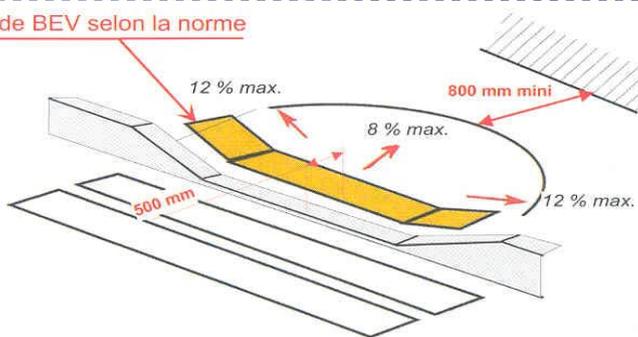
Dans le cadre de cette commission, la **CCAPH de la Communauté de Commune de Quillebeuf sur Seine** associée à l'étude a décidé de nommer deux représentants par commune.

DIAGNOSTIC DE FONCTIONNEMENT

REGARDS SUR L'ESPACE PUBLIC FICHE THEMATIQUE DE REFERENCE

1

largeur de BEV selon la norme

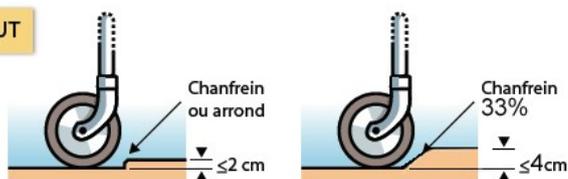


Largeur minimum de l'abaissé de trottoir: 1,20 m.
Passage horizontal de 0,80 m minimum à l'arrière du bateau .
Mise en oeuvre d'une bande d'éveil de vigilance conforme à la norme NFP98-351 pour signaler la partie abaissée de trottoir au droit des traversées de chaussées matérialisées:

- à 0,50 m du bord du trottoir
- sur toute la largeur de l'abaissement de trottoir, rampants compris jusqu'à une hauteur de vue minimum de 5 cm

Passage contrasté par rapport à son environnement.
Contraste tactile sur la chaussée pour repérer le passage ou ses limites ou tout autre dispositif assurant la même efficacité.
Marquage conforme à l'arrêté du 16 février 1988 et à l'article 113 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) 7ème partie, contraste visuel entre chaussée et marquage.

RESSAUT



Hauteur de 2 cm maximum avec bords arrondis

- 4 cm si chanfrein de 1 pour 3
- 2,50 m entre deux ressauts successifs
- « pas-d'âne » interdits



5 % maximum



1,40 m minimum

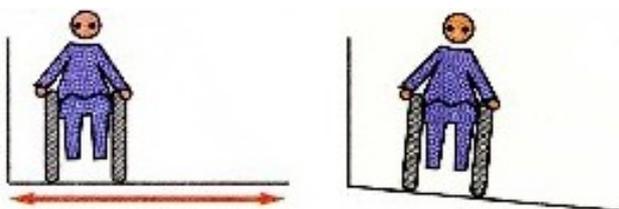
Cheminement horizontal, pente de 5 % maxi.
Tolérance : 8% maximum sur 2 m, 12 % maximum sur 0,50 m.
Palier de repos :

- 1,40 m X1,20 m minimum et hors obstacles
 - tous les 10 m au-delà de 4 %,
 - en haut et en bas de toute la pente
 - à chaque changement de direction
- Garde-corps préhensile le long de toute rupture de niveau de plus de 0,40 m.

DIAGNOSTIC DE FONCTIONNEMENT

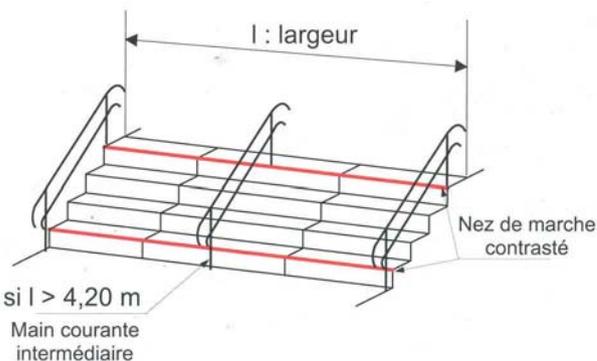
2

REGARDS SUR L'ESPACE PUBLIC FICHE THEMATIQUE DE REFERENCE

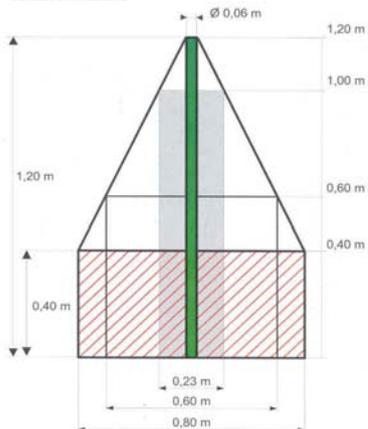


1.40 m minimum

2 % maximum



si $l > 4,20$ m
Main courante
intermédiaire



- Largeur : 1,40 m minimum libre de tout obstacle.
- Réduction possible à 1,20 m en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement.
- Pente transversale la plus faible possible : 2 % maximum.
- Revêtement non meuble, non glissant / cheminement sans obstacle à la roue.

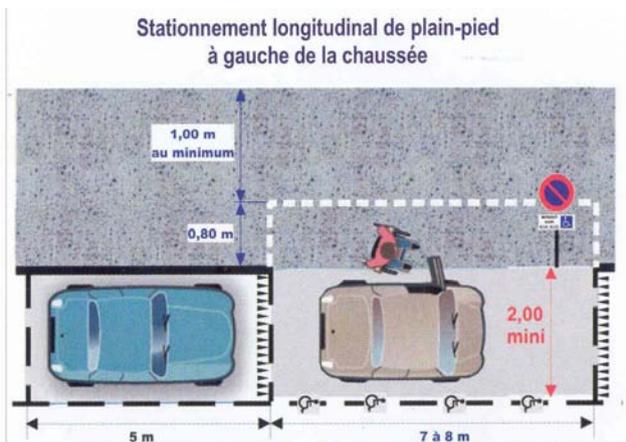
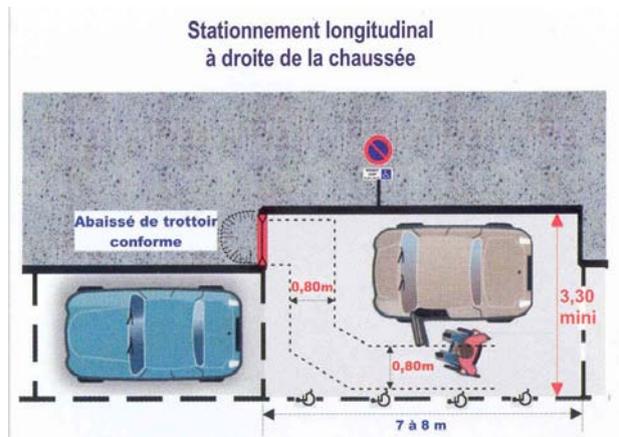
- **Largeur** minimale : 1,20 m sans mur, 1,30 m avec mur d'un côté, 1,40 m entre deux murs.
- Marches : hauteur < 16 cm, giron > 28 cm.
- Nez de première et dernière marches avec un dispositif contrastant, largeur minimum de 5 cm.
- Main courante :
 - permettant de prendre appui de part et d'autre pour tout escalier de plus de trois marches
 - dépassant de chaque volée de marche d'une largeur au moins égale au giron
 - largeur minimale de 1,20 m entre mains courantes
 - à une hauteur comprise entre 0,80 m et 1m (0,90 m mini si garde-corps).

