



Délibération

DI/JFM

Envoyé en préfecture le 17/02/2020

Reçu en préfecture le 17/02/2020

Affiché le



ID : 017-211704150-20200205-20_19PAVE-DE

CONSEIL MUNICIPAL DU MERCREDI 5 FEVRIER 2020

2020 – 19. PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS APPROBATION DU PAVE

Président de séance : Monsieur Jean-Philippe MACHON

Etaient présents : 32

Jean-Philippe MACHON, Jean-Pierre ROUDIER, Nelly VEILLET, Françoise BLEYNIE, Frédéric NEVEU, Liliane ARNAUD, Marcel GINOUX, Céline VIOLLET, Dominique ARNAUD, Gérard DESRENTE, Jacques LOUBIERE, Danièle COMBY, Jean ENGELKING, Dominique DEREN, Christian SCHMITT, Christian BERTHELOT, Marylise MOREAU, Philippe CREACHCADEC, Marie-Line CHEMINADE, Bruno DRAPRON, Nicolas GAZEAU, Caroline AUDOUIN, Claire CHATELAIS, Mélissa TROUVE, Aziz BACHOUR, Erol URAL, Brigitte BERTRAND, Romain GUERIVE, François EHLINGER, Laurence HENRY, Renée BENCHIMOL-LAURIBE, Serge MAUPOUET.

Excusés ayant donné pouvoir : 2

Philippe CALLAUD à François EHLINGER, Josette GROLEAU à Serge MAUPOUET.

Absente excusée : 1

Brigitte FAVREAU

Secrétaire de séance : Marcel GINOUX

Date de la convocation : 30 janvier 2020

Date d'affichage : 7 7 FEV. 2020

Le Conseil Municipal,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment l'article L.2121-29 et L.2143-3,

Vu la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées et notamment son article 45,

Vu le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics,

Vu le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics,

Vu la délibération n° 2018-21 du Conseil Municipal du 13 février 2018 portant sur le lancement de l'étude pour l'élaboration du Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE),

Vu la délibération n° 2019-27 du Conseil Municipal du 6 février 2019 définissant le périmètre opérationnel de l'étude du PAVE,



Considérant que le diagnostic de l'accessibilité a été réalisé sur l'ensemble du périmètre opérationnel permettant de desservir les centralités de la commune et ses différentes fonctions,

Considérant qu'un plan d'action a été élaboré, à partir de ce diagnostic, dans le cadre de l'étude et détaillant les actions à mener à court terme, à moyen terme et à long terme pour améliorer les conditions d'accessibilité de la voie communale,

Après consultation de la Commission « Dynamiser » du jeudi 23 janvier 2020,

Il est proposé au Conseil Municipal de délibérer :

- Sur l'approbation du rapport final du dossier PAVE, présentant un cheminement piéton continu sur l'ensemble de la commune et permettant de desservir les centralités de la commune et ses différentes fonctions ainsi qu'un plan d'action à mettre en œuvre pour rendre la voirie accessible à tous tel que présenté dans le rapport final du PAVE annexé à la présente délibération.
- Sur l'autorisation donnée à Monsieur le Maire ou son représentant à signer tout document afférent à ce dossier.

Le Conseil Municipal,

Après en avoir délibéré,

ADOpte à l'unanimité l'ensemble de ces propositions.

Pour l'adoption : 34

Contre l'adoption : 0

Abstention : 0

Ne prend pas part au vote : 0

Les conclusions du rapport,
mises aux voix, sont adoptées.
Pour extrait conforme,
Le Maire,

Jean-Philippe MACHON



En application des dispositions des articles R.421-1 à R.421-5 du code de justice administrative, cette décision peut faire l'objet d'un recours en annulation par courrier ou par l'application Télécours citoyens accessible à partir du site www.telerecours.fr devant le Tribunal Administratif de Poitiers dans un délai de deux mois à compter de sa publication.



Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE)



Novembre 2019

Envoyé en préfecture le 17/02/2020
Reçu en préfecture le 17/02/2020
Affiché le 17/02/2020
ID : 017-211704150-20200205-20_19PAVE-DE



Sommaire

Sommaire.....	2
Renseignements.....	4
Préambule.....	5
Introduction.....	6
Partie 1 : Analyse territoriale et structuration des données du SIG.....	7
1.1. Périmètre d'étude du PAVE.....	7
1.2. Organisation de la collecte de données <i>in situ</i>	8
1.2.1. Matériel de relevé.....	8
1.2.2. Moyens humains	10
1.3. Structuration du SIG pour représenter la « chaîne de déplacement » à l'échelle de la voirie et des espaces publics	11
1.4. Concertation et délimitation du périmètre du PAVE.....	12
Partie 2 : Synthèse du diagnostic d'accessibilité de la voirie et des espaces publics.....	16
2.1. Synthèse des obstacles d'accessibilité en fonction de leur nature.....	16
2.1.1. Nature des obstacles sur le cheminement.....	17
2.1.2. Nature des obstacles sur les traversées.....	19
2.1.3. Nature des obstacles au niveau des équipements et des mobiliers urbains.....	22
2.1.4. Nature des obstacles au niveau des places de stationnement.....	24
2.1.5. Nature des obstacles au niveau des escaliers urbains.....	26
2.2. Synthèse des obstacles d'accessibilité par déficience	28
2.2.1. Synthèses des obstacles pour la déficience cognitive	29
2.2.2. Synthèse des obstacles pour la déficience auditive	30

2.2.3. Synthèse des obstacles pour la déficience visuelle.....	32
2.2.4. Synthèse des obstacles pour la déficience motrice.....	33
Partie 3 : Indice d'accessibilité et chiffrage estimatif global.....	35
3.1. Indice d'accessibilité de la voirie et des espaces publics prioritaires.....	35
3.2. Chiffrage estimatif global du diagnostic d'accessibilité de la voirie et des espaces publics.....	36
Partie 4 : plan d'actions de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.....	37
4.1. Préambule : amélioration continue de l'accessibilité universelle.....	37
4.2. Action 1 (court terme) : Mise en accessibilité de l'axe centre-ville / Gare.....	38
4.3. Action 2 (moyen terme) : Evaluation, mise en conformité et extension des zones de rencontres.....	39
4.4. Action 3 (moyen terme) : Mise en accessibilité d'une zone de 150 m autour des ERP et IOP de la commune.....	40
4.5. Action 4 (long terme) : Mise en accessibilité des axes structurants radio-concentriques et des zones résidentielles.....	41
4.6. Action 5 : Jalonnement du cheminement pour les piétons.....	42
4.7. Action 6 : Gouvernance et mise en œuvre du PAVE.....	43
4.8. Chiffrage estimatif du scénario d'actions de mise en accessibilité pour la mise en œuvre du PAVE.....	44
Conclusion.....	45

Renseignements

Mission : Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE)
Maître d'ouvrage : Hôtel de ville de Saintes Square André-Maudet 17 100 Saintes
Rapport élaboré en : Novembre 2019
Consultants David AMIAUD - ADERA Alexandre BERLAND - AxeSIG

Envoyé en préfecture le 17/02/2020

Reçu en préfecture le 17/02/2020

Affiché le



ID : 017-211704150-20200205-20_19PAVE-DE

Préambule

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » a créé l'obligation pour toutes collectivités d'établir un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (P.A.V.E). Le PAVE fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées, l'ensemble de la voirie et des espaces publics situés sur le territoire de la commune. Ces dispositions doivent être conformes aux prescriptions techniques de l'arrêté du 15 janvier 2007 pris en application du décret susvisé. Il doit mettre en évidence des chaînes de déplacement permettant d'assurer la continuité du cheminement accessible entre les différents secteurs de la commune (cadre bâti, espaces et bâtiments publics, commerces...). Son élaboration doit être effectuée en concertation avec les acteurs locaux en particulier les associations implantées localement de personnes en situation de handicap et de commerçants. Il est décliné au sein d'un plan d'actions, hiérarchisant les propositions d'aménagement et précisant les conditions de réalisation. L'ensemble des aménagements proposés devra être conforme aux décrets 2006-1657 et 2006-1658 fixant notamment les prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

La loi du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » repose sur :

- la prise en compte de tous les handicaps, non seulement moteurs, mais aussi sensoriels (visuels et auditifs), cognitifs et psychiques, et de toutes difficultés liées au déplacement,
- la volonté de traiter l'intégralité de la chaîne de déplacement qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.

Introduction

Saintes est une commune sud-ouest de la France, située dans le département de la Charente-Maritime et la Région Nouvelle-Aquitaine. Selon les chiffres de l'INSEE, la commune comptait 25 355 habitants en 2016. D'une superficie de 45,55 km² Saintes est ville caractérisée par une très forte densité de 557 habitants au km².

La réalisation du PAVE de Saintes s'inscrit dans un contexte d'analyse de la chaîne du déplacement et plus particulièrement de la voirie et des espaces publics à l'échelle de la commune.

L'étude de la voirie et des espaces publics de Saintes s'est déroulée de la façon suivante :

- Classification des cheminements en fonction de la répartition spatiale les pôles générateurs de déplacements (Mairie, écoles, commerces, transports, lieux culturels...);
- Visites de terrain afin de localiser les obstacles d'accessibilité ;
- Elaboration d'un plan d'actions.

Depuis de nombreuses années, la municipalité s'inscrit activement dans une politique en faveur des personnes en situation de handicap. Un premier diagnostic de la voirie et des espaces publics avait été réalisé en 2010.

L'Agenda d'Accessibilité Programmé (Ad'AP) réalisé sur les bâtiments et espaces verts de la Ville est établi sur une durée de 9 ans (2016/2024).

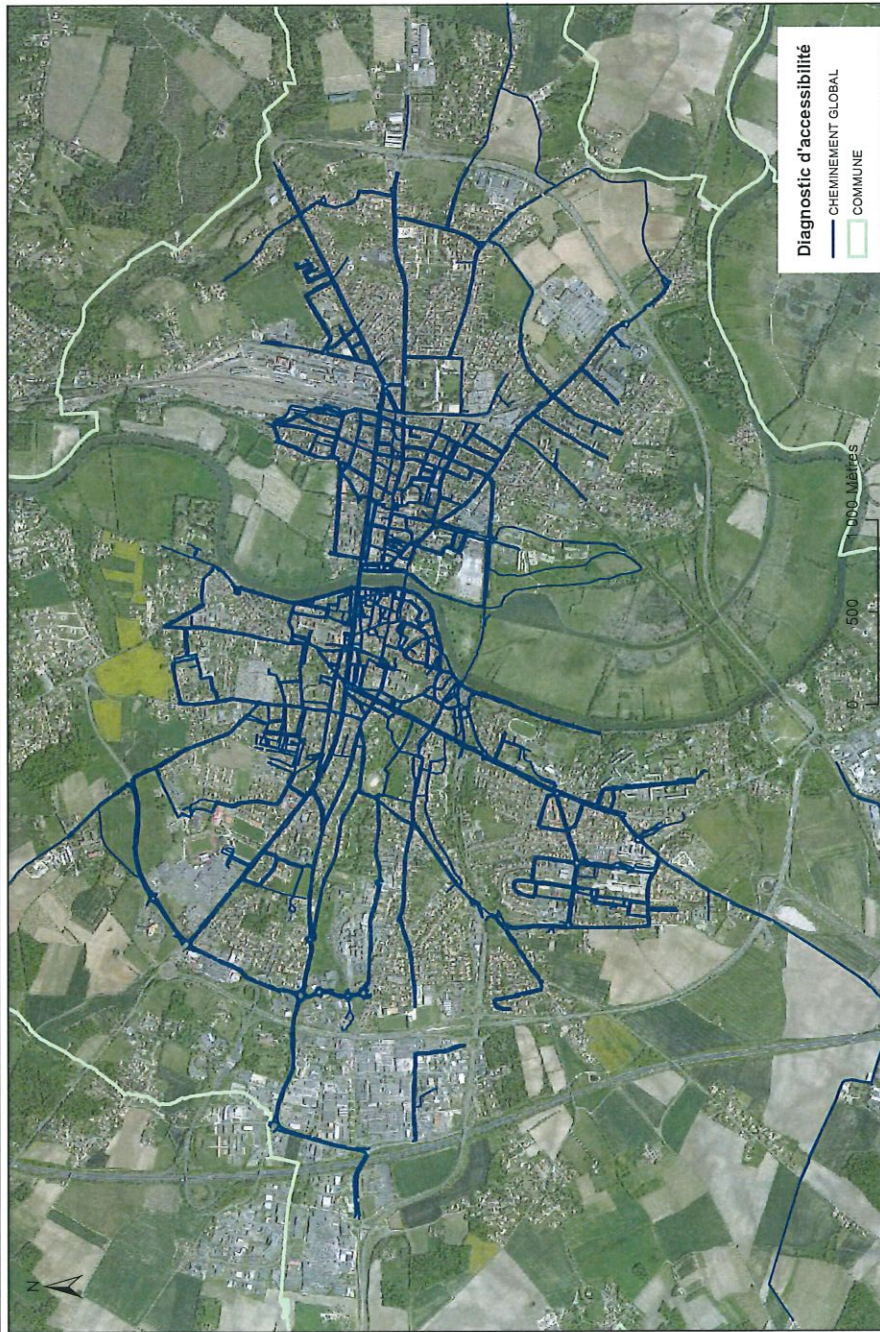
La ville de Saintes aménage les points d'arrêts des transports en commun en partenariat avec l'Agglomération de Saintes dans le cadre de la mise en œuvre de l'Ad'AP transport.

Partie 1 : Analyse territoriale et structuration des données du SIG

1.1. Périmètre d'étude du PAVE

La Ville a fait le choix de réaliser le diagnostic sur un périmètre préférentiel au sien de son territoire, soit approximativement 100 km de voies.

Périmètre d'étude



1.2. Organisation de la collecte de données *in situ*

1.2.1. Matériel de relevé

Pour effectuer les relevés durant la phase d'investigation *in situ* différents outils ont été utilisés :

- Des GPS équipés de SIG mobiles : Trimble Juno SB, Trimble Juno 5, Trimble TDC 100 et Magellan. L'utilisation du GPS a permis durant la phase de relevés de saisir sur le terrain les contraintes d'accessibilités. Les obstacles ont ainsi été géolocalisés afin de fournir à la collectivité une localisation relativement précise lors du suivi des travaux de mise en conformité.



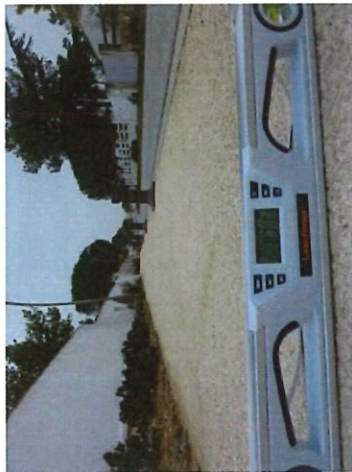
- Une règle Handipige : outil de mesure servant à mesurer les pentes, les largeurs de grilles, les ressauts, les aires de rotations...



- Un mètre enrouleur pour mesurer les largeurs de trottoirs, les largeurs des escaliers, la hauteur des mobiliers, la hauteur des commandes, la hauteur des poteaux, les mesures de places de parking...



- Un niveau électronique pour mesurer les pentes et les devers, des rampes d'accès...



- Un appareil photo numérique pour photographier les obstacles d'accessibilité (revêtement du sol, largeur du cheminement, l'absence d'abaissement de trottoir, le non-respect de l'abaque de détection...).

1.2.2. Moyens humains

L'investigation « *in situ* » a été réalisée en mai et juin 2019. La phase de diagnostic terrain fut réalisée par des équipes constituées en binôme d'auditeurs en accessibilité universelle, pouvant être composées des profils suivants :

- auditeur en accessibilité non-voyant
- auditeur en accessibilité spécialisé en géomatique

Envoyé en préfecture le 17/02/2020

Reçu en préfecture le 17/02/2020

Affiché le

Berger
Levrault

ID : 017-211704150-20200205-20_19PAVE-DE

1.3. Structuration du SIG pour représenter la « chaîne de déplacement » à l'échelle de la voirie et des espaces publics

Pour assurer le relevé cohérent et continu de la « chaîne de déplacement » une base de données géographiques a été générée et structurée autour de cinq entités spatiales :

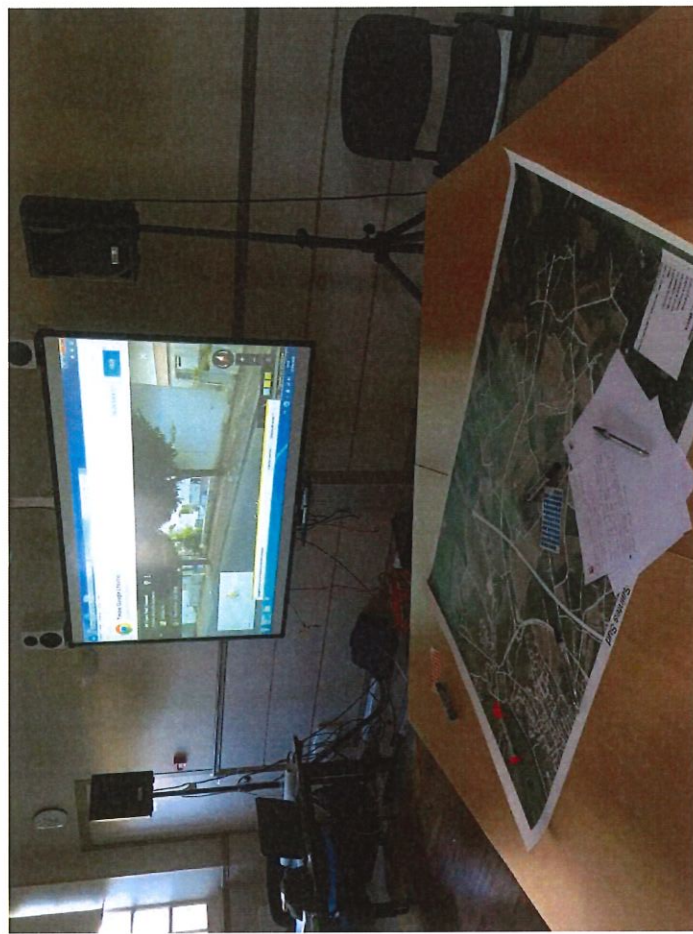
- **Cheminement** : cette table constituée d'objets linéaires répertorie l'ensemble des cheminements audités et qualifie les anomalies linéaires rencontrées ou non.
- **Traversées pour piétons** : cette table constituée d'objets linéaires répertorie l'ensemble des traversées pour piétons audités et l'absence de traversée. La table permet de qualifier la qualité de la traversée en indiquant les anomalies rencontrées ou non.
- **Mobilier et obstacle ponctuel** : cette table constituée d'objets ponctuels répertorie les anomalies pouvant impacter ponctuellement la couche **cheminement**.
- **Stationnement** : cette table constituée d'objets ponctuels répertorie l'ensemble des places de stationnements audités et qualifie l'absence ou la présence d'une ou plusieurs anomalies.
- **Escalier** : cette table constituée d'objets ponctuels répertorie l'ensemble des escaliers audités et qualifie les anomalies rencontrées ou non.
- **Arrêt de transport en commun** : cette table constituée d'objets ponctuels répertorie l'ensemble des arrêts de bus audités et qualifie les anomalies rencontrées ou non.

1.4. Concertation et délimitation du périmètre du PAVE

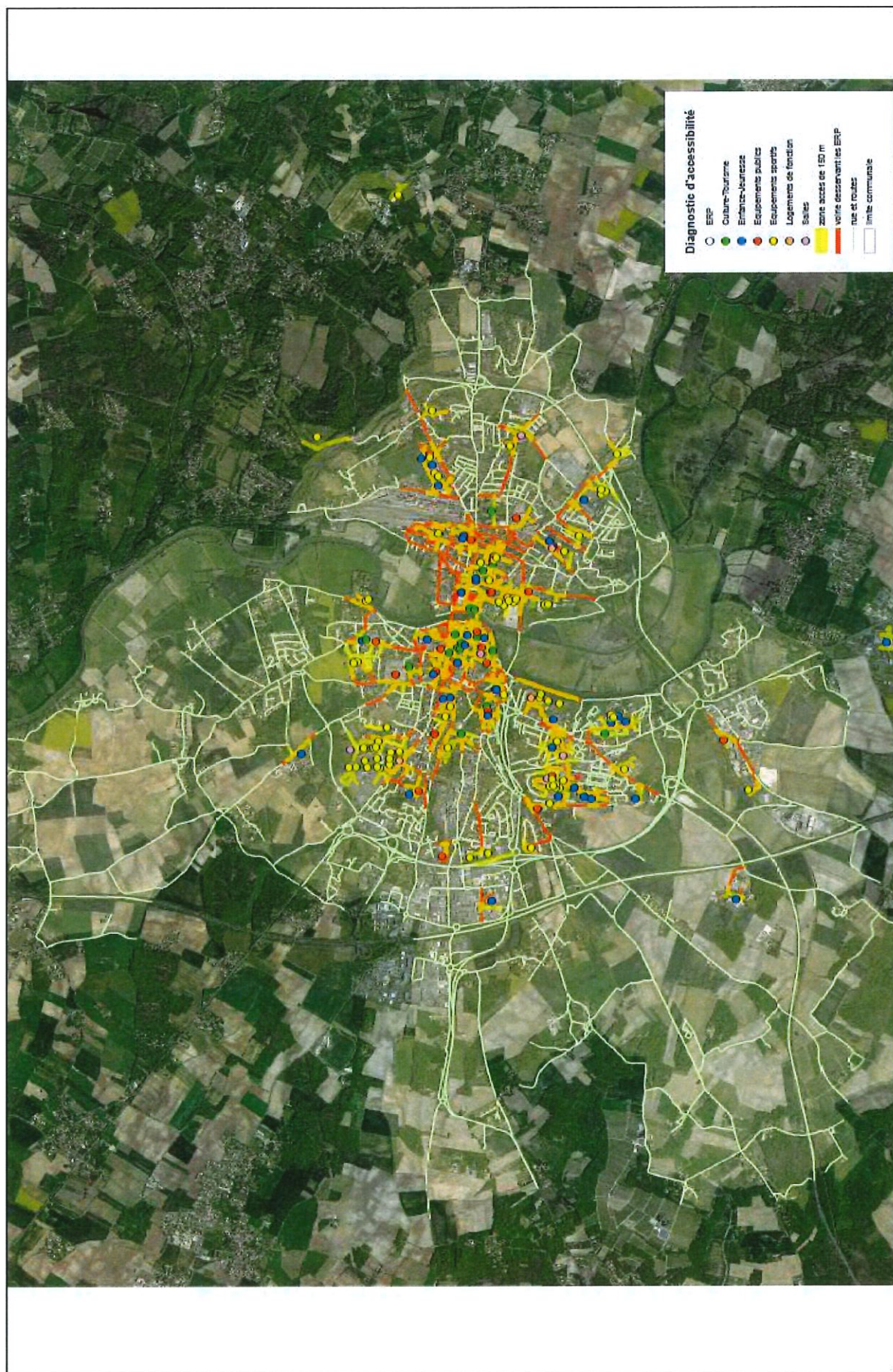
La délimitation du périmètre du PAVE a été obtenue à partir du croisement des données suivantes :

- Périmètre d'étude proposé par les services techniques lors du montage de l'étude ;
- Localisation des Etablissements Recevant du Public (ERP) et Installation ouverte au Public (IOP) de la ville de Saintes ;
- Localisation des places pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) de la ville ;
- Localisation des zones de circulation particulières ;
- Localisation des zones d'atteintes de 150 m autour des ERP et IOP de la commune.

Le mardi 17 avril 2018 se sont déroulés deux ateliers de concertations. Les ateliers ont permis d'accueillir deux groupes d'une vingtaine de personnes sur des durées de 2h environ. Lors des ateliers les personnes présentes ont eu à leur disposition 5 tables où étaient disposées des plans de la commune ainsi qu'un accès à Google Street View. Les participants ont pu émettre leur avis sur la qualité de l'accessibilité en notant sur des plans leurs difficultés quotidiennes.



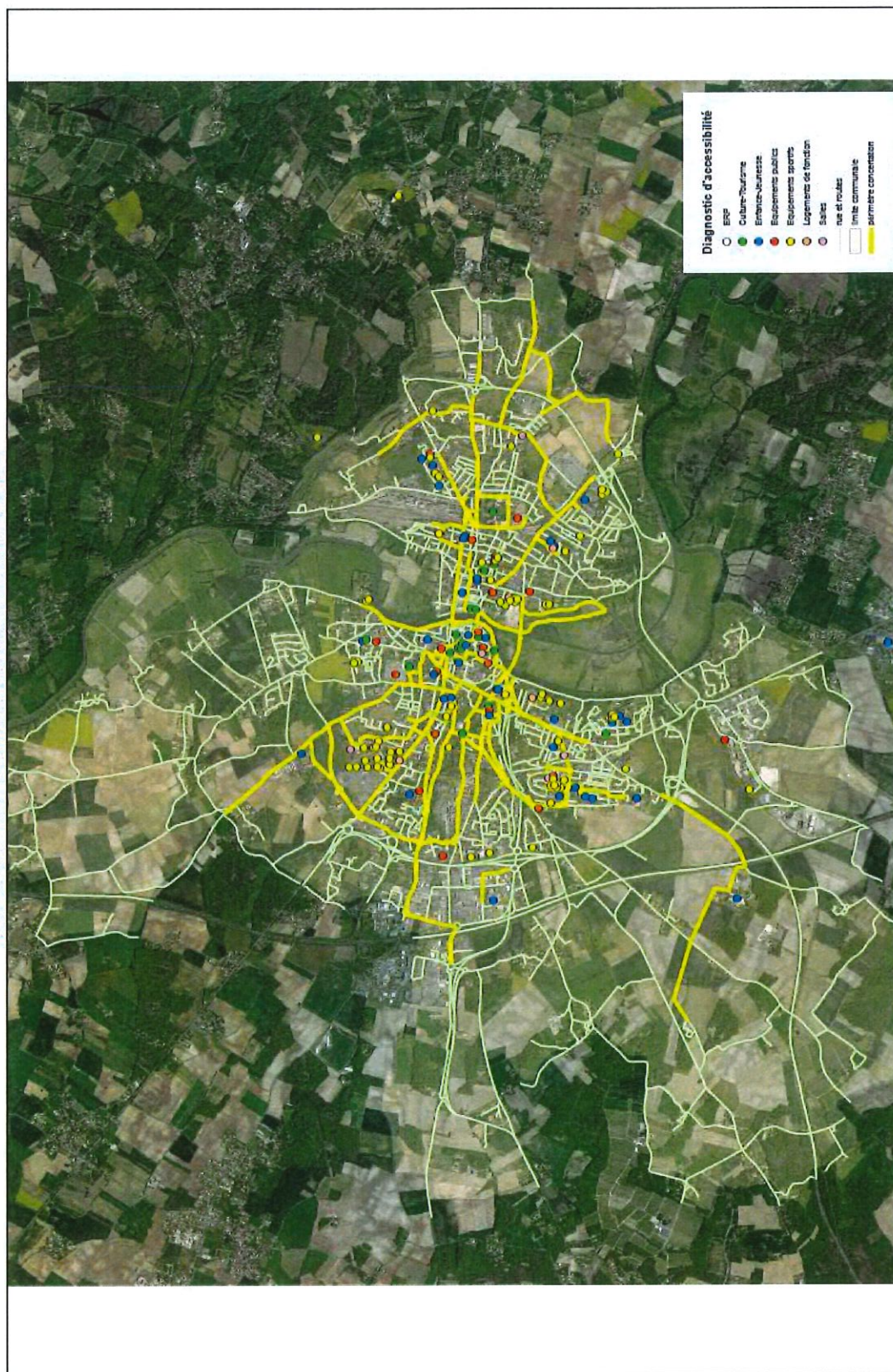
Localisation des zones d'atteintes de 150 m autour des ERP de la ville de Saintes en 2018



Sources cartographiques : données cartographiques et IGN des services de la ville de Saintes
 Données issues du travail de concertation avec les habitants le 17 mai 2018

Le travail de concertation avec les usagers a permis de proposer un premier périmètre d'étude 57 km de voies environ.