- Respect de l'abaque de détection des bornes et poteaux :
 - Poteau : 1m20 mini avec diamètre ou largeur de 0,06m
 - Borne ou massif bas : 0,8m de large mini avec hauteur de 0,4 m.
- Obstacles contrastés par rapport à son environnement.
- Obstacles en porte-à-faux : tout élément en saillie latérale de plus de 15cm à moins de 2m20 de hauteur doit être rappelé en partie basse à 0,4 m du sol maximum ou par une surépaisseur de 3cm de hauteur minimum.
- Trous et fentes : largeur ou diamètre < 2 cm

DIAGNOSTIC DE FONCTIONNEMENT

3

REGARDS SUR L'ESPACE PUBLIC FICHE THEMATIQUE DE REFERENCE



Rue à sens unique

Panneau B6d
+
panneau M6h
+
marquage au sol
pictogramme blanc
sur les limites



Pictogramme normalisé
article 118-2
paragraphe A et C
de l'ISR 7e partie
marquages au sol

Pictogramme peint en
blanc sur les limites ou
le long de l'emplacement
les dimensions:
0,50 m x 0,60 m
ou
0,25 m x 0,30 m

- 2 % de l'ensemble de chaque zone de stationnement, 10 places minimum au delà de 500 places.
- Largeur de 3,30 m mini.
- Pente et dévers transversal < 2 %.
- Cheminement accessible jusqu'au trottoir sans emprunter la chaussée: largeur de 0,80 m.
- Emplacements longitudinaux prévus pour permettre la sortie sans danger des véhicules par la portière gauche - à gauche et de plain-pied : réduction possible à 2 m avec largeur de trottoir de 1,80 m mini avec bande matérialisée de 0,80 m
- Répartition homogène sur la zone de stationnement.
- Signalisation verticale et horizontale conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.
- Parcmètres et horodateurs : instructions lisibles dans toutes conditions.
- Commandes et dispositifs de paiement entre 0,90 m et 1,30 m.

La réglementation en vigueur depuis le 24 avril 2008 impose le panneau B6d

Le panneau B6a1 était la règle jusqu'au 24 avril 2008, la conformité de l'existant devra être réalisée d'ici le 23 avril 2018,

DIAGNOSTIC DE FONCTIONNEMENT

4

REGARDS SUR L'ESPACE PUBLIC FICHE THEMATIQUE DE REFERENCE



2 % de l'ensemble de chaque zone de stationnement,
10 places minimum au-delà de 500 places.

- Largeur de 3,30 m mini.
- Pente et dévers transversal < 2 % .
- Cheminement accessible jusqu'au trottoir sans emprunter la chaussée : largeur de 0,80 m.
- Emplacements longitudinaux prévus pour permettre la sortie sans danger des véhicules par la portière gauche
 - à gauche et de plain-pied : réduction possible à 2 m avec cheminement piétons de 1,80 m mini avec bande matérialisée de 0,80 m
- Répartition homogène sur la zone de stationnement.
- Signalisation verticale et horizontale conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.
- Parcmètres et horodateurs : instructions lisibles dans toutes conditions.
- Commandes et dispositifs de paiement entre 0,90 m et 1,30 m.

STATIONNEMENT EN BATAILLE OU EN ÉPI

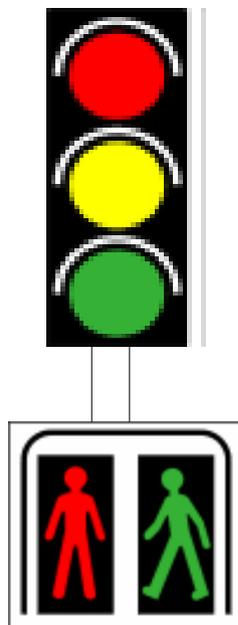
- Contrastes des caractères / fond.
- Taille des caractères adaptée à la distance de lecture (> 1,50 cm, 15 cm à 4 m, 20 cm à 6 m).
- Hauteur de commande : $0,90\text{ m} \leq h \leq 1,30\text{ m}$.
- Eclairage suffisant.
- Indications de la présence d'escaliers et autres équipements par l'utilisation d'idéogrammes avec inscriptions en relief.
- Doublage sonore éventuel de l'information.



DIAGNOSTIC DE FONCTIONNEMENT

5

REGARDS SUR L'ESPACE PUBLIC FICHE THEMATIQUE DE REFERENCE



- Répétiteurs sonores ou tactiles, norme XP S 32-002, de décembre 2004.

- Réglementation des messages sonores, arrêté du 8 avril 2002.

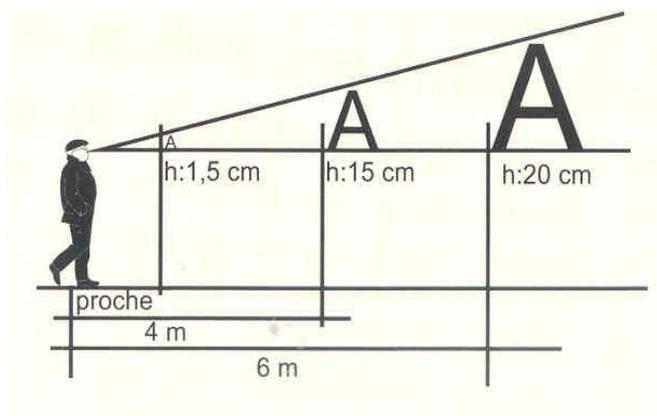
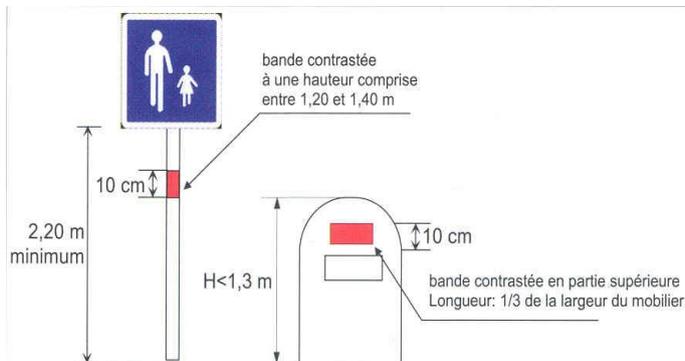
- Les postes d'appels d'urgences et leurs abords doivent être conçus pour être utilisés par les personnes circulant en fauteuil roulant et les personnes malentendantes.

Normes NF P99-254 et NF P 99-251.

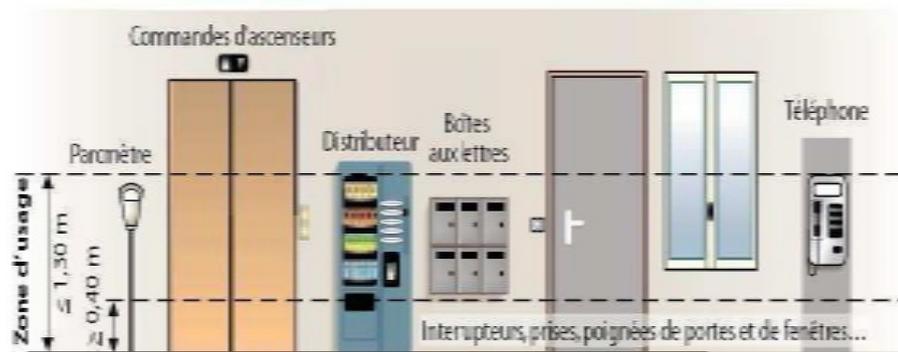
DIAGNOSTIC DE FONCTIONNEMENT

6

REGARDS SUR L'ESPACE PUBLIC FICHE THEMATIQUE DE REFERENCE



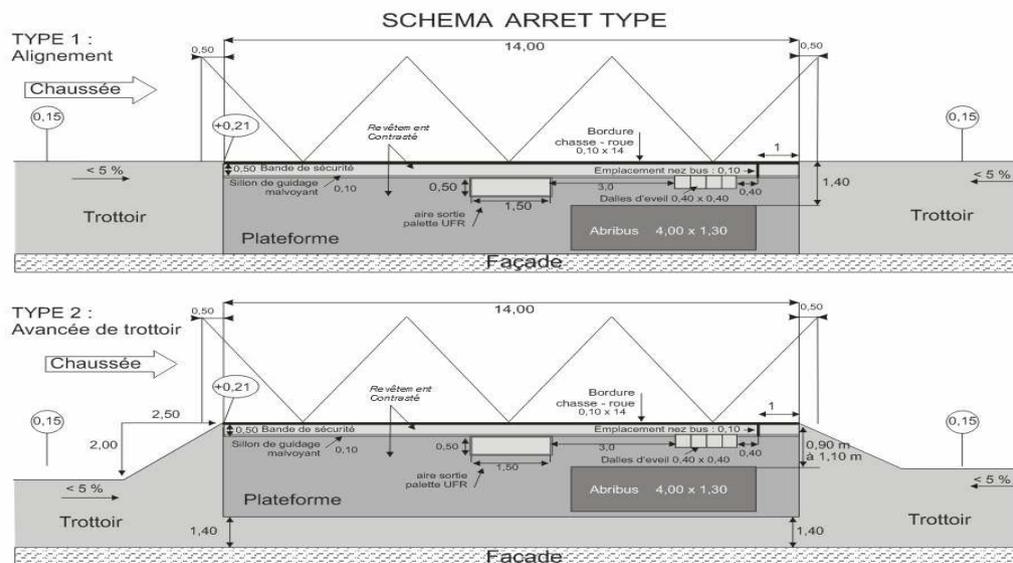
- Les bornes et poteaux et autres mobiliers urbains comportent une partie contrastée : bande de 10 cm de hauteur apposée sur le pourtour à une hauteur comprise entre 1,20 m et 1,40 m, bande en partie haute pour mobilier inférieur à 1,30 m.
- Hauteur de passage libre de 2,20 m.
- Mobilier ou poteaux: si passage libre inférieur à 2,20 m, élément bas installé au maximum à 0,40 m du sol.
- Les obstacles en saillie de plus de 15 cm situés en porte-à-faux à moins de 2,20 m de hauteur doivent être rappelés à l'aplomb du porte-à-faux par un élément bas installé au maximum à 0,40 m du sol ou par une surépaisseur au sol d'au moins 3 cm.
- Dispositif d'éclairage non éblouissant.
- Abaque de détection des bornes et poteaux.
- Le cheminement avec passage sélectif doit permettre le passage d'un fauteuil roulant de gabarit 0,80 m x 1,30 m.
- Informations compréhensibles, lisibles en position debout et assise
- Hauteur des commandes entre 0,90 m et 1,30 m.
- Espace d'usage devant l'équipement: 0,90 m et 1,30 m.
- Signalisation des équipements par des idéogrammes, en particulier les escaliers.
- Les informations visuelles peuvent être doublées par un signal sonore.



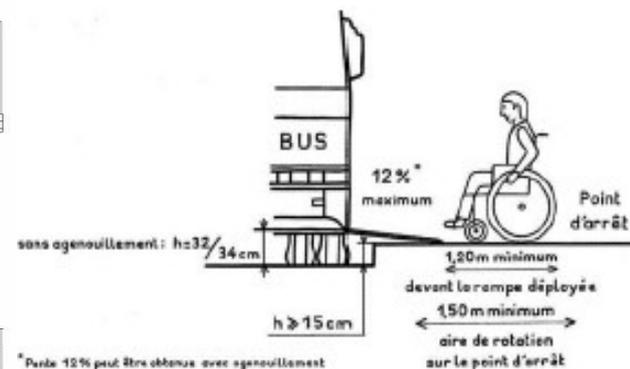
DIAGNOSTIC DE FONCTIONNEMENT

7

REGARDS SUR L'ESPACE PUBLIC FICHE THEMATIQUE DE REFERENCE



Dimensionnement d'un point d'arrêt pour permettre l'accès en fauteuil roulant au véhicule équipé d'une rampe.



- Conçus pour faciliter l'information, l'accès et l'embarquement des personnes handicapées.
- Arrêt des véhicules au plus près du trottoir.
- Cheminement donnant accès à l'aire d'attente des voyageurs totalement dégagé d'obstacles depuis le trottoir.
- Largeur mini de passage de 0,90 m entre le nez de bordure de l'emplacement de l'arrêt et le retour d'un abri pour voyageur éventuel.
- Dans le cas d'un emplacement d'arrêt de transport guidé surélevé à + de 26 cm de hauteur par rapport à la chaussée, une bande d'éveil de vigilance est implantée sur toute la longueur de l'arrêt.
- Aire de rotation de diamètre 1,50 m permettant la manoeuvre d'un fauteuil roulant qui utilise le dispositif d'aide à l'embarquement.
- Signalétique et informations adaptées.

Extrait du guide méthodologique du CERTU relatif au point d'arrêt – Additif du 3 mai 2007 :

« En milieu urbain, sauf en cas d'impossibilité technique, les arrêts sont aménagés en alignement ou en avancé. »

DIAGNOSTIC DE FONCTIONNEMENT

IDENTIFICATION DES ITINERAIRES A ENJEUX

Le principe d'élaboration du plan retenu propose d'identifier dans un premier temps le périmètre qui fera l'objet du relevé détaillé exhaustif des difficultés rencontrées sur la voirie et les espaces publics. En effet, il est très difficile de rendre accessible la totalité de la voirie et des espaces publics. Dès lors, il faut déterminer les secteurs prioritaires à enjeux.

La détermination de ce périmètre s'appuie sur l'analyse sommaire du fonctionnement de la commune et l'identification des itinéraires continus dans une logique de chaîne de déplacement entre pôles générateurs de déplacement. Cette étape consiste ainsi en un repérage cartographique d'éléments sur la commune visant à identifier les itinéraires prioritaires à diagnostiquer.

Sur la commune de Trouville la Haule, différentes cartes sont établies :

- carte des principaux circuits de déplacements :
- carte des commerces et services
- carte des parkings et arrêt de transports en commun
- carte des équipements et services publics
- carte des chemins piétonniers, liaisons douces et espaces verts

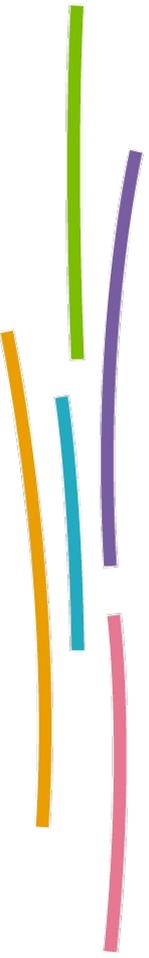
Sur la base de ces relevés, sont alors **mises en évidence les chaînes de déplacement** : ces dernières constituent les cheminements existants et continus entre les différents pôles.

Sur Trouville la Haule, le périmètre qui fait l'objet d'un relevé détaillé est représenté dans les cartographies qui suivent.



DIAGNOSTIC DE FONCTIONNEMENT

VUE D'ENSEMBLE DE LA ZONE D'ETUDE



DIAGNOSTIC DE FONCTIONNEMENT

POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS EN CENTRE-BOURG : COMMERCES - SERVICES PUBLICS- ACTIVITES



		COMMERCES								
N°		LOCALISATION	ACCES			MISE EN CONFORMITE				
	TROUVILLE-LA-HAULE	Route départementale n° 89	Route départementale n° 95	Voie sans nom	Marchés OIN	Hauteur/cm	Conformité	Aisée	Moyenne	Difficile
1	Mairie		X				NC	X		
2	Bibliothèque municipale		X				NC	X		
3	Eglise	X					NC	X		
4	Cimetière	X					NC	X		
5	Ecole		X				C	X		
6	Salle polyvalente		X				C	X		
7	Chambres d'hôtes		X				NC			
8	FCIC Le Bel Air (Club de Foot)		X					X		
9	Bar tabac Supérette	X						X		
10	Terrain de Football		X					X		
11	Cité de France			X			NC			



DIAGNOSTIC DE FONCTIONNEMENT

POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS EN CENTRE-BOURG : PARKINGS



PARKING									
	LOCALISATION TROUVILLE-LA-HAULE	STATIONNEMENT		DISPOSITION			MISE EN CONFORMITE		
		Nb Places		Epi	Bataille	Long.	Aisée	Moyenne	Difficile
1	Parking de la mairie	10	0		10/0		X		
2	Parking de l'église	15	0		15/0		X		
3	Parking de la bibliothèque municipale	10	0		10/0		X		
4	Parking de l'école+salle polyvalente	50	3		50/3		X		
5	Parking de la supérette	50	0		50/0		X		
TOTAL		135	3						

DIAGNOSTIC DE FONCTIONNEMENT

POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS DANS LA COMMUNE : ARRET DES TRANSPORTS EN COMMUN- SERVICES DIVERS