Localisation du périmètre d'étude du PAVE par les habitants de la ville de Saintes lors de la concertation en 2018



Sources cartographiques : données cartographiques et IGN des services de la ville de Saintes
Données issues du travail de concertation avec les habitants le 17 mai 2018



Envoyé en préfecture le 17/02/2020

Reçu en préfecture le 17/02/2020

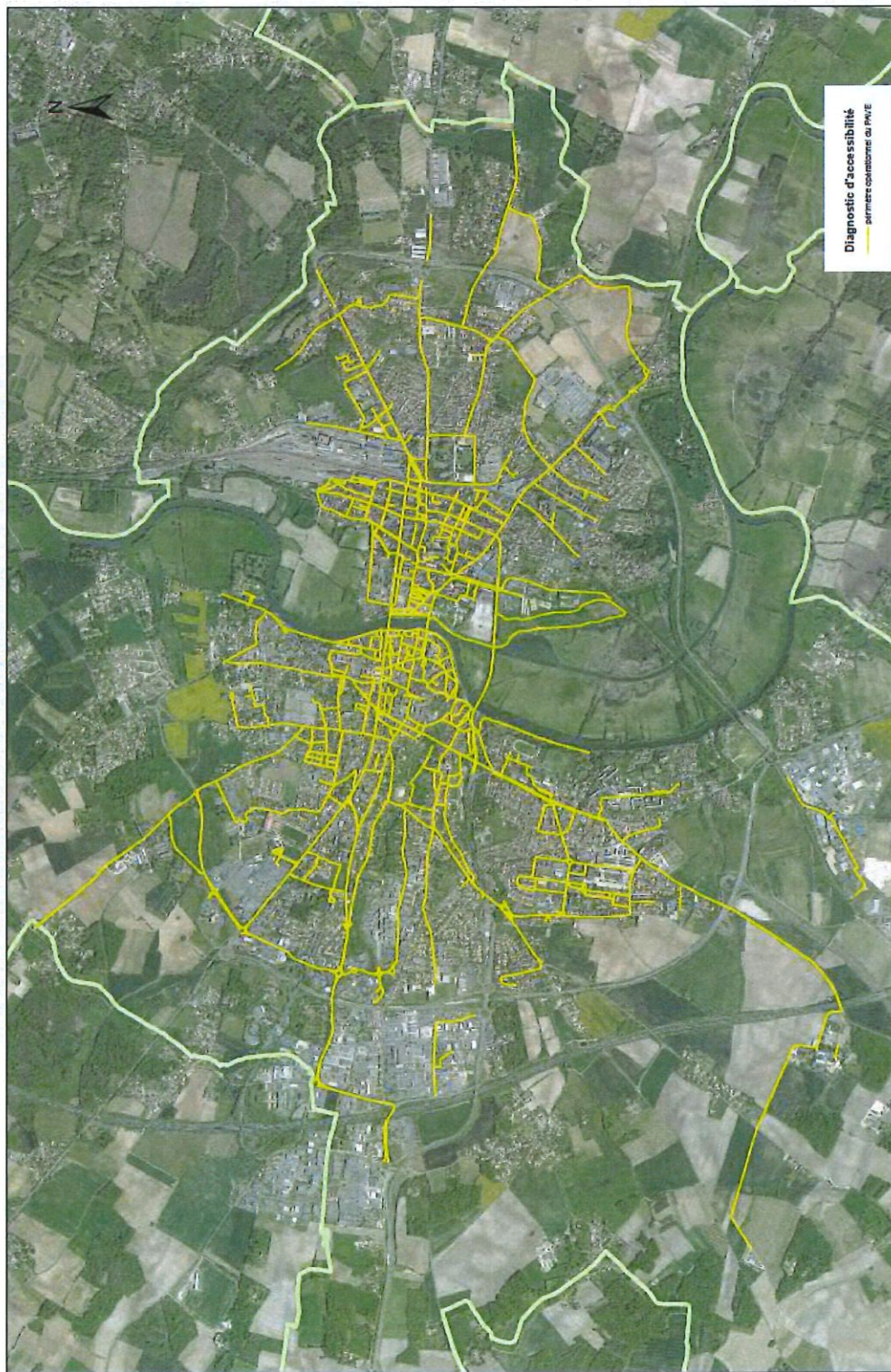
Affiché le

ID : 017-211704150-20200205-20_19PAVE-DE



Le croisement final des données a permis de définir un périmètre d'étude opérationnel d'environ 100 km de voies desservant les centralités de la commune et ses différentes fonctions

Périmètre opérationnel d'étude du PAVE de la ville de Saintes en 2018 / 2019



Sources cartographiques : données cartographiques et IGN des services de la ville de Saintes
Données issues du relevé GPS réalisé en 2018



Envoyé en préfecture le 17/02/2020

Reçu en préfecture le 17/02/2020

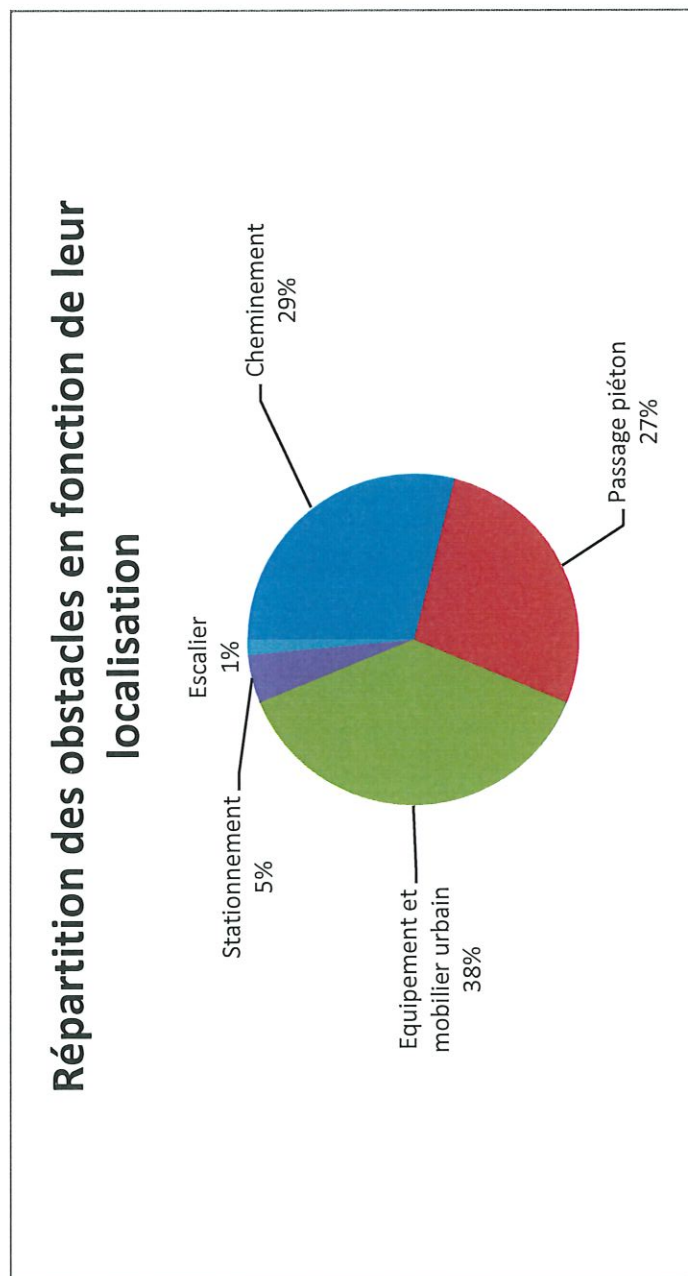
Affiché le

ID : 017-211704150-20200205-20_19PAVE-DE

Partie 2 : Synthèse du diagnostic d'accessibilité de la voirie et des espaces publics

2.1. Synthèse des obstacles d'accessibilité en fonction de leur nature

Le diagnostic d'accessibilité de la voirie et des espaces publics a identifié 12 987 obstacles d'accessibilité.



Chacun des cinq objets constituant la « chaîne de déplacement » à l'échelle de la voirie et des espaces publics peut comprendre plusieurs types d'anomalies.

Un segment de trottoir peut par exemple avoir un devers supérieur à 2%, une pente supérieure à 5% et une largeur inférieure à 140 cm.

2.1.1. Nature des obstacles sur le cheminement

La mise en accessibilité des cheminements piétons passe par un traitement de qualité des trottoirs afin de réduire, dans la mesure du possible, les facteurs physiques contraignant les déplacements des piétons à mobilité réduite. Ces facteurs impactant plus ou moins la pénibilité des déplacements sont : le dévers supérieur à 2%, la pente en long supérieure à 5%, la mauvaise qualité du revêtement du cheminement et la largeur du cheminement lorsqu'elle est inférieure à 1,40m.

L'accessibilité des cheminements doit répondre aux besoins de tous les usagers (personnes à mobilité réduite ou non). Ainsi un trottoir large permet aux piétons de se croiser et facilite le cheminement des personnes en situation de handicap accompagnées. Les trottoirs dont le revêtement est de mauvaise qualité présentent de nombreux obstacles à la marche, à la roue ou à la canne et contraignent en conséquence les déplacements des personnes à mobilité réduite. Enfin, la discontinuité des cheminements, liée à l'absence de trottoir par exemple, met en danger le piéton en l'obligeant à circuler sur la chaussée et à se retrouver en conséquence en conflit d'usage avec l'automobiliste ou le cycliste.

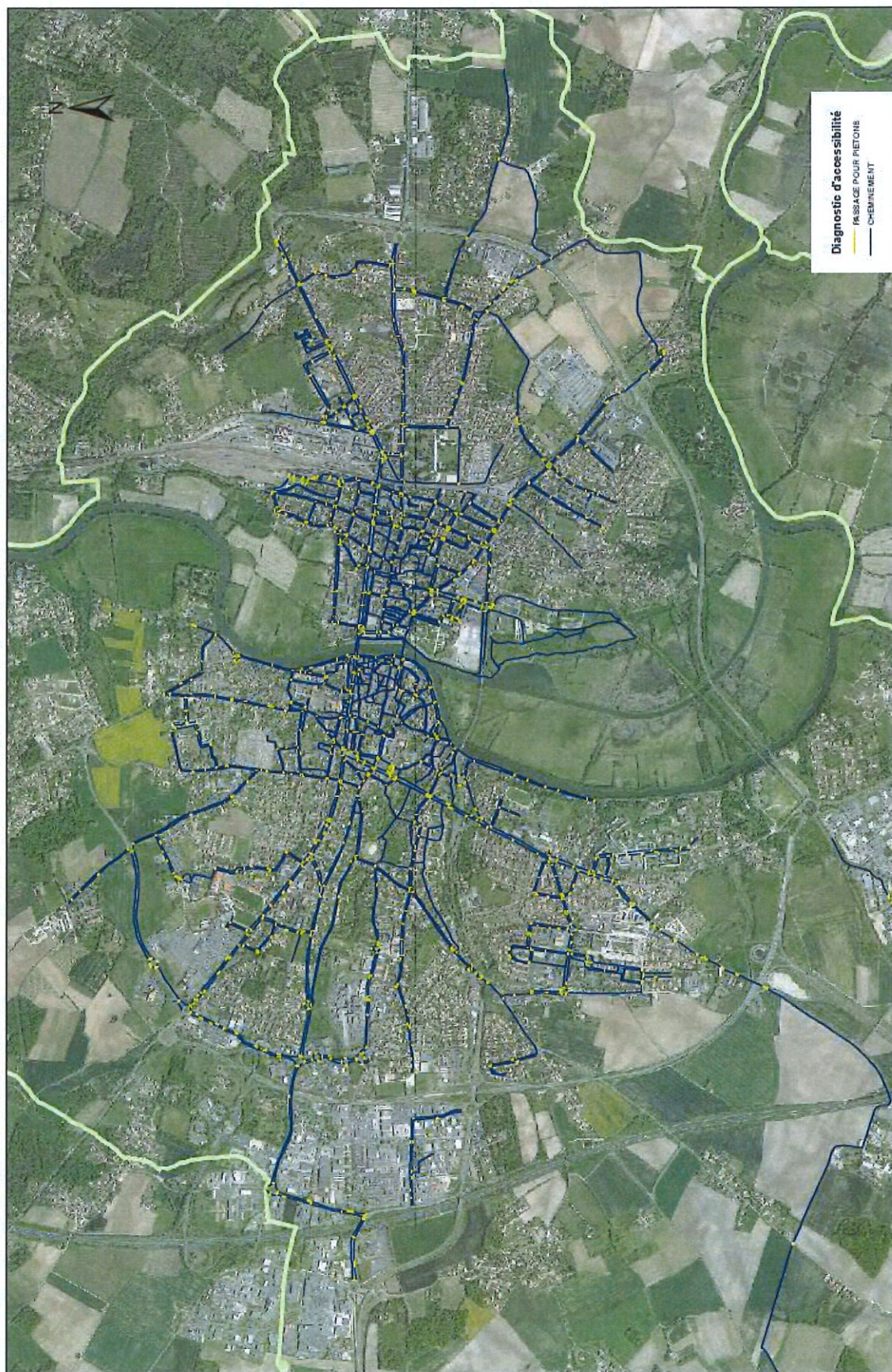
Le parcours des 100 km de voies identifiées pour le périmètre du PAVE a aboutit à la cartographie et à l'audit d'environ 136 km de trottoirs.