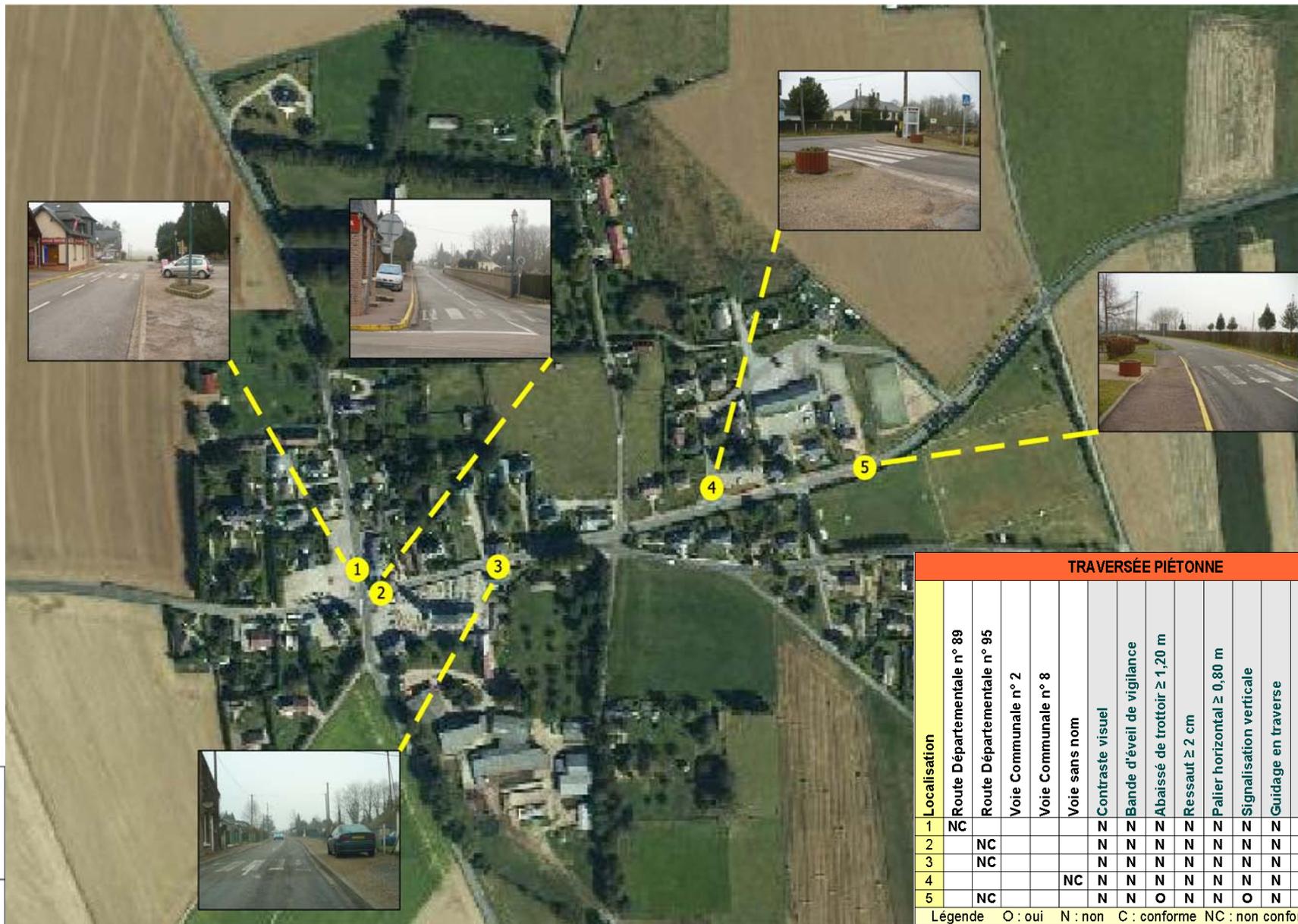
Légende

-  Boîte aux lettres
-  Point de recyclage
-  Arrêt de bus
-  Centre d'Aide pour le Travail (CAT)
-  Cabine téléphonique

DIAGNOSTIC DE FONCTIONNEMENT

POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS EN CENTRE-BOURG

PASSAGES PIETONS

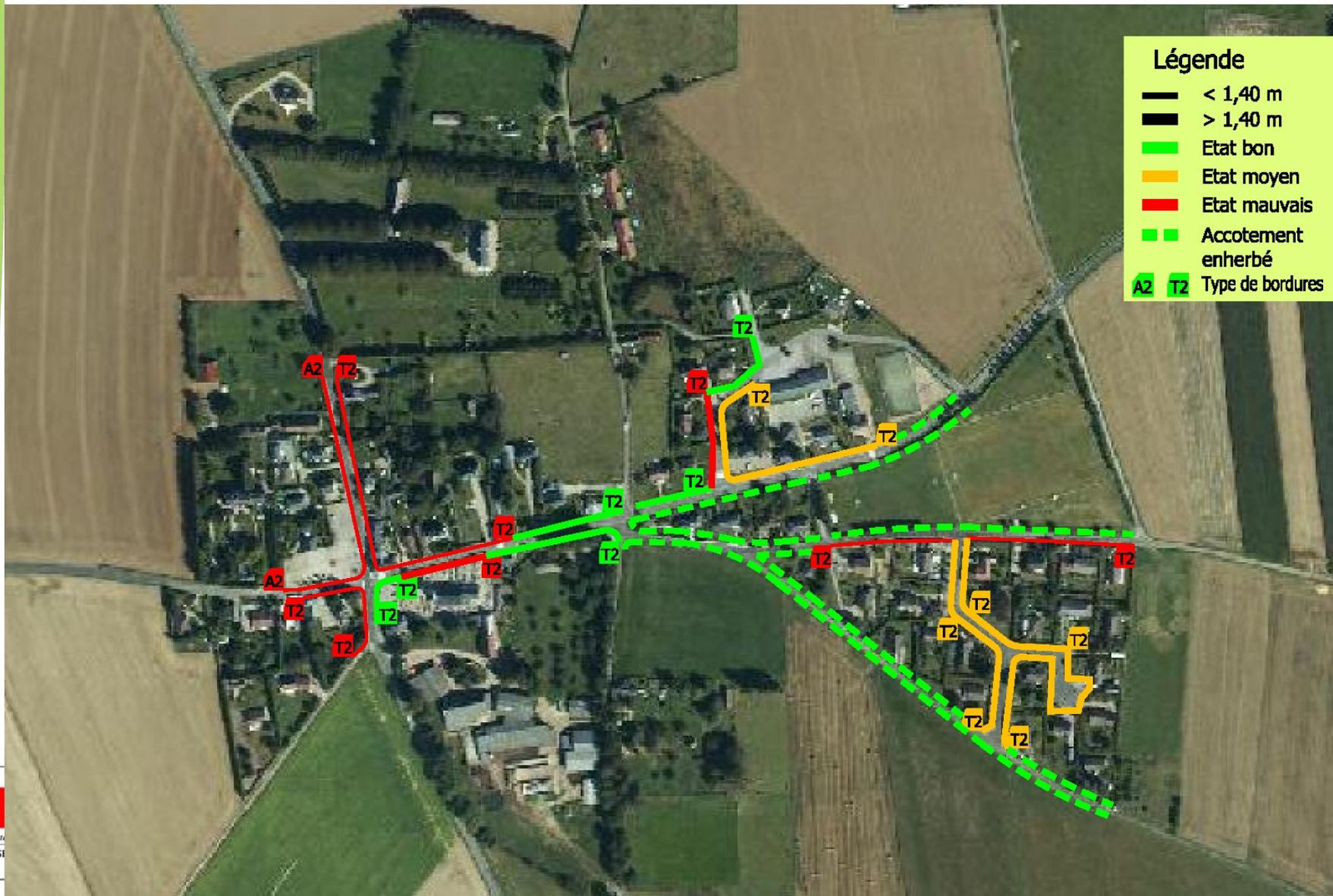


TRAVERSÉE PIÉTONNE															
Localisation	Route Départementale n° 89	Route Départementale n° 95	Voie Communale n° 2	Voie Communale n° 8	Voie sans nom	Contraste visuel	Bande d'éveil de vigilance	Abaissé de trottoir ≥ 1,20 m	Ressaut ≥ 2 cm	Palier horizontal ≥ 0,80 m	Signalisation verticale	Guidage en traversée	Pente en traversée ≥ 5 %	Dévers en traversée ≥ 2 %	Eclairage
1	NC					N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
2		NC				N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
3		NC				N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
4					NC	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
5		NC				N	N	O	N	N	O	N	N	N	N