La répartition des anomalies sur le cheminement est la suivante :

Répartition des obstacles sur le Cheminement

Cheminement	Nombre	%
Trottoir inférieur à 140 cm	440	11,32
Pente supérieure à 5 %	467	12,01
Devers supérieur à 2 %	1769	45,51
Mauvaise qualité du sol	925	23,80
Rupture topographique insuffisamment détectable	16	0,41
Contraste visuel insuffisant pour permettre un bon repérage sur la chaussée	55	1,41
Absence de trottoir	215	5,53
Total	3887	100,00

Graphe piéton du périmètre opérationnel du PAVE de la ville de Saintes en 2018



Sources cartographiques : données cartographiques et IGN des services de la ville de Saintes
Données issues du relevé GPS réalisé en 2018



Envoyé en préfecture le 17/02/2020

Reçu en préfecture le 17/02/2020

Affiché le

ID : 017-211704150-20200205-20_19PAVE-DE

Berger
Levrault

2.1.2. Nature des obstacles sur les traversées

La traversée piétonne est une zone à enjeux en matière de continuité de la chaîne de déplacement et accidentogène dans la mesure où il s'agit d'un espace de cohabitation entre les piétons et les véhicules roulants. Leur traitement demande de considérer l'intégralité des capacités de déplacement du public à mobilité réduite. Les préconisations en faveur des personnes à mobilité réduite favorisent la sécurisation des traversées pour tous. Sur la commune les traversées piétonnes ne sont pas toutes équipées de bandes d'éveil à la vigilance. La bande d'éveil à la vigilance est un équipement primordial pour faciliter le déplacement des personnes non-voyantes et malvoyantes ou alerter toutes personnes faisant preuve d'inattention. D'autre part le marquage des traversées par des bandes blanches est nécessaire pour les personnes aveugles accompagnées d'un chien guide et utile pour les personnes ayant besoin de repères spatiaux pour baliser leurs déplacements (enfants, personnes atteintes de déficiences cognitives). Sur les 1036 passages pour piétons auditées voici la répartition des anomalies :

Répartition des obstacles sur les passages piétons

Traversée pour piétons	Nombre	%
Intersection sans passage piéton	311	8,48
Ressaut supérieur à 2 cm	679	18,51
Pente du bateau de trottoir supérieure à 8 % ou 12%	381	10,39
Largeur minimum de l'abaissé de trottoir 120 cm	20	0,55
Largeur minimum entre bateau et mur	104	2,84
Absence de bande d'éveil à la vigilance	1083	29,53
Défaut de détection tactile des limites ou de l'orientation de la traversée	505	13,77
Absence ou effacement du marquage de la traversées	420	11,45
bombé de chaussée	85	2,32
Avaloir dans l'axe de la traversée	63	1,72
Absence de dispositif sonore	17	0,46
Total	3668	100,00

A noter :

En France plusieurs zones à circulation particulières sont aménageables pour assurer une meilleure circulation des piétons et une meilleure cohabitation entre les piétons, les cyclistes et les véhicules :

- Aire piétonne
- Zone de rencontre
- Zone 30

	<i>La zone de rencontre est introduite par le décret 2008-754 du 30 juillet 2008.</i> <i>L'article R110-2 du code de la route indique que la zone de rencontre est une « section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/ h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »</i> <i>Le CEREMA recommande de conserver des espaces continus dédiés aux piétons sur lesquels se trouveront les cheminements dégagés de tout obstacle.</i> <i>Aucun passage pour piéton ne doit être matérialisé mais le CEREMA recommande que les traversées soient suggérées si besoin, avec une préférence pour les éléments de guidage.</i>
	<i>L'article R110-2 du code de la route indique que la zone 30 est une « section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/ h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »</i> <i>Le recours aux passages piétons est possible mais son usage doit être limité.</i>

La commune de Saintes a fait le choix de matérialiser les passages piétons avec des bandes blanches en zone 30.

Envoyé en préfecture le 17/02/2020

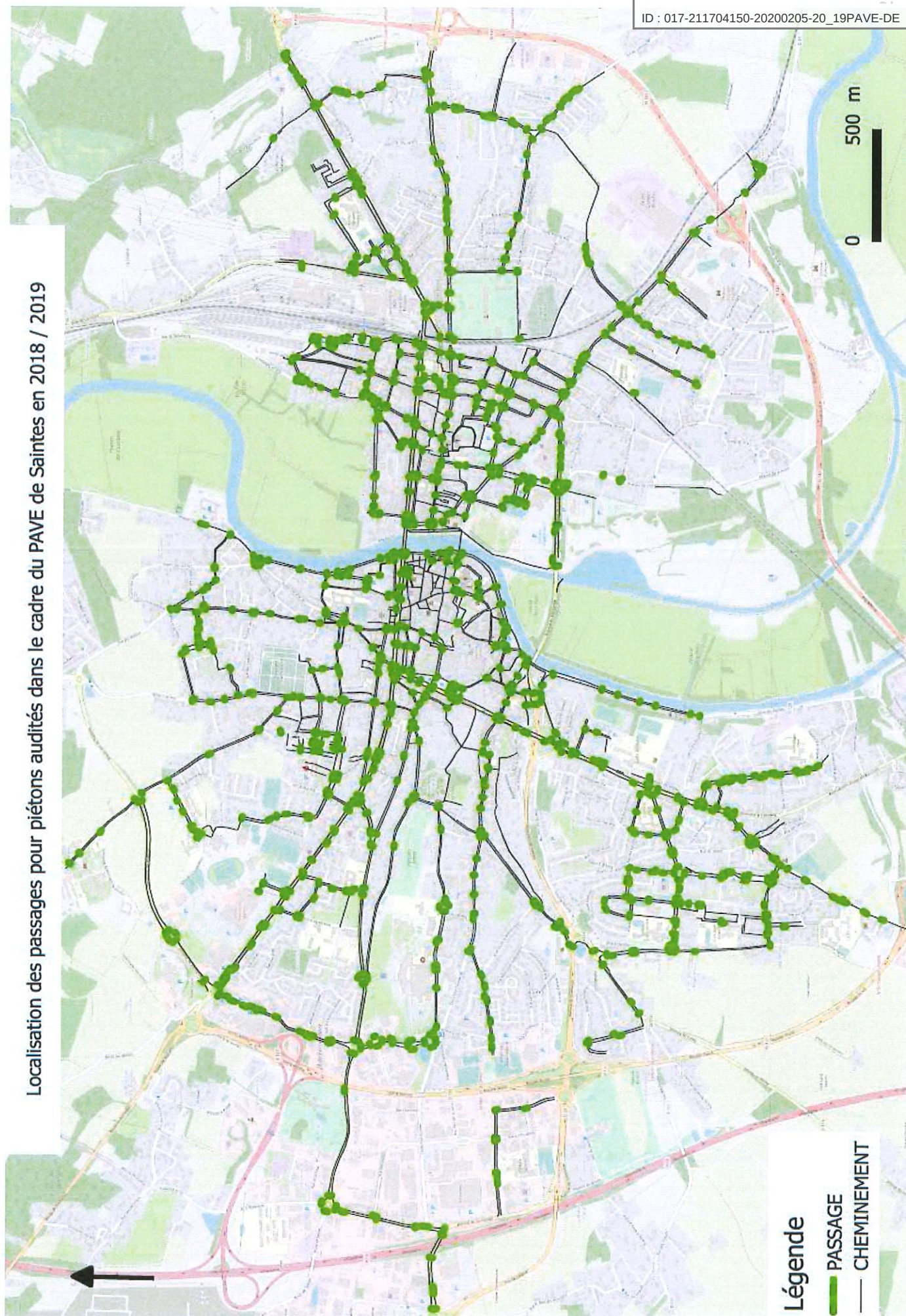
Reçu en préfecture le 17/02/2020

Affiché le

Berger
Levrault

ID : 017-211704150-20200205-20_19PAVE-DE

Localisation des passages pour piétons audités dans le cadre du PAVE de Saintes en 2018 / 2019



2.1.3. Nature des obstacles au niveau des équipements et des mobiliers urbains

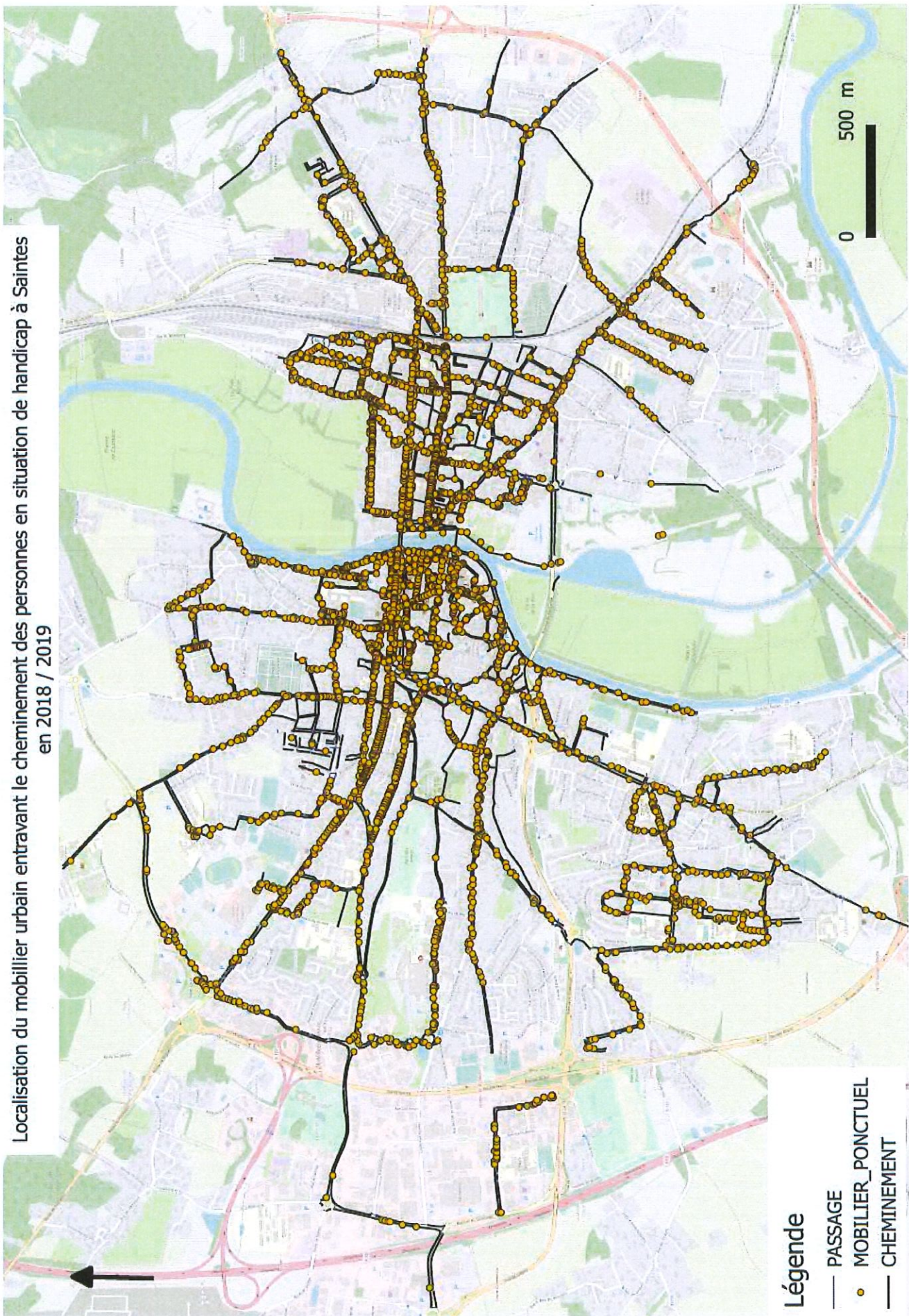
La multiplication du mobilier urbain peut rapidement encombrer les cheminements piétons. Sur les communes, le positionnement des candélabres et des arbres réduit la largeur des cheminements en le rendant inférieur à 1,40 sur de nombreux axes. A titre d'exemple les potelets servant à empêcher le stationnement sauvage peuvent devenir des obstacles d'accessibilité pour les piétons s'ils sont mal implantés. Certains mobiliers urbains, même bien positionnés sur le trottoir, sont dangereux pour les personnes souffrant de déficience visuelle lorsqu'ils ne sont pas suffisamment contrastés ou qu'ils ne respectent pas l'abaque de détection, en particulier dans les zones piétonnes et les zones de rencontres. Sur la commune de Saintes, 3851 points géolocalisés recensent les obstacles liés aux mobiliers, aux défauts ponctuels du cheminement, à la végétation et à son occupation temporaire :

Répartition des obstacles liés aux équipements et aux mobiliers urbains

Équipement et mobilier urbain	Nombre	%
Sol à reprendre ponctuellement	172	3,41
Ressaut supérieur à 2 cm	870	17,24
Écartement des grilles ou trou trop important (avaloir, bouche d'égout)	292	5,79
Obstacle entraînant un trottoir inférieur à 140 cm	693	13,73
Obstacle lourd entraînant un trottoir inférieur à 140 cm	815	16,15
Obstacle "haut" à moins de 220 cm de hauteur	598	11,85
Obstacle "bas" à plus de 40 cm de hauteur	29	0,57
Obstacle en saillie supérieur à 15 cm	87	1,72
Absence de contraste visuel sur la borne, le poteau ou le panneau	337	6,68
Mobilier non conforme à l'abaque	580	11,49
Commande (parcmètre, feux) non accessible	0	0,00
Signalétique	3	0,06
Végétation gênant ponctuellement le cheminement (hauteur ou largeur)	165	3,27
Arbre gênant ponctuellement le cheminement (largeur)	23	0,46
Fosse d'arbre gênant ponctuellement le cheminement	180	3,57
Obstacle non permanent (voiture, terrasse, poubelle)	203	4,02
Total	5047	100%

Un point géolocalisé recensant un obstacle peut regrouper plusieurs non-conformités d'une même nature si les objets sont géographiquement proches (distances inférieure ou égale à 3 m).

Localisation du mobilier urbain entravant le cheminement des personnes en situation de handicap à Saintes
en 2018 / 2019



2.1.4. Nature des obstacles au niveau des places de stationnement

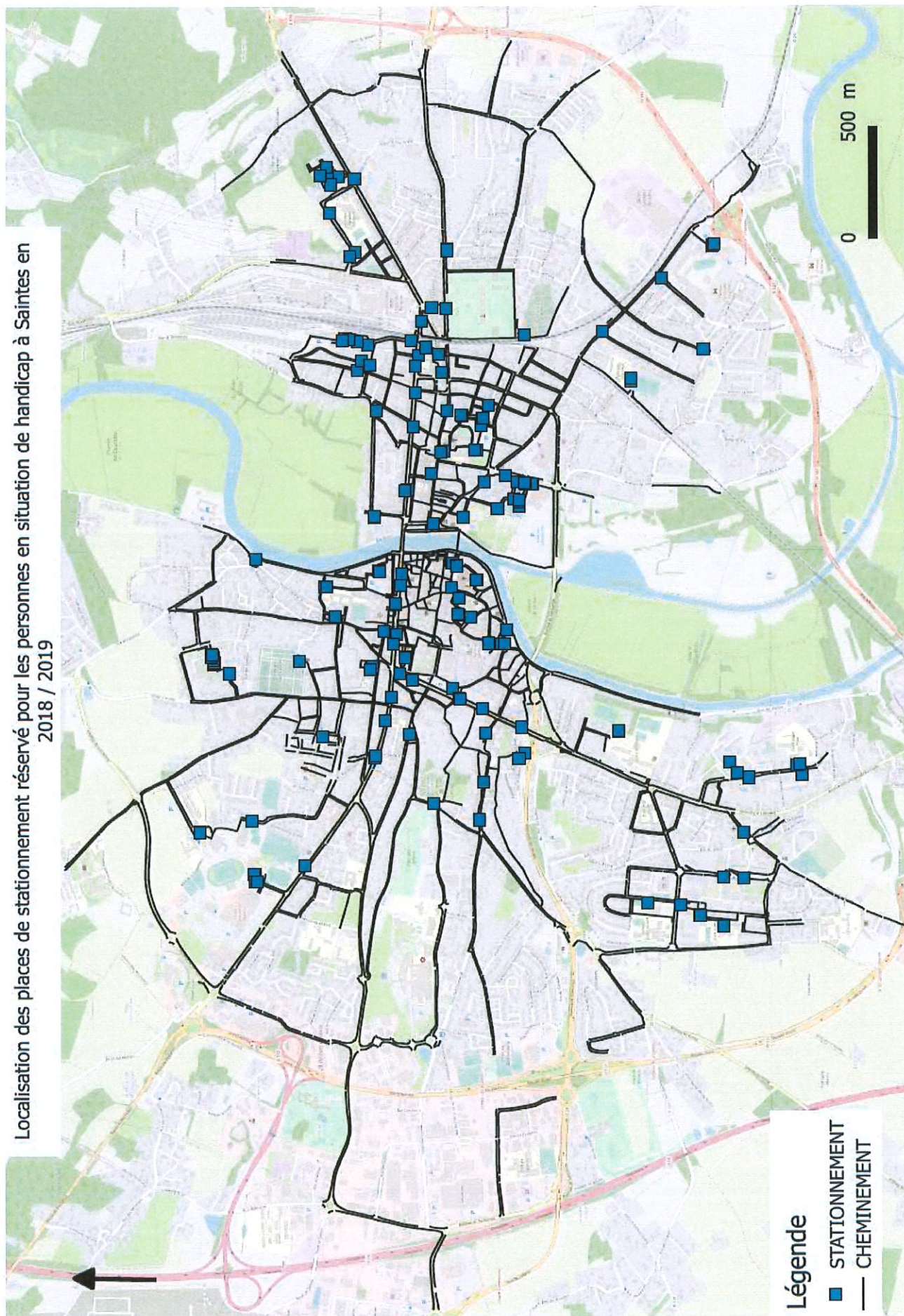
La place de stationnement réservée au handicap est un élément central dans la chaîne de déplacement des personnes en situation de handicap. Durant la phase d'audit 164 places de stationnement ont été diagnostiquées. Les places de stationnement réservées doivent être facilement identifiables grâce au marquage au sol et aux panneaux de signalisation. La place de stationnement doit, pour répondre à une qualité d'usage optimale, être d'une largeur de 3,30 m et d'une longueur minimale de 5,00 m pour faciliter le transfert et être connectée au lieu qu'elle dessert par un cheminement accessible. A noter qu'il est recommander de matérialiser des places réservées d'une longueur de 7,00 m pour répondre aux besoins des personnes utilisant un véhicule où le transfert s'effectue par l'arrière.

Répartition des obstacles liés aux places de stationnement

Stationnement	Nombre	%
Signalisation horizontale non-conforme	105	16%
Signalisation verticale non-conforme	164	26%
Absence de cheminement pour accéder à la place ou cheminement non conforme	95	15%
Largeur de la place non réglementaire	68	11%
Sol de la place comprenant pente/devers/sol non conforme	150	24%
Longueur de stationnement inférieure à 500 cm	55	9%
Zone ne comprenant pas 2% en place de stationnement	0	0%
Zone ne comprenant pas au moins 10 stationnements réservés	0	0%
Total	637	100%

La commune de Saintes aménage des places de stationnement réservé pour les personnes en situation de handicap d'une dimension de 700 cm x 330 cm lorsqu'elles sont longitudinales et d'un gabarit de 500 cm x 330 cm lorsque la disposition est en épi.

Localisation des places de stationnement réservé pour les personnes en situation de handicap à Saintes en 2018 / 2019



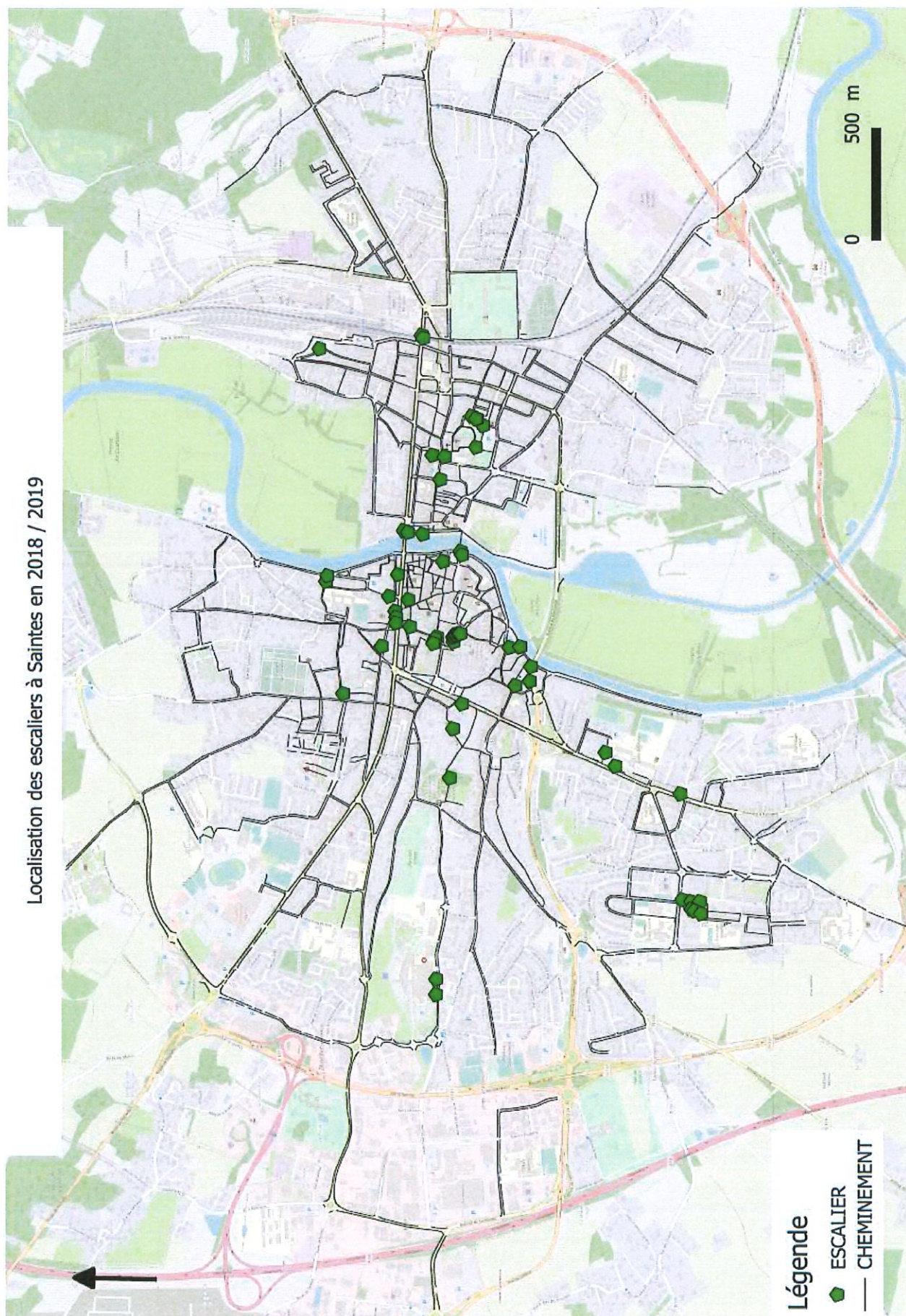
2.1.5. Nature des obstacles au niveau des escaliers urbains

L'escalier est un élément de repère spatial pour de nombreuses personnes à mobilité réduite, notamment les personnes non-voyantes, et un aménagement utile pour compenser les ruptures topographiques. Cependant pour être rendu confortable, la forme d'un escalier doit au minimum respecter les préconisations de la loi du 11 février 2005. Il doit, dans la mesure du possible, intégrer des préconisations répondant à l'usage des piétons. Ainsi, pour qu'un escalier soit accessible par tous il est nécessaire d'installer une main courante avec deux hauteurs d'appréhension, de poser une bande d'éveil à la vigilance pour prévenir les personnes non-voyantes de la rupture topographique, ou encore de contraster les nez de marches pour avertir les personnes malvoyantes. Au total, 61 escaliers ont été audités sur la commune avec la répartition suivante :

Répartition des obstacles liés aux escaliers

Escalier	Nombre	%
Nombre d'escalier dont la hauteur de la marche supérieure à 16 cm	10	5%
Nombre d'escalier dont le giron de la marche est inférieur à 28 cm	10	5%
Hauteur de la main courante non comprise entre 80 et 100 cm	0	0%
Absence de main courante intermédiaire	3	2%
Absence de main courante	78	40%
Absence de contraste des marches	16	8%
Absence de dispositif tactile	77	40%
Total	194	100%

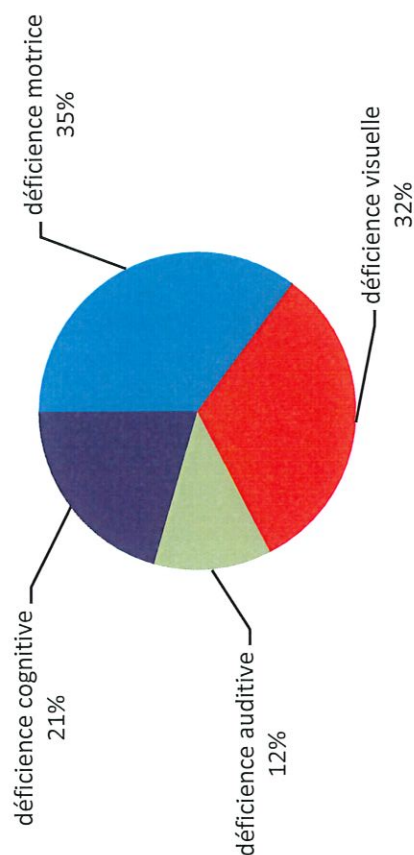
Localisation des escaliers à Saintes en 2018 / 2019



2.2. Synthèse des obstacles d'accessibilité par déficience

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées définit le handicap de la manière suivante : « *constitue un handicap : toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable, ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou trouble de santé invalidant* ».

Répartition des obstacles par types de handicaps

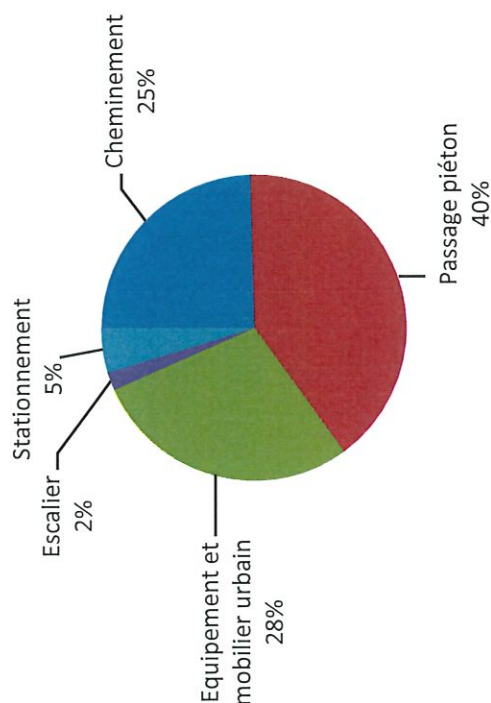


Les personnes déficientes visuelles sont majoritairement représentées en raison du nombre d'anomalies relevées au niveau des traversées. L'aménagement des traversées demande la pose et l'entretien de nombreux équipements nécessaires à la sécurité des piétons déficients visuels. Parmi les obstacles recensés les anomalies au niveau des équipements, comme les Bandes d'Eveil à la Vigilance (BEV), correspondent à leur détérioration par le temps et l'usure liée à l'usage.

2.2.1. Synthèses des obstacles pour la déficience cognitive

Pour les personnes souffrant de déficience cognitive l'audit d'accessibilité a permis d'identifier 5731 obstacles.

Répartition des obstacles pour les personnes ayant une déficience cognitive



Tout comme le milieu médical, la loi introduit ainsi une distinction entre handicap mental, cognitif et psychique.

Dans le cadre de la présente étude sur l'accessibilité, ces trois déficiences sont regroupées au regard des troubles cognitifs qui peuvent être partagés.

Les fonctions cognitives permettent de lire, parler, raisonner, s'orienter, se situer dans l'espace, communiquer avec autrui, planifier, comprendre, traiter des informations. La thématique de l'accessibilité à l'environnement bâti cible principalement ces troubles cognitifs. L'aménageur doit apporter des solutions au moment d'agencer un espace.

Les décrets d'application de la loi du 11 février 2005 ne précisent pas une liste exhaustive d'obstacles d'accessibilité à relever pour améliorer les conditions d'accessibilité aux troubles cognitifs des cheminements piétons, des bâtiments, des transports ou des espaces publics. Ainsi les critères d'accessibilité attribués aux déficiences mentales, cognitives et psychiques sont issus de recommandations du CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) et de la DMA (Délégation Ministérielle à l'Accessibilité). Ces critères d'accessibilité sont liés à l'orientation, la signalisation, la lisibilité des cheminements réservés aux piétons, la matérialisation cohérente des passages piétons pour signaler les zones possiblement accidentogènes, la luminosité, les formations des personnels au niveau des accueils, des services ou encore la médiation culturelle pour faciliter l'apprentissage par tous.