Légende O : oui N : non C : conforme NC : non conforme

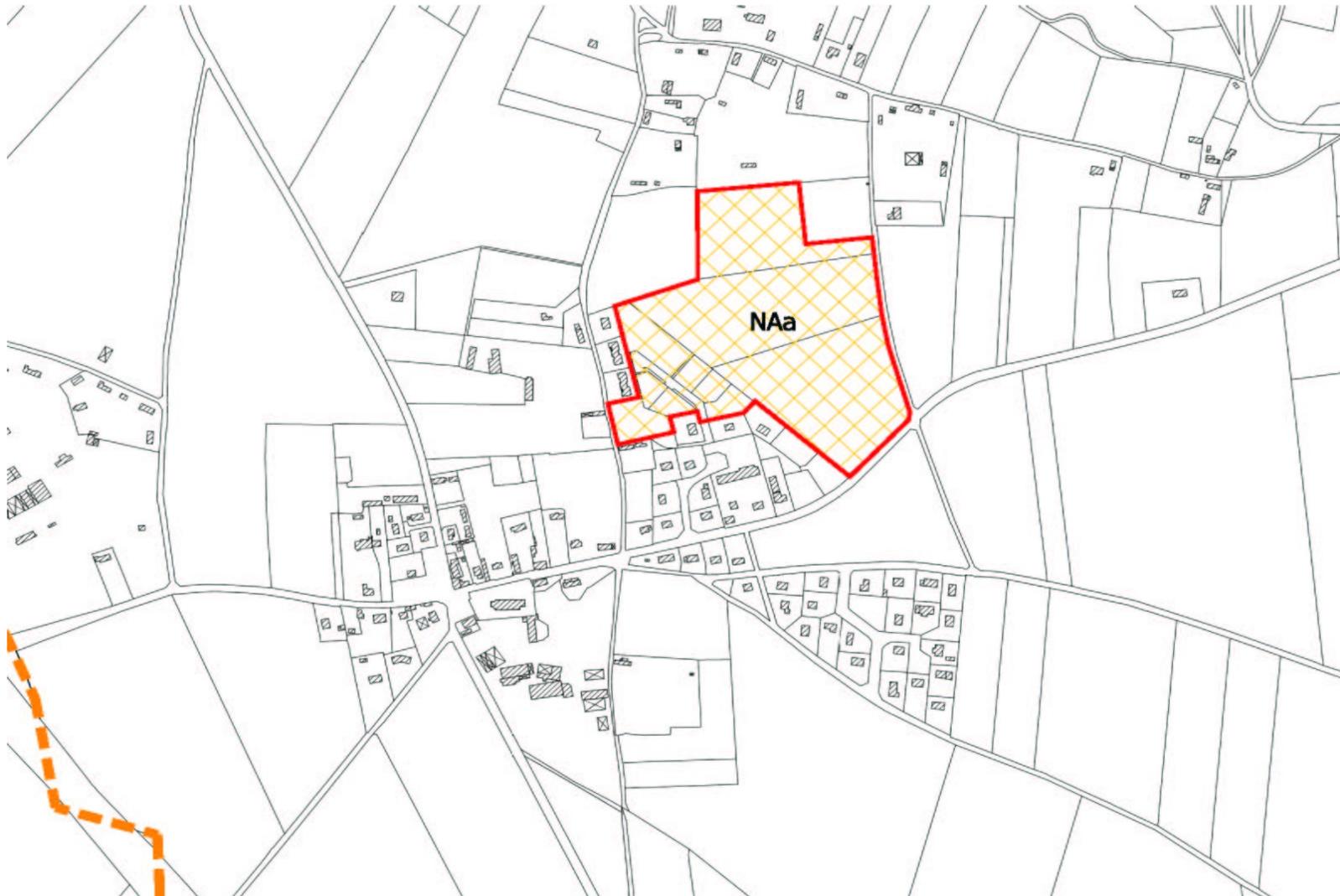
DIAGNOSTIC DE FONCTIONNEMENT

POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS EN CENTRE-BOURG : CHEMINS PIETONNIERS, LIAISONS DOUCES ET ESPACES VERTS



DIAGNOSTIC DE FONCTIONNEMENT

Extrait du PLU : Zone à urbaniser



ENJEUX ET PRIORITES

ENJEUX

Assurer la continuité piétonne entre les services publics : (mairie – école – salle communale) et le centre du village (commerces – arrêt de bus).

Aménager et rendre accessibles les parkings et les accès aux ERP.

Assurer la continuité piétonne entre les lotissements du village et l'école .

PRIORITES

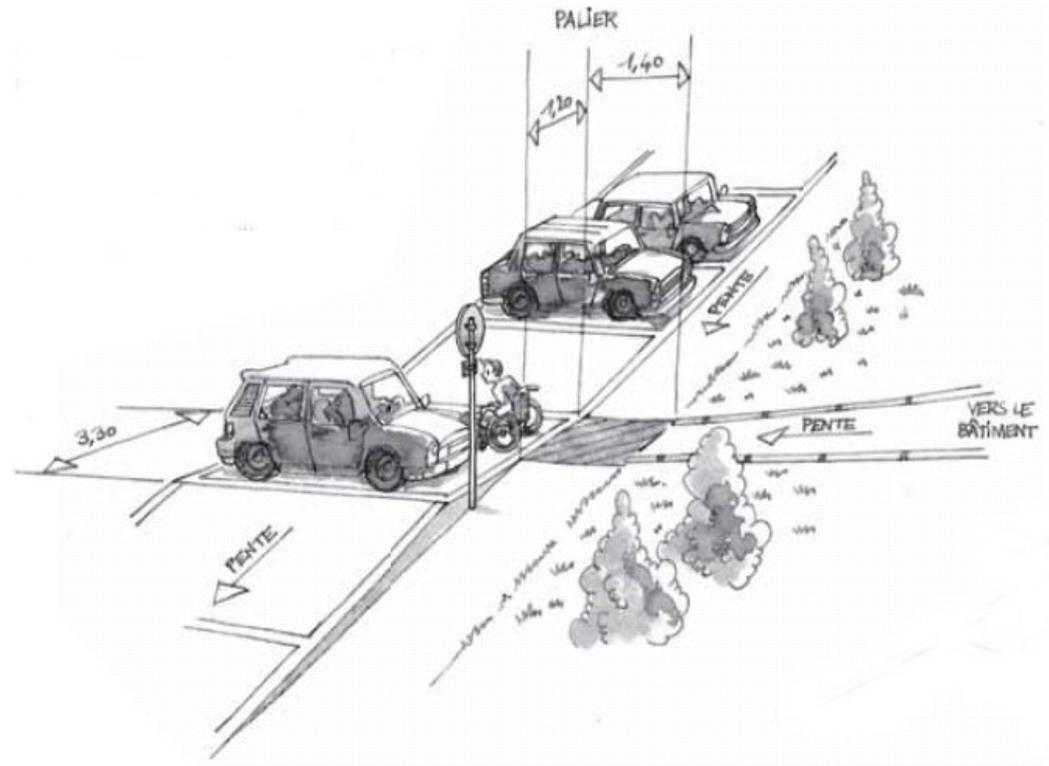
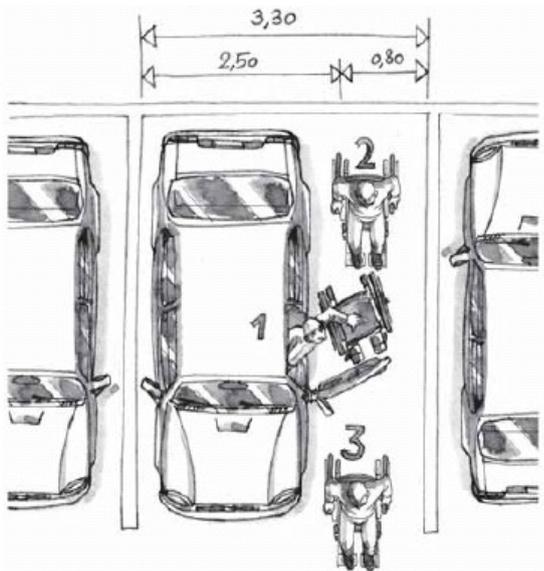
- 1) Parking de la mairie et accès à l'entrée de la mairie.
- 2) Liaison centre-bourg – équipements publics (mairie, école, salle polyvalente, terrain de sports).
- 3) Aménagement du parking du cimetière et de l'accès à l'église.
- 4) Mise aux normes des traversées piétonnes.

EVALUATION FINANCIERE (Valeur août 2009)

REALISATION D'UNE PLACE RESERVE AUX P.M.R.