Envoyé en préfecture le 17/02/2020

Reçu en préfecture le 17/02/2020

Affiché le



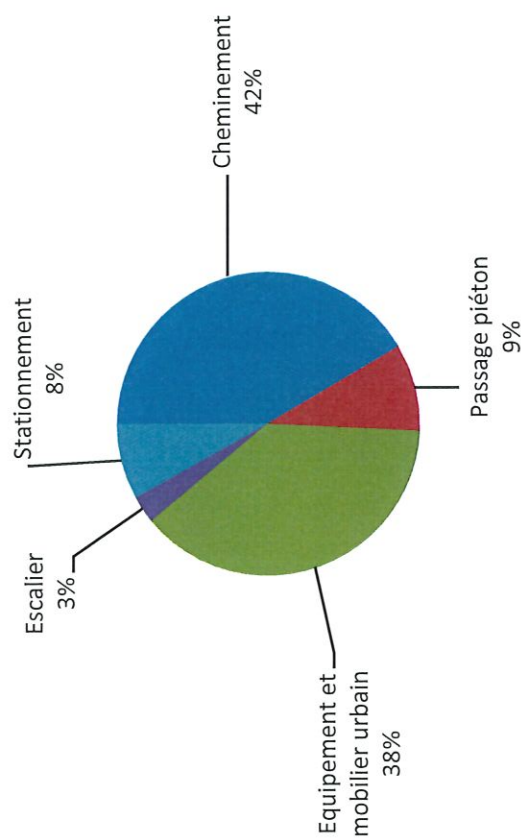
ID : 017-211704150-20200205-20_19PAVE-DE

2.2.2. Synthèse des obstacles pour la déficience auditive

La déficience auditive concerne les personnes malentendantes ou ayant des troubles de l'audition et les personnes sourdes. Il s'agit d'un public pour qui la lisibilité de l'espace est un enjeu essentiel pour se repérer dans l'espace. La signalisation piétonne, le respect des codes d'aménagement des traversées, la qualité sonore des lieux et les aides techniques à la communication (boucle magnétique) sont des éléments à prendre en compte pour créer des environnements répondant à leurs besoins.

Pour les personnes souffrant de déficience auditive, l'audit d'accessibilité a permis d'identifier 3354 obstacles. Il s'agit du public pour lequel le moins d'obstacles a été recensé.

Répartition des obstacles pour les personnes ayant une déficience auditive

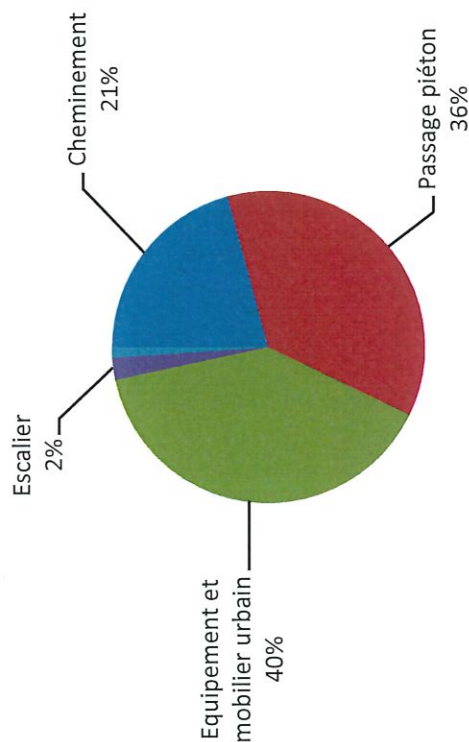


2.2.3. Synthèse des obstacles pour la déficience visuelle

La déficience visuelle concerne les personnes malvoyantes et les personnes aveugles. Il s'agit d'un public ayant des difficultés à se repérer dans l'espace et à détecter des obstacles présents sur les cheminements. Les contrastes visuels et tactiles permettent aux personnes ayant une déficience visuelle de s'orienter dans son environnement.

Pour les personnes souffrant de déficience visuelle, l'audit d'accessibilité a permis d'identifier 8989 obstacles. Il s'agit du public pour lequel il a été recensé le plus d'obstacles. Cela est surtout lié à l'absence ou détérioration d'équipement, comme des bandes d'éveil à la vigilance, au niveau des traversées piétonnes.

Répartition des obstacles pour les personnes ayant une déficience visuelle



Pour les personnes déficientes visuelles, les anomalies sont majoritairement liées à la taille, forme, contraste et implantation du mobilier urbain. La seconde catégorie d'obstacle est surtout située au niveau des passages pour piétons en raison de l'absence d'équipements d'alerte à l'orientation et la vigilance.

2.2.4. Synthèse des obstacles pour la déficience motrice

La déficience motrice regroupe une grande variété de situations de handicaps. Cela concerne entre autre les personnes se déplaçant en fauteuil roulant, les personnes âgées, les personnes ayant des difficultés à se déplacer pour des raisons cardiaques ou d'obésité, les personnes de petite taille, etc.

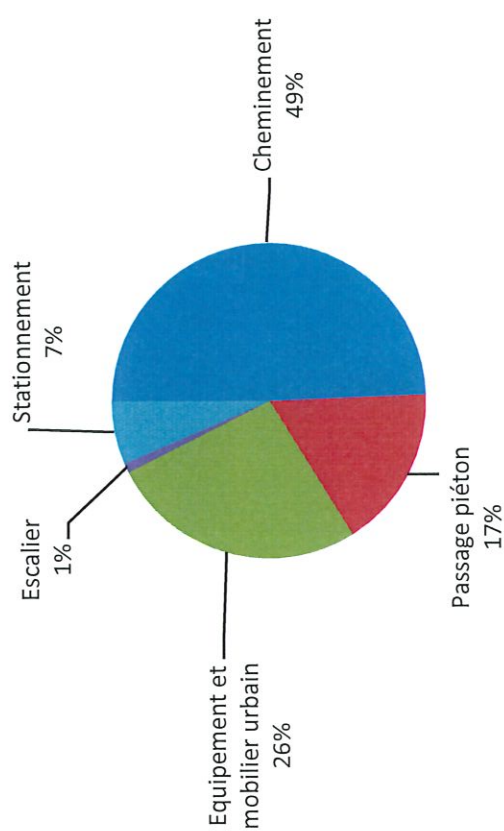
Pour ces publics, il peut être difficile de se tenir debout sans appui. La qualité de revêtement des sols, la largeur des cheminements et des espaces de manœuvres, ainsi que les pentes et dévers, et la hauteur des équipements sont à prendre en compte pour ne pas générer des espaces contraignant l'autonomie des personnes ayant une déficience motrice.

Pour les personnes présentant une déficience motrice, les anomalies sont principalement attribuées aux pentes, dévers et à la qualité du sol, qui entravent les circulations entre les quartiers.

Les ressauts au niveau des passages piétons ou encore l'absence de main-courantes au niveau des escaliers peuvent également engendrer de fortes discontinuités spatiales.

Pour les personnes souffrant de déficience motrice l'audit d'accessibilité a permis d'identifier 9839 obstacles.

Répartition des obstacles pour les personnes ayant une déficience motrice



Envoyé en préfecture le 17/02/2020

Reçu en préfecture le 17/02/2020

Affiché le

Berger
Levrault

ID : 017-211704150-20200205-20_19PAVE-DE

Partie 3 : Indice d'accessibilité et chiffrage estimatif global

3.1. Indice d'accessibilité de la voirie et des espaces publics prioritaires

L'obtention du taux d'accessibilité a été réalisée à partir de grilles d'analyses récapitulant l'ensemble des critères réglementaires de la loi du 11 février 2005 et des décrets d'application de 2006 et 2007.

Chaque obstacle d'accessibilité est pondéré à la fois en fonction de la contrainte qu'il génère et de la difficulté de mise en accessibilité. A titre d'exemple, une bande d'éveil à la vigilance enlève moins de point d'accessibilité que la création d'un abaissement de trottoir.

Les critères d'accessibilité sont ensuite redistribués par déficience. Ainsi l'audit s'est basé sur 72 critères pouvant impacter les personnes souffrant de déficiences auditive, mentale, motrice ou visuelle.

Un taux d'accessibilité a également été calculé par maillon de la chaîne de déplacement :

TAUX D'ACCESSIBILITE	46,60
TAUX CHEMINEMENT	25,93
TAUX MOBILIER	42,89
TAUX PASSAGE PIETONS	55,29
TAUX STATIONNEMENT	55,87
TAUX ESCALIER	53,00

En conséquence, à partir de l'investigation menée sur le terrain et des traitements statistiques cartographiques, il apparaît que le taux¹ d'accessibilité de la voirie et des espaces publics du PAVE de Rueil-Malmaison est de : **46,60%**

¹ Le calcul de l'indice du taux d'accessibilité est précisé au sein d'une fiche de métadonnée décrivant les données SIG du PAVE.

3.2. Chiffrage estimatif global du diagnostic d'accessibilité de la voirie et des espaces publics

Chiffrage estimatif des travaux prioritaires			
Désignation	Quantité	Prix Unitaire H.T.	Total H.T.
Intersection sans passage piéton	311	3 300,00 €	1 026 300 €
Ressaut supérieur à 2 cm	679	1 500,00 €	1 018 500 €
Pente du bateau de trottoir supérieure à 8 % ou 12%	381	1 500,00 €	571 500 €
Largeur minimum de l'abaissé de trottoir 120 cm	20	1 500,00 €	30 000 €
Largeur minimum entre bateau et mur	104	1 500,00 €	156 000 €
Absence de bande d'éveil à la vigilance	1083	700,00 €	758 100 €
Défaut de détection tactile des limites ou de l'orientation de la traversée	505	700,00 €	353 500 €
Absence ou effacement du marquage de la traversées	420	250,00 €	105 000 €
bombé de chaussée	85	5 000,00 €	425 000 €
Avaloir dans l'axe de la traversée	63	1 100,00 €	69 300 €
Absence de dispositif sonore	17	500,00 €	8 500 €
Sol à reprendre ponctuellement	172	1 500,00 €	258 000 €
Ressaut supérieur à 2 cm	870	1 300,00 €	1 131 000 €
Écartement des grilles ou trou trop important (avaloir, bouche d'égout)	292	200,00 €	58 400 €
Obstacle entraînant un trottoir inférieur à 140 cm	693	1 000,00 €	693 000 €
Obstacle lourd entraînant un trottoir inférieur à 140 cm	815	2 000,00 €	1 630 000 €
Obstacle "haut" à moins de 220 cm de hauteur	598	350,00 €	209 300 €
Obstacle "bas" à plus de 40 cm de hauteur	29	300,00 €	8 700 €
Obstacle en saillie supérieur à 15 cm	87	300,00 €	26 100 €
Absence de contraste visuel sur la borne, le poteau ou le panneau	337	50,00 €	16 850 €
Mobilier non conforme à l'abaque	580	100,00 €	58 000 €
Commande (parcmètre, feu) non accessible	0	250,00 €	- €
Signalétique	3	300,00 €	900 €
Végétation gênant ponctuellement le cheminement (hauteur ou largeur)	3	500,00 €	1 500 €
Arbre gênant ponctuellement le cheminement (largeur)	165	3 000,00 €	495 000 €
Fosse d'arbre gênant ponctuellement le cheminement	180	1 500,00 €	270 000 €
Nombre d'escalier dont la hauteur de la marche supérieure à 16 cm	10	- €	- €
Nombre d'escalier dont le giron de la marche est inférieur à 28 cm	10	- €	- €
Absence de main courante intermédiaire	3	2 000,00 €	6 000 €
Absence de main courante	78	2 500,00 €	195 000 €
Absence de contraste des marches	16	500,00 €	8 000 €
Absence de dispositif tactile	77	300,00 €	23 100 €
Signalisation horizontale non-conforme	105	2 500,00 €	262 500 €
Signalisation verticale non-conforme	164	500,00 €	82 000 €
Absence de cheminement pour accéder à la place ou cheminement non conforme	95	300,00 €	28 500 €
Largeur de la place non réglementaire	68	1 000,00 €	68 000 €
Sol de la place comprenant pente/devers/sol non conforme	150	250,00 €	37 500 €
Longueur de stationnement inférieure à 500 cm	55	250,00 €	13 750 €
	Total H.T.		10 102 800,00 €
	Total T.V.A. 20%		2 020 560,00 €
	TOTAL T.T.C.		12 123 360,00 €

Le chiffrage est estimatif en fonction des données transmises par la municipalité. Le chiffrage n'a pas porté sur les travaux d'amélioration de la qualité du revêtement et de la largeur des cheminements piétons.

Le chiffrage estimatif pour les opérations prioritaires de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics s'élève à : 10 102 800,00 € HT.

Partie 4 : plan d'actions de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics

4.1. Préambule : amélioration continue de l'accessibilité universelle

Les obstacles d'accessibilité à traiter sont répertoriés sous forme de fiches de suivi au sein d'un outil informatique. Les fiches de suivi présentent la nature de l'obstacle, la localisation, une photographie, le rappel de la loi, la préconisation, une estimation financière et le public impacté. L'intérêt est de fournir à la collectivité un outil de travail répertoriant les travaux de mise en accessibilité au regard de la loi du 11 février 2005, des décrets d'application et d'indicateurs de qualité d'usage. Un travail de mise à jour de l'outil et de veille sur les modalités de traitement de la voirie et des espaces publics devra être régulièrement effectué par les services municipaux afin d'améliorer en continu le niveau d'accessibilité de la commune.

Envoyé en préfecture le 17/02/2020

Reçu en préfecture le 17/02/2020

Affiché le

Berger
Levrault

ID : 017-211704150-20200205-20_19PAVE-DE

4.2. Action 1 (court terme) : Mise en accessibilité de l'axe centre-ville / Gare

Le premier enjeu consiste à mettre en accessibilité un axe centre-ville / Gare.
Il s'agit d'un axe prioritaire car il regroupe des fonctions et des services importants de la commune.

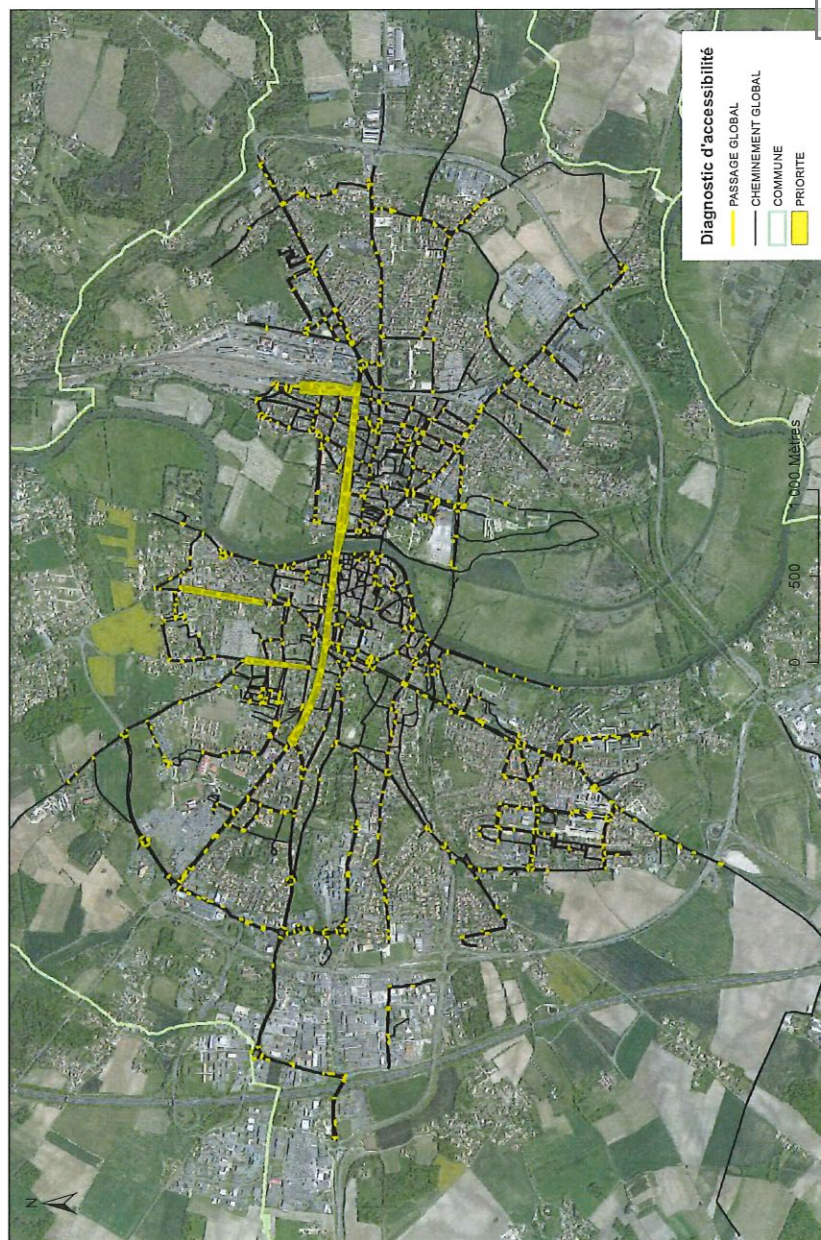
- Priorité des travaux : Court terme

Remarques :

La carrefour du Pont Palissy est un enjeu crucial pour assurer la continuité du cheminement pour piéton.

Cependant la mise en conformité du site se fera dans le cadre de travaux lourds et à partir d'une étude de faisabilité en amont car il s'agit également d'un point important en matière de circulation au sein de la commune

Localisation des priorités des usagers



Envoyé en préfecture le 17/02/2020

Reçu en préfecture le 17/02/2020

Affiché le

Berger
Levrault

ID : 017-211704150-20200205-20_19PAVE-DE

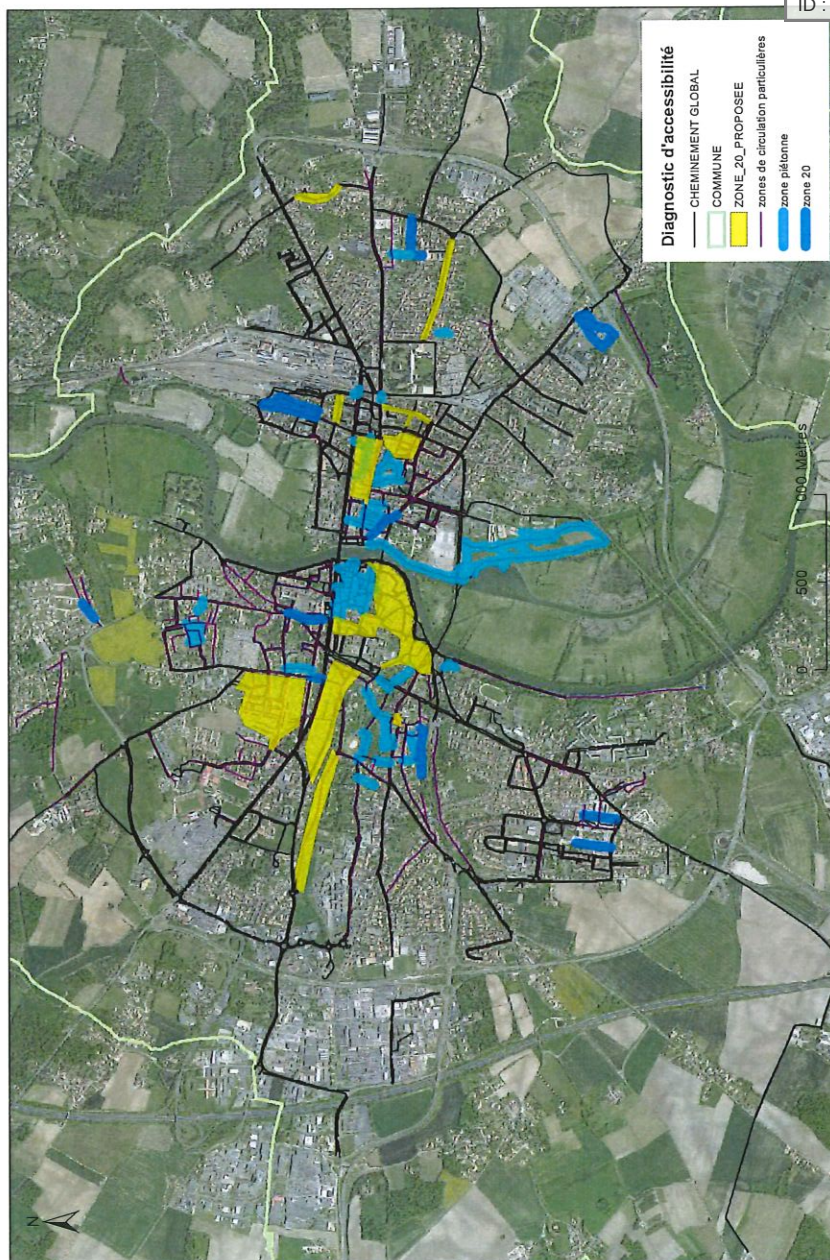
4.3. Action 2 (moyen terme) : Evaluation, mise en conformité et extension des zones de rencontres

A moyen terme, l'objectif sera de réaliser une évaluation des zones de rencontres afin de s'assurer de la bonne cohabitation entre les différents usagers.

Au sein des zones de rencontres actuelles des travaux d'accessibilités sont à prévoir notamment pour ce qui concerne le mobilier.

De plus des secteurs de la communes pourraient passer en zone de rencontre à l'occasion d'un changement de statut de la voie et/ou de travaux de réfection.

Localisation des zones particulières et proposition de zone 20



4.4. Action 3 (moyen terme) : Mise en accessibilité d'une zone de 150 m autour des ERP et IOP de la commune

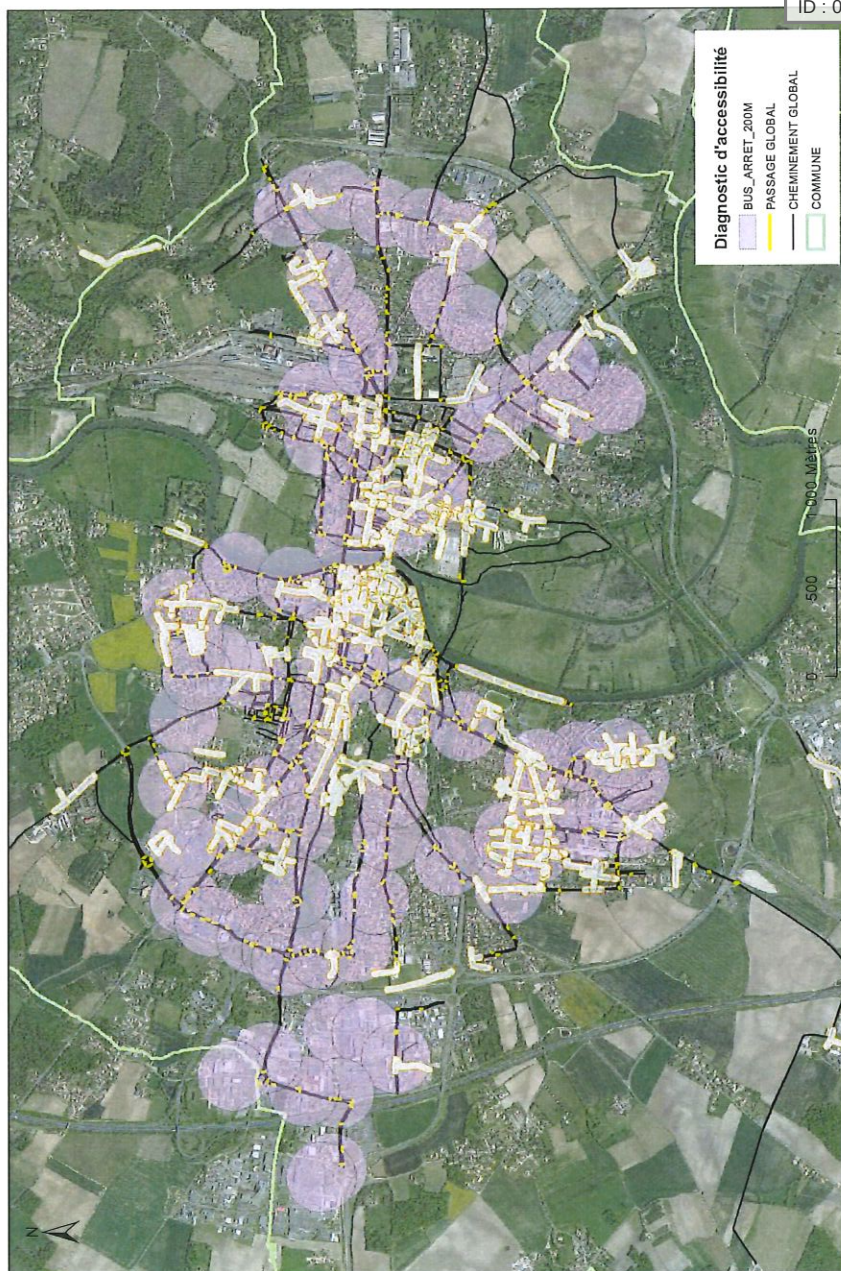
A moyen terme l'objectif sera également de mettre en conformité une zone d'atteinte de 150 m autour des ERP et IOP de la commune et d'une zone d'accès de 200 m autour des arrêts de bus.

L'objectif pour la commune est de pouvoir proposer aux habitants en situation de handicap un premier niveau d'accessibilité à la commune et à ses ressources.

L'étendue de la commune et le relief fait qu'il ne sera pas possible que la commune soit totalement conforme.

La mise en accessibilité par ce premier niveau de proximité permettrait aux habitants de pouvoir accéder à l'ensemble des services de la vie quotidienne.

Localisation des zones d'accès de 150 m autour des ERP et IOP et d'une zone d'accès de 200 m autour des arrêts de bus

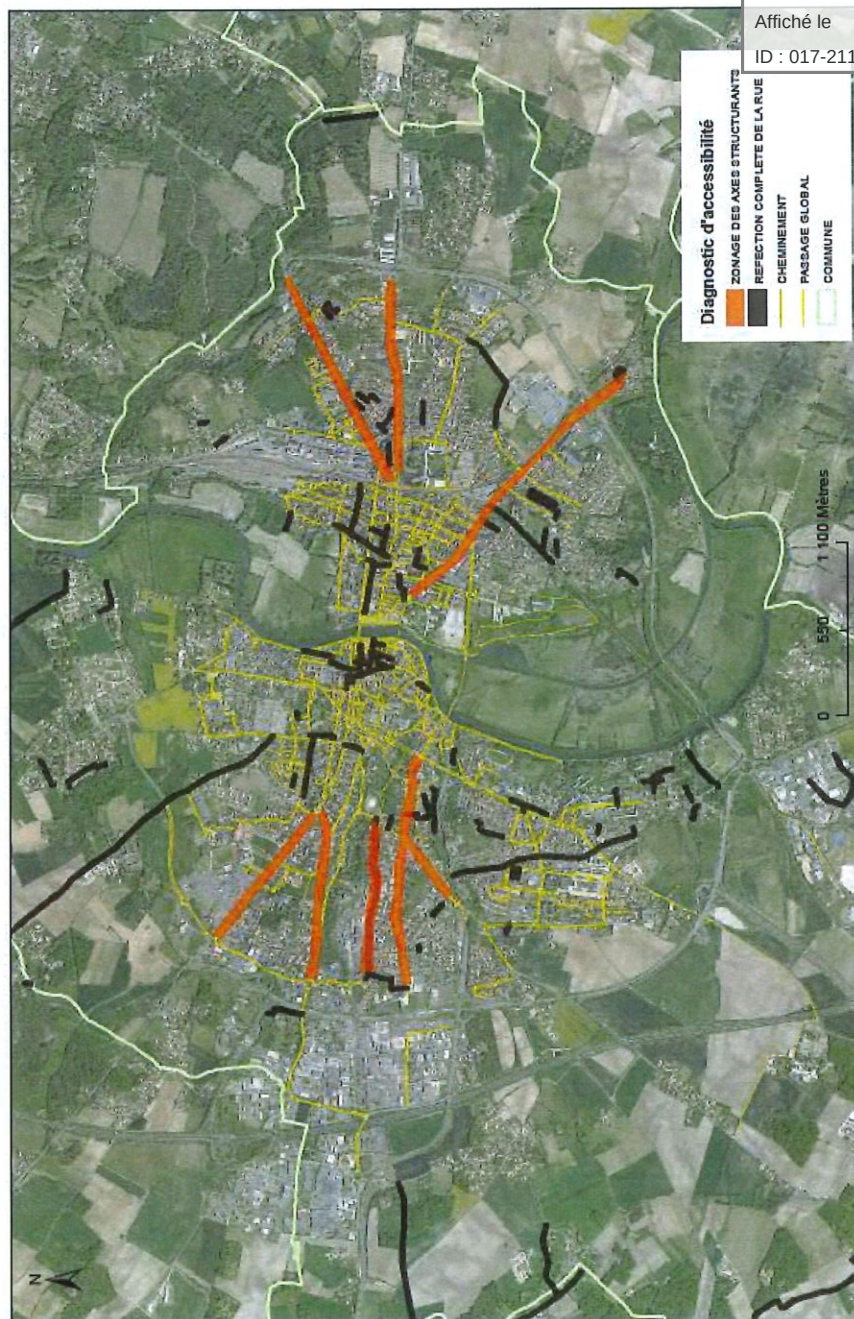


4.5. Action 4 (long terme) : Mise en accessibilité des axes structurants radio-concentriques et des zones résidentielles

A long terme l'objectif sera de :

- Mettre en accessibilité les axes structurants et les zones résidentielles
- Améliorer la qualité des trottoirs malgré la topographie
- Privilégier l'accessibilité d'au moins un des deux trottoirs dans les zones résidentielles
- Elaborer un jalonnement pour le piéton

Localisation des axes à reprendre de manière complète



Envoyé en préfecture le 17/02/2020

Reçu en préfecture le 17/02/2020

Affiché le

ID : 017-211704150-20200205-20_19PAVE-DE

Berger
Levrault

4.6. Action 5 : Jalonnement du cheminement pour les piétons

Dans le cadre de cette action l'enjeu sera de permettre au piéton de mieux se repérer au sein de la commune.