Signalisation verticale (panneau B6d et panonceau M6h) :	350 € HT
Marquage au sol réglementaire, les pictogrammes et la peinture bleue (facultative) :	300 € HT
Voirie comprenant le terrassement, les matériaux et la couche de surface :	950 € HT

Estimation pour une place : 1 500 € HT



EVALUATION FINANCIERE (Valeur août 2009)

PASSAGE PIETONS

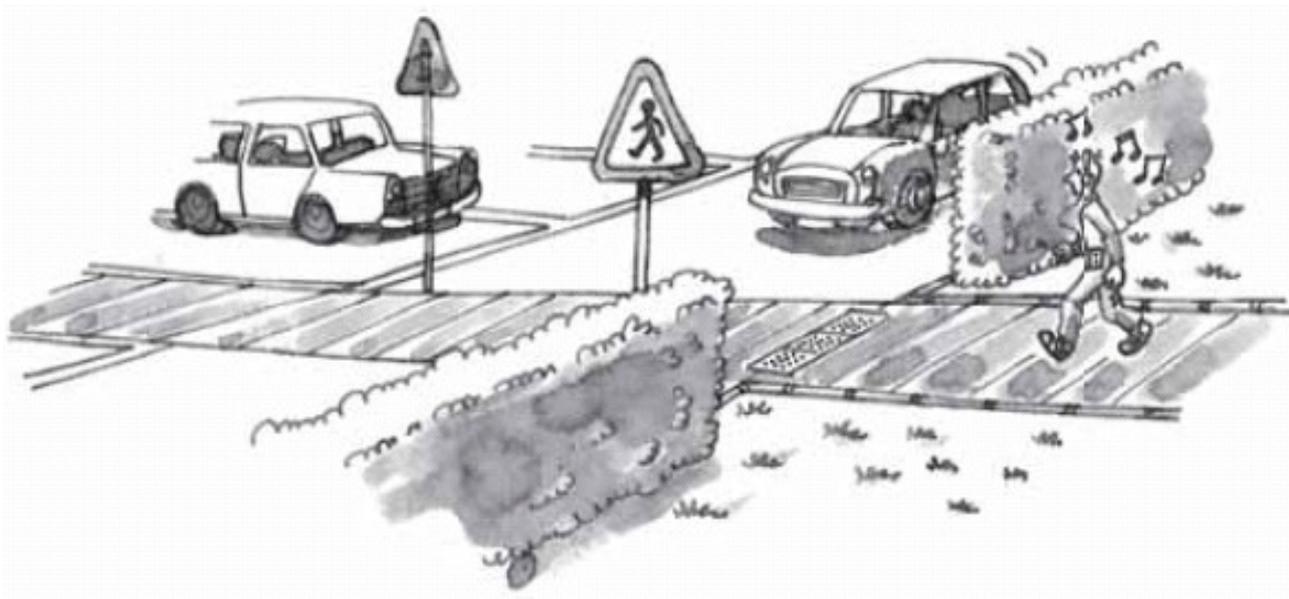
Signalisation comprenant les panneaux C20, le marquage au sol, les bandes d'éveil de vigilance et le guidage longitudinal en traversée de chaussée :

1 400 € HT

Voirie comprenant l'abaissement des bordures, le terrassement et le revêtement du trottoir :

450 € HT

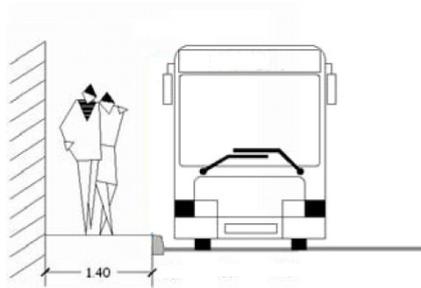
Estimation pour un passage piéton : 1 850 € HT



LIAISONS DOUCES

Réalisation d'un trottoir :

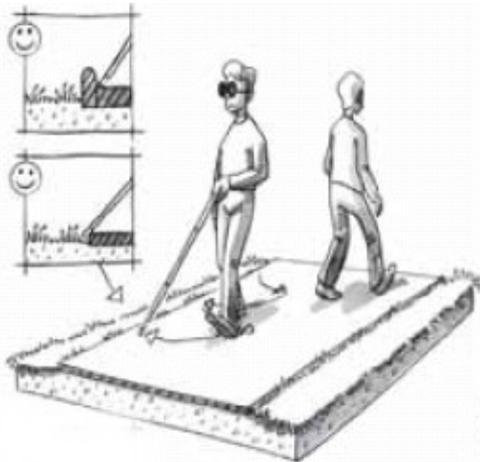
Création d'un trottoir de 1,40 mètres de large comprenant les terrassements, la pose des bordures et caniveaux ainsi que la mise en oeuvre du revêtement.



90 € HT/mètre linéaire

Réalisation d'un chemin piétonnier :

Création d'un chemin piéton aux normes comprenant les terrassements, les matériaux et le revêtement constituant l'allée piétonne .



70 € HT/mètre linéaire

EVALUATION FINANCIERE (Valeur août 2009)

DOUBLEMENT DES MARCHES PAR UNE RAMPE SUR DOMAINE PUBLIC

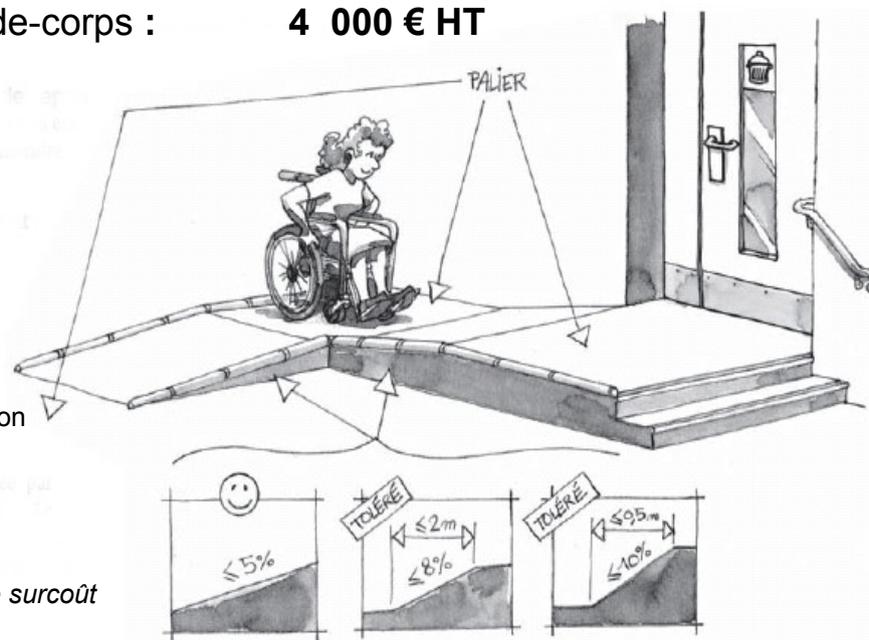
Pour une marche (6 m² d'emprise au sol) : 200 € HT

Pour deux marches (11 m² d'emprise au sol) : 600 € HT

Pour trois marches (15 m² d'emprise au sol) + garde-corps : 1 500 € HT

Pour quatre marches (21 m² d'emprise au sol) + garde-corps : 2 600 € HT

Pour cinq marches (25 m² d'emprise au sol) + garde-corps : 4 000 € HT



Coût donné à titre indicatif pour une rampe sans changement de direction comprenant l'ensemble des prestations fournitures et mise en oeuvre.

- Terrassements
- Rampe en béton à 5%,
- Palier en béton de 1,40 x 1,40,
- Garde-corps à partir d'un dénivelé de 0,40m.

En cas de rampe avec changement de direction, il convient de prévoir le surcoût nécessaire lié à la dimension plus importante des paliers.

EVALUATION FINANCIERE (Valeur août 2009)

SUPPRESSION DES OBSTACLES

Déplacement d'un support EdF	: 2 000 € HT l'unité
Déplacement d'un support téléphonique	: 1 000 € HT l'unité
Déplacement d'un panneau de signalisation	: 200 € HT l'unité
Déplacement d'un support d'éclairage public	: 800 € HT l'unité
Autres obstacles	: 1 000 € HT l'unité

PIECES ANNEXES

ZONE DE STATIONNEMENT n°1 : parking de la mairie

Nombre de places total	10				
Etat du revêtement du parking		Bon		Moyen	<input checked="" type="checkbox"/> Mauvais
Nombre de places accessibles	0			Conforme	<input type="checkbox"/> Non conforme
Signalisation verticale GIC-GIG	N	Oui / Non		Conforme	<input type="checkbox"/> Non conforme
Marquage au sol GIC-GIG	N	Oui / Non		Conforme	<input type="checkbox"/> Non conforme
Signalétique	N	Oui / Non		Conforme	<input type="checkbox"/> Non conforme
Hauteur de commande des horodateurs		< 0,90 m		> 0,90 m	
Stationnement adapté en épi ou en bataille		< 3,30 m		> 3,30 m	<input type="checkbox"/> 0 Nombre
Pente et dévers		< 2 %		> 2 %	
Continuité accessible		Oui		Partielle	<input type="checkbox"/> Non
Stationnement adapté longitudinal matérialisé		Oui	<input checked="" type="checkbox"/>	Non	
Plein pied gauche de la chaussée		Conforme		Non conforme	<input type="checkbox"/> Nombre
Plein pied droite de la chaussée		Conforme		Non conforme	<input type="checkbox"/> Nombre
Pente et dévers		< 2 %		> 2 %	
Continuité accessible		Oui		Partielle	<input type="checkbox"/> Non
Stationnement non autorisé constaté sur trottoir		Oui	<input checked="" type="checkbox"/>	Non	<input type="checkbox"/> Gênant



CONSTATS:

Revêtement tout venant

Mairie non accessible

PROPOSITIONS ET PISTES D'ACTIONS:

Aménagement du parking

Matérialisation d'une place réservée aux personnes à mobilité réduite

Rampe accès à la mairie

Références aux fiches thématiques : 1 - 2 - 4 - 6

PIECES ANNEXES

ZONE DE STATIONNEMENT n°2 : parking de l'église

Nombre de places total	15					
Etat du revêtement du parking		Bon	<input checked="" type="checkbox"/>	Moyen	<input type="checkbox"/>	Mauvais
Nombre de places accessibles	0			Conforme	<input type="checkbox"/>	Non conforme
Signalisation verticale GIC-GIG	N	Oui / Non	<input type="checkbox"/>	Conforme	<input type="checkbox"/>	Non conforme
Marquage au sol GIC-GIG	N	Oui / Non	<input type="checkbox"/>	Conforme	<input type="checkbox"/>	Non conforme
Signalétique	N	Oui / Non	<input type="checkbox"/>	Conforme	<input type="checkbox"/>	Non conforme
Hauteur de commande des horodateurs		< 0,90 m	<input type="checkbox"/>	> 0,90 m	<input type="checkbox"/>	
Stationnement adapté en épi ou en bataille		< 3,30 m	<input type="checkbox"/>	> 3,30 m	<input type="checkbox" value="0"/>	Nombre
Pente et dévers		< 2 %	<input type="checkbox"/>	> 2 %	<input type="checkbox"/>	Non
Continuité accessible		Oui	<input type="checkbox"/>	Partielle	<input type="checkbox"/>	Non
Stationnement adapté longitudinal matérialisé		Oui	<input checked="" type="checkbox"/>	Non	<input type="checkbox"/>	
Plein pied gauche de la chaussée		Conforme	<input type="checkbox"/>	Non conforme	<input type="checkbox"/>	Nombre
Plein pied droite de la chaussée		Conforme	<input type="checkbox"/>	Non conforme	<input type="checkbox"/>	Nombre
Pente et dévers		< 2 %	<input type="checkbox"/>	> 2 %	<input type="checkbox"/>	
Continuité accessible		Oui	<input type="checkbox"/>	Partielle	<input type="checkbox"/>	Non
Stationnement non autorisé constaté sur trottoir		Oui	<input checked="" type="checkbox"/>	Non	<input type="checkbox"/>	Génant



CONSTATS:

Parking non matérialisé (pas de marquage au sol)

PROPOSITIONS ET PISTES D'ACTIONS:

Matérialisation d'une place réservée aux personnes à mobilité réduite

Continuité accessible à l'église et au cimetière

Références aux fiches thématiques : 1 – 4 – 6

PIECES ANNEXES

ZONE DE STATIONNEMENT n°3 : parking de la bibliothèque

Nombre de places total	10				
Etat du revêtement du parking		Bon	<input type="checkbox"/>	Moyen	<input checked="" type="checkbox"/> Mauvais
Nombre de places accessibles	0		<input type="checkbox"/>	Conforme	<input type="checkbox"/> Non conforme
Signalisation verticale GIC-GIG	N	Oui / Non	<input type="checkbox"/>	Conforme	<input type="checkbox"/> Non conforme
Marquage au sol GIC-GIG	N	Oui / Non	<input type="checkbox"/>	Conforme	<input type="checkbox"/> Non conforme
Signalétique	N	Oui / Non	<input type="checkbox"/>	Conforme	<input type="checkbox"/> Non conforme
Hauteur de commande des horodateurs		< 0,90 m	<input type="checkbox"/>	> 0,90 m	<input type="checkbox"/>
Stationnement adapté en épi ou en bataille		< 3,30 m	<input type="checkbox"/>	> 3,30 m	<input type="checkbox"/> 0 Nombre
Pente et dévers		< 2 %	<input type="checkbox"/>	> 2 %	<input type="checkbox"/>
Continuité accessible		Oui	<input type="checkbox"/>	Partielle	<input type="checkbox"/> Non
Stationnement adapté longitudinal matérialisé		Oui	<input checked="" type="checkbox"/>	Non	<input type="checkbox"/>
Plein pied gauche de la chaussée		Conforme	<input type="checkbox"/>	Non conforme	<input type="checkbox"/> Nombre
Plein pied droite de la chaussée		Conforme	<input type="checkbox"/>	Non conforme	<input type="checkbox"/> Nombre
Pente et dévers		< 2 %	<input type="checkbox"/>	> 2 %	<input type="checkbox"/>
Continuité accessible		Oui	<input type="checkbox"/>	Partielle	<input type="checkbox"/> Non
Stationnement non autorisé constaté sur trottoir		Oui	<input checked="" type="checkbox"/>	Non	<input type="checkbox"/> Gênant



CONSTATS:

Pas de stationnement matérialisé

Aire stabilisée ou enherbée

Bibliothèque non accessible (marches)

PROPOSITIONS ET PISTES D'ACTIONS:

Aménagement du parking

Matérialisation d'une place réservée aux personnes à mobilité réduite

Continuité piétonne accessible

Rampe d'accès à la bibliothèque

Références aux fiches thématiques : 1 - 2 - 4 - 6

PIECES ANNEXES

ZONE DE STATIONNEMENT n°4 : parking de l'école et de la salle polyvalente

Nombre de places total	50				
Etat du revêtement du parking		Bon	<input type="checkbox"/>	Moyen	<input checked="" type="checkbox"/> Mauvais
Nombre de places accessibles	0		<input type="checkbox"/>	Conforme	<input type="checkbox"/> Non conforme
Signalisation verticale GIC-GIG	N	Oui / Non	<input type="checkbox"/>	Conforme	<input type="checkbox"/> Non conforme
Marquage au sol GIC-GIG	N	Oui / Non	<input type="checkbox"/>	Conforme	<input type="checkbox"/> Non conforme
Signalétique	N	Oui / Non	<input type="checkbox"/>	Conforme	<input type="checkbox"/> Non conforme
Hauteur de commande des horodateurs		< 0,90 m	<input type="checkbox"/>	> 0,90 m	<input type="checkbox"/>
Stationnement adapté en épi ou en bataille		< 3,30 m	<input type="checkbox"/>	> 3,30 m	<input type="checkbox"/> 0 Nombre
Pente et dévers		< 2 %	<input type="checkbox"/>	> 2 %	<input type="checkbox"/>
Continuité accessible		Oui	<input type="checkbox"/>	Partielle	<input type="checkbox"/> Non
Stationnement adapté longitudinal matérialisé		Oui	<input checked="" type="checkbox"/> N	Non	<input type="checkbox"/>
Plein pied gauche de la chaussée		Conforme	<input type="checkbox"/>	Non conforme	<input type="checkbox"/> Nombre
Plein pied droite de la chaussée		Conforme	<input type="checkbox"/>	Non conforme	<input type="checkbox"/> Nombre
Pente et dévers		< 2 %	<input type="checkbox"/>	> 2 %	<input type="checkbox"/>
Continuité accessible		Oui	<input type="checkbox"/>	Partielle	<input type="checkbox"/> Non
Stationnement non autorisé constaté sur trottoir		Oui	<input checked="" type="checkbox"/>	Non	<input type="checkbox"/> Gênant



CONSTATS:

Dévers de 8% de la continuité piétonne au droit des places réservées aux personnes à mobilité réduite

PROPOSITIONS ET PISTES D'ACTIONS:

Références aux fiches thématiques : 2

PIECES ANNEXES

ZONE DE STATIONNEMENT n°5 : parking de la superette

Nombre de places total	50					
Etat du revêtement du parking		Bon	<input checked="" type="checkbox"/>	Moyen	<input type="checkbox"/>	Mauvais
Nombre de places accessibles	0			Conforme	<input type="checkbox"/>	Non conforme
Signalisation verticale GIC-GIG	N	Oui / Non	<input type="checkbox"/>	Conforme	<input type="checkbox"/>	Non conforme
Marquage au sol GIC-GIG	N	Oui / Non	<input type="checkbox"/>	Conforme	<input type="checkbox"/>	Non conforme
Signalétique	N	Oui / Non	<input type="checkbox"/>	Conforme	<input type="checkbox"/>	Non conforme
Hauteur de commande des horodateurs		< 0,90 m	<input type="checkbox"/>	> 0,90 m	<input type="checkbox"/>	
Stationnement adapté en épi ou en bataille		< 3,30 m	<input type="checkbox"/>	> 3,30 m	<input type="checkbox" value="0"/>	Nombre
Pente et dévers		< 2 %	<input type="checkbox"/>	> 2 %	<input type="checkbox"/>	
Continuité accessible		Oui	<input type="checkbox"/>	Partielle	<input type="checkbox"/>	Non
Stationnement adapté longitudinal matérialisé		Oui	<input checked="" type="checkbox"/>	Non	<input type="checkbox"/>	
Plein pied gauche de la chaussée		Conforme	<input type="checkbox"/>	Non conforme	<input type="checkbox"/>	Nombre
Plein pied droite de la chaussée		Conforme	<input type="checkbox"/>	Non conforme	<input type="checkbox"/>	Nombre
Pente et dévers		< 2 %	<input type="checkbox"/>	> 2 %	<input type="checkbox"/>	
Continuité accessible		Oui	<input type="checkbox"/>	Partielle	<input type="checkbox"/>	Non
Stationnement non autorisé constaté sur trottoir		Oui	<input checked="" type="checkbox"/>	Non	<input type="checkbox"/>	Génant



CONSTATS:

Pas de place réservée aux personnes à mobilité réduite

Continuité piétonnes non assurée

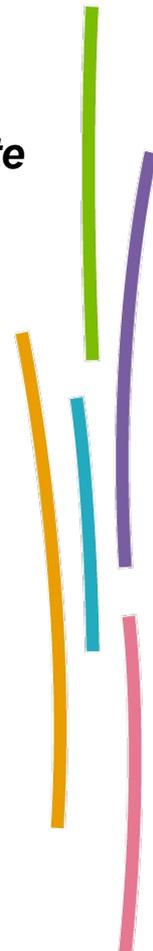
PROPOSITIONS ET PISTES D'ACTIONS:

Matérialisation de 2 places réservées aux personnes à mobilité réduite

Continuité piétonnes accessible vers les commerces

Passage piéton adapté

Références aux fiches thématiques : 1 - 2 - 4 - 6



PIECES ANNEXES

Passage piéton n°1 : RD89 – parking « superette »

Contraste visuel	N
Bande d'éveil de vigilance	N
Abaissement de trottoir $\geq 1,20$ m	N
Ressaut ≥ 2 cm	N
Palier horizontal $\geq 0,80$ m	N
Signalisation verticale	N
Guidage en traverse	N
Pente en traverse ≥ 5 %	N
Pente en traverse ≥ 2 %	N
Eclairage	N

Conformité	NC
------------	----



CONSTATS:

Bordures hautes rendant l'accessibilité au commerce difficile.

PROPOSITIONS ET PISTES D'ACTIONS:

Abaissement des bordures et pose de bandes d'éveil de vigilance

Mise aux normes complète

Références aux fiches thématiques : 1 - 2 - 4 - 6

PIECES ANNEXES

Passage piéton n°2 : RD95 – église / « superette »

Contraste visuel	N
Bande d'éveil de vigilance	N
Abaissé de trottoir $\geq 1,20$ m	N
Ressaut ≥ 2 cm	N
Palier horizontal $\geq 0,80$ m	N
Signalisation verticale	N
Guidage en traverse	N
Pente en traverse ≥ 5 %	N
Pente en traverse ≥ 2 %	N
Eclairage	N

Conformité	NC
------------	----



CONSTATS:

Bordures hautes

Pa s de continuité piétonne avec le trottoir de faible largeur

PROPOSITIONS ET PISTES D'ACTIONS:

Abaissement des bordures et pose de bandes d'éveil de vigilance

Mise aux normes complète

Références aux fiches thématiques : 1 - 2 - 4 - 6

PIECES ANNEXES

Passage piéton n°3 : RD95 – église / bibliothèque

Contraste visuel	N
Bande d'éveil de vigilance	N
Abaissé de trottoir $\geq 1,20$ m	N
Ressaut ≥ 2 cm	N
Palier horizontal $\geq 0,80$ m	N
Signalisation verticale	N
Guidage en traverse	N
Pente en traverse ≥ 5 %	N
Pente en traverse ≥ 2 %	N
Eclairage	N

Conformité	NC
------------	----



CONSTATS:

Bordures hautes

PROPOSITIONS ET PISTES D'ACTIONS:

Abaissement des bordures et pose de bandes d'éveil de vigilance

Mise aux normes complète

Références aux fiches thématiques : 1 - 2 - 4 - 6

PIECES ANNEXES

Passage piéton n°4 : Rue vers l'école

Contraste visuel	N
Bande d'éveil de vigilance	N
Abaissé de trottoir $\geq 1,20$ m	N
Ressaut ≥ 2 cm	N
Palier horizontal $\geq 0,80$ m	N
Signalisation verticale	N
Guidage en traverse	N
Pente en traverse ≥ 5 %	N
Pente en traverse ≥ 2 %	N
Eclairage	N

Conformité	NC
------------	-----------



CONSTATS:

Bordures hautes

PROPOSITIONS ET PISTES D'ACTIONS:

Abaissement des bordures et pose de bandes d'éveil de vigilance

Mise aux normes complète

Références aux fiches thématiques : 1 - 2 - 4 - 6

PIECES ANNEXES

Passage piéton n°5 : RD95 – Salle des fêtes / terrain de sports

Contraste visuel	N
Bande d'éveil de vigilance	N
Abaissé de trottoir $\geq 1,20$ m	N
Ressaut ≥ 2 cm	N
Palier horizontal $\geq 0,80$ m	N
Signalisation verticale	N
Guidage en traverse	N
Pente en traverse ≥ 5 %	N
Pente en traverse ≥ 2 %	N
Eclairage	N

Conformité	NC
------------	-----------



CONSTATS:

Bordures T2 abaissées mais encore trop haute

PROPOSITIONS ET PISTES D'ACTIONS:

Abaissement des bordures et pose de bandes d'éveil de vigilance

Mise aux normes complète

Références aux fiches thématiques : 1 - 2 - 4 - 6

PIECES ANNEXES

Aire d'arrêt des transports en communs n°1 : RD95

Plate-forme	N
Continuité du cheminement accessible à l'aire d'attente	N
Aire de rotation de diamètre 1,50 m	N
Indication des n° de ligne et destination	N
Taille des caractères ≥ 12 cm sur fond contrasté	N
Indication du nom d'arrêt (taille des caractères ≥ 8 cm sur fond contrasté)	N
Conformité	NC



PIECES ANNEXES

Aire d'arrêt des transports en communs n°2 : VC2

Plate-forme	N
Continuité du cheminement accessible à l'aire d'attente	N
Aire de rotation de diamètre 1,50 m	N
Indication des n° de ligne et destination	N
Taille des caractères ≥ 12 cm sur fond contrasté	N
Indication du nom d'arrêt (taille des caractères ≥ 8 cm sur fond contrasté)	N
Conformité	NC



PIECES ANNEXES

Aire d'arrêt des transports en communs n°3 : RD90

Plate-forme	N
Continuité du cheminement accessible à l'aire d'attente	N
Aire de rotation de diamètre 1,50 m	N
Indication des n° de ligne et destination	N
Taille des caractères ≥ 12 cm sur fond contrasté	N
Indication du nom d'arrêt (taille des caractères ≥ 8 cm sur fond contrasté)	N
Conformité	NC



PIECES ANNEXES

Aire d'arrêt des transports en communs n°4 : parking « superette »

Plate-forme	N
Continuité du cheminement accessible à l'aire d'attente	N
Aire de rotation de diamètre 1,50 m	N
Indication des n° de ligne et destination	N
Taille des caractères ≥ 12 cm sur fond contrasté	N
Indication du nom d'arrêt (taille des caractères ≥ 8 cm sur fond contrasté)	N
Conformité	NC



PIECES ANNEXES

Aire d'arrêt des transports en communs n°5 : RD89

Plate-forme	N
Continuité du cheminement accessible à l'aire d'attente	N
Aire de rotation de diamètre 1,50 m	N
Indication des n° de ligne et destination	N
Taille des caractères ≥ 12 cm sur fond contrasté	N
Indication du nom d'arrêt (taille des caractères ≥ 8 cm sur fond contrasté)	N
Conformité	NC