Si la topographie, la géographie du site ainsi que l'urbanisme de la ville de Saintes permet d'avoir des repères pour le piéton cela ne suffit pas en raison des distances importantes qui séparent les pôles générateurs de déplacement de la commune.

Pour le piéton des indications en matière de cheminements piétons à privilégier et d'indication de distance/temps seraient nécessaires pour sécuriser ses déplacements en milieu urbain.

De plus une étude pourra être menée au niveau des plaques de rues. En effet dans le centre-ville les plaques de rue en bronze ne permettent pas une lecture pour tous. Les plaques avec une typographie composée de lettres blanches sur un fond bleu offre un contraste facilitant la lecture pour toutes les personnes et cela quelque soit le degré de gêne au niveau de la vision. Ainsi un travail innovant est à réaliser pour que les plaques de rues en bronze dans le centre historique soient facilement lisibles par les personnes ayant une déficience visuelle.



4.7. Action 6 : Gouvernance et mise en œuvre du PAVE

L'enjeu 4 du PAVE se décline en quatre axes avec pour objectif le suivi et la mise en œuvre du PAVE, en poursuivant les démarches de concertation et transversalité dans la conduite de la politique de l'accessibilité au sein de la commune.

Axes :

- Suivi de la mise en œuvre du PAVE :
 - Former les agents
 - Acquérir du matériel de saisie
 - Comités techniques et COPIL PAVE (transversalité)
 - Élaboration d'un tableau de bord
- Maintenir la transversalité :
 - Articulation des travaux du PAVE avec les autres travaux en œuvre sur le territoire communal ;
 - Création d'une instance de vigilance sur l'accessibilité des grands chantiers d'aménagement.
- Maintenir la concertation :
 - S'appuyer sur l'expertise des membres du comité de pilotage ;
 - Associer des experts extérieurs.
- Mise à jour du PAVE :
 - Mise à jour annuel des données géoréférencées du PAVE ;
 - Mise à jour du PAVE en 2029.

4.8. Chiffrage estimatif du scénario d'actions de mise en accessibilité pour la mise en œuvre du PAVE

	COURT TERME				MOYEN TERME				LONG TERME				TOTAL DES TRAVAUX PRIORITAIRES A COURT TERME ET MOYEN TERME			
	Quantité	Total H.T.	Désignation	Quantité	Total H.T.	Quantité	Total H.T.	Quantité	Total H.T.	Quantité	Total H.T.	Quantité	Total H.T.	Quantité	Prix Unitaire H.T.	Total H.T.
Intersection sans passage piéton	15	49 500 €		112	369 600 €	80	264 000 €	32	105 600 €	61	201 200 €	31	96 300,00 €	207	3 300,00 €	683 100,00 €
Ressaut supérieur à 2 cm	91	136 500 €		230	345 000 €	53	79 500 €	149	223 500 €	85	127 500 €	71	106 500,00 €	374	1 500,00 €	561 000,00 €
Pente du bateau de trottoir supérieure à 8 % ou 12%	69	103 500 €		141	211 500 €	26	39 000 €	88	132 000 €	46	69 000 €	11	16 500,00 €	236	1 500,00 €	354 000,00 €
Largeur minimum de l'abaisé de trottoir 120 cm	3	7 500 €		5	7 500 €	3	4 500 €	5	7 500 €	2	3 000 €	2	3 000,00 €	11	1 500,00 €	16 500,00 €
Largeur minimum entre bateau et mur	13	19 500 €		53	79 500 €	17	25 500 €	21	31 500 €	0	- €	0	- €	83	1 500,00 €	124 500,00 €
Absence de bande d'éveil à la vigilance	118	82 600 €		344	240 800 €	82	57 400 €	223	156 100 €	126	88 200 €	190	133 000,00 €	544	1 700,00 €	380 800,00 €
Défaut de détection tactile des limites ou de l'orientation de la traversée	47	32 900 €		178	124 600 €	44	30 800 €	113	79 100 €	58	40 600 €	65	45 500,00 €	269	700,00 €	188 300,00 €
Absence ou effacement du marquage de la traversées	46	11 500 €		148	37 000 €	33	8 250 €	75	18 750 €	41	10 250 €	77	19 250,00 €	227	250,00 €	56 750,00 €
bonifié de chaussée	25	125 000 €		30	150 000 €	5	25 000 €	19	95 000 €	6	30 000 €	0	- €	60	5 000,00 €	300 000,00 €
Avaloir dans l'axe de la traversée	7	7 700 €		26	28 600 €	6	6 600 €	16	17 600 €	8	8 800 €	0	- €	39	1 100,00 €	42 900,00 €
Absence de dispositif sonore	0	- €		0	- €	0	- €	0	- €	0	- €	17	8 500,00 €	0	500,00 €	- €
Sol à reprendre ponctuellement	223	334 500 €		372	558 000 €	190	285 000 €	123	184 500 €	134	201 000 €	0	- €	785	1 300,00 €	1 177 500,00 €
Ressaut supérieur à 2 cm	91	118 300 €		230	299 000 €	53	68 900 €	149	193 700 €	85	110 500 €	71	92 300,00 €	374	1 300,00 €	486 200,00 €
Écartement des grilles ou trou trop important (avaloir, bouche d'égout)	5	1 000 €		73	14 600 €	35	7 000 €	0	- €	0	- €	156	31 200,00 €	113	200,00 €	22 600,00 €
Obstacle entrainant un trottoir inférieur à 140 cm	47	47 000 €		244	244 000 €	85	85 000 €	131	131 000 €	97	97 000 €	89	89 000,00 €	376	1 000,00 €	376 000,00 €
Obstacle lourd entrainant un trottoir inférieur à 140 cm	65	130 000 €		323	646 000 €	117	234 000 €	115	230 000 €	102	204 000 €	93	186 000,00 €	505	2 000,00 €	1 010 000,00 €
Obstacle "haut" à moins de 220 cm de hauteur	75	26 250 €		182	63 700 €	81	28 350 €	114	38 900 €	74	25 900 €	72	25 200,00 €	338	350,00 €	118 300,00 €
Obstacle "bas" à plus de 40 cm de hauteur	5	1 500 €		12	3 600 €	6	1 800 €	5	1 500 €	1	300 €	0	- €	23	300,00 €	6 900,00 €
Obstacle en saillie supérieur à 15 cm	101	3 000 €		34	10 200 €	11	3 300 €	16	4 800 €	7	2 100 €	9	2 700,00 €	55	300,00 €	16 500,00 €
Absence de contraste visuel sur la borne, le poteau ou le panneau	23	1 150 €		204	10 200 €	70	3 500 €	33	1 650 €	0	- €	0	- €	297	50,00 €	14 850,00 €
Mobilier non conforme à l'abaque	25	2 500 €		125	12 500 €	164	16 400 €	143	14 300 €	96	9 600 €	27	2 700,00 €	314	100,00 €	31 400,00 €
Commande (parcmètre, feux) non accessible	0	- €		0	- €	0	- €	0	- €	0	- €	0	- €	0	250,00 €	- €
Signalétique	1	300 €		1	300 €	0	- €	0	- €	0	- €	0	- €	0	250,00 €	- €
Végétation gênant ponctuellement le cheminement (hauteur ou largeur)	1	500 €		1	500 €	0	- €	0	- €	1	500 €	0	- €	2	300,00 €	600,00 €
Arbre gênant ponctuellement le cheminement (largeur)	9	27 000 €		39	117 000 €	1	3 000 €	33	99 000 €	13	39 000 €	70	210 000,00 €	49	3 000,00 €	1 470 000,00 €
Fosse d'arbre gênant ponctuellement le cheminement	101	151 500 €		33	49 500 €	20	30 000 €	7	10 500 €	15	22 500 €	4	6 000,00 €	154	1 500,00 €	231 000,00 €
Nombre d'escalier dont la hauteur de la marche supérieure à 16 cm	0	- €		0	- €	0	- €	0	- €	0	- €	0	- €	0	0	- €
Nombre d'escalier dont le giron de la marche est inférieur à 28 cm	0	- €		0	- €	0	- €	0	- €	0	- €	0	- €	0	0	- €
Absence de main courante	2	4 000 €		1	2 000 €	0	- €	0	- €	0	- €	0	- €	3	2 000,00 €	6 000,00 €
Absence de main courante intermédiaire	6	15 000 €		0	- €	9	22 500 €	0	- €	4	10 000 €	59	147 500,00 €	15	2 500,00 €	37 500,00 €
Absence de contraste des marches	6	3 000 €		2	1 000 €	8	4 000 €	0	- €	0	- €	0	- €	16	500,00 €	8 000,00 €
Absence de dispositif tactile	3	900 €		1	300 €	10	3 000 €	0	- €	0	- €	0	- €	14	300,00 €	4 200,00 €
Signalisation horizontale non-conforme	16	40 000 €		26	65 000 €	17	42 500 €	8	20 000 €	5	12 500 €	33	82 500,00 €	59	2 500,00 €	147 500,00 €
Signalisation verticale non-conforme	8	4 000 €		28	14 000 €	18	9 000 €	9	4 500 €	2	600 €	61	18 300,00 €	14	300,00 €	4 200,00 €
Absence de cheminement pour accéder à la place ou cheminement non conforme	21	6 300 €		18	5 400 €	15	4 500 €	4	2 000 €	4	2 000 €	97	48 500,00 €	54	500,00 €	27 000,00 €
Largeur de la place non réglementaire	14	14 000 €		21	21 000 €	8	8 000 €	6	6 000 €	5	1 500 €	33	9 900,00 €	54	300,00 €	16 200,00 €
Sol de la place comprenant pente/dévers/sol non conforme	20	5 000 €		42	10 500 €	14	3 500 €	14	3 500 €	3	750 €	15	15 000,00 €	43	1 000,00 €	43 000,00 €
Longueur du stationnement inférieure à 500 m	1	250 €		11	2 750 €	11	2 750 €	4	1 000 €	4	1 000 €	57	14 250,00 €	26	250,00 €	19 000,00 €
TOTAL	1	1 510 150,00 €		TOTAL	3 745 150,00 €	TOTAL	1 406 550,00 €					24	6 000,00 €	23	250,00 €	6 661 850,00 €
Le coût de travaux à réaliser au niveau du pont Bernard Palissy seront à déduire																
Le chiffrage des travaux sera absorbé dans le cadre des travaux globaux de réflexions																
Dans cette action il y aura 2 cas de figure: La rue sera gardée en l'état																
La rue sera entièrement refaite comme pour la rue Desmottiers et la rue Adolphe Brumaud																
Sur l'ensemble de la commune les arrêts de bus sont mis en conformité ainsi que les abords																
Un aménagement léger pour des demandes de particulier pourra être étudiée																
Les travaux d'entretien courant sont intégrés au budget annuel																
Des actions sont déjà menées pour les panneaux signalant des places PMR de la commune (entre 80 et 90% réalisés en 2019)																
TOTAL T.T.C.																
Total T.V.A. 20%																
7 99																

Envoyé en préfecture le 17/02/2020

Reçu en préfecture le 17/02/2020

Affiché le

ID : 017-211704150-20200205-20_19PAVE-DE



Conclusion

La réalisation du PAVE a permis d'établir un programme de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics sur un périmètre préférentiel connectant les pôles générateurs de déplacements de la commune.

Le choix de la programmation s'est fait dans le cadre d'une démarche de concertation.

Le premier enjeu sera de valider en conseil municipal la proposition de programmation de mise en accessibilité du PAVE en trois phases :

- Court terme :
 - o action 1 : Mise en accessibilité de l'axe centre-ville / gare
 - o action 2 : Mise en conformité et extension des zones de rencontres
 - o action 3 : Mise en accessibilité autour des ERP et IOP et des arrêts de bus
- Moyen terme :
- Long terme :
 - o action 4 : Mise en accessibilité des axes structurants et des zones résidentielles

La municipalité s'engage à allouer un budget annuel de 50 000 € pour la réalisation de travaux de mise en accessibilité dans le cadre des actions à court terme.

Il est précisé au la commune, à l'occasion de réfection de trottoirs ou d'aménagement complet de rue s'attache à rendre accessible la voirie et les espaces publics. La ville de Saintes refait entièrement entre 1000 m et de 2000 m de voie par an. Le financement de ces travaux d'accessibilité est pris en charge dans le cadre de l'opération de voirie.

Le deuxième enjeu s'attachera à la mise à jour du PAVE tout en tenant compte des possibles évolutions de la réglementation en matière d'accessibilité universelle.

Le troisième enjeu tiendra quant à lui en la capacité de la commune à poursuivre sa capacité à fédérer des groupes d'expert-citoyen dans le cadre de démarche de concertation afin de tenir compte de la dimension du handicap et de l'accessibilité universelle au sein de l'ensemble politique publique de Saintes.