

# PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS



## VILLE DE BIOT

# RAPPORT DE SYNTHÈSE ET DE PROGRAMMATION

**VISITES EFFECTUEES EN AOUT 2012**

# SOMMAIRE

<b>1 - CONTEXTE</b>	<b>3</b>
<b>2 - RUES DIAGNOSTIQUEES</b>	<b>4</b>
<b>3 - METHODOLOGIE DE DIAGNOSTIC</b>	<b>7</b>
<b>4 - RESULTATS DU PERIMETRE ETUDIE</b>	<b>12</b>
Zone Bois Fleuri	13
Zone Saint-Philippe	20
Zone village	27
<b>5 – LES ENGAGEMENTS DE LA COMMUNE</b>	<b>38</b>
<b>6 - ANNEXES</b>	<b>40</b>
Remarques générales	40
Localisation des obstacles sur photo aérienne pour les 3 zones	42

# 1. CONTEXTE

Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) devait être établi dans les 3 ans suivant la publication du décret n°2006-1658, soit avant le 21 décembre 2009.

Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune.

Ces dispositions doivent être conformes aux prescriptions techniques de l'arrêté du 15 janvier 2007. Il doit mettre en évidence des chaînes de déplacement permettant d'assurer la continuité du cheminement accessible entre les différents secteurs de la commune (équipements, commerces, espaces publics...).

Son élaboration doit être effectuée en concertation avec les acteurs locaux, en particulier les associations implantées localement de personnes handicapées.

Il est décliné au sein d'un plan d'actions, hiérarchisant les propositions d'aménagement et précisant les conditions de réalisation.

Les principales échéances en matière d'accessibilité sont indiquées dans le tableau ci-après :

DOMAINE	CONSTRUCTION ET RENOVATION	EXISTANT	OBLIGATION DE DIAGNOSTIC
ERP 	Nouveaux textes <b>01-01-2007</b>	Mise en accessibilité Catégories 1 à 5 <b>01-01-2015</b>	<b>Catégories 1 et 2</b> <b>(ou 1 à 4 si appartenant à l'Etat)</b> <b>01-01-2010</b> <b>Catégories 3 et 4</b> <b>01-01-2011</b>
VOIRIE 	Nouveaux textes <b>07-2007</b>	Cohérence de la chaîne du déplacement Planification prévue dans le PAVE	<b>PAVE</b> <b>23-12-2009</b>
TRANSPORTS 	Cf. textes ERP et Voirie + textes matériel roulant	Mise en accessibilité <b>12-02-2015</b>	<b>12-02-2008</b>
LIEUX DE TRAVAIL 	Nouveaux textes <b>23-04-2010</b>	En cas de travaux significatifs	
LOGEMENTS 	Nouveaux textes <b>01-01-2007</b>	En cas de travaux significatifs	

La ville de Biot a souhaité confier à ACCESMETRIE le soin de réaliser les diagnostics préalablement à l'élaboration du PAVE.

## 2. RUES DIAGNOSTIQUES

Le périmètre préférentiel d'étude du diagnostic a été défini au préalable en Comité de Pilotage, en concertation avec la Commission Communale pour l'Accessibilité des Personnes Handicapées (CCAPH) et assisté par le CETE Méditerranée, titulaire d'une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage auprès de la commune. Ce périmètre, composé de 3 zones, contient les rues qui paraissent revêtir un enjeu particulier pour la commune, soit par leur représentativité en termes de typologie de voirie, soit par les enjeux en termes de fréquentation et de concentration de pôles générateurs de déplacements.

Le diagnostic a ensuite permis de déterminer si des travaux sont nécessaires et envisageables.

Pour rappel, la collectivité a l'obligation de planifier la mise en accessibilité de sa voirie au fur et à mesure des projets de voirie, en aucun cas il est demandé (comme sur les ERP) une mise en accessibilité à une date butoir.

En concertation avec la ville de Biot, voici ci-dessous la liste des rues faisant l'objet d'un diagnostic accessibilité. Le diagnostic a été réalisé au regard de la réglementation en vigueur et s'appuie sur les textes réglementaires suivants : décret du 19 décembre 2006 et arrêté du 15 janvier 2007. En aucun cas, Accèsmétrie n'a relevé et inscrit dans le diagnostic des obstacles relevant de la qualité d'usage. Néanmoins, lorsque la ville de Biot décidera de réaliser des travaux de voirie, elle prendra en compte les obstacles énumérés dans le diagnostic mais pourra également intégrer des aspects non réglementaires qui participent à une qualité d'usage des cheminements en lien avec les usagers de la commune.

### Liste des rues diagnostiquées : zone Bois Fleuri

Route de Valbonne
Boulevard de la source
Avenue des fauvelles

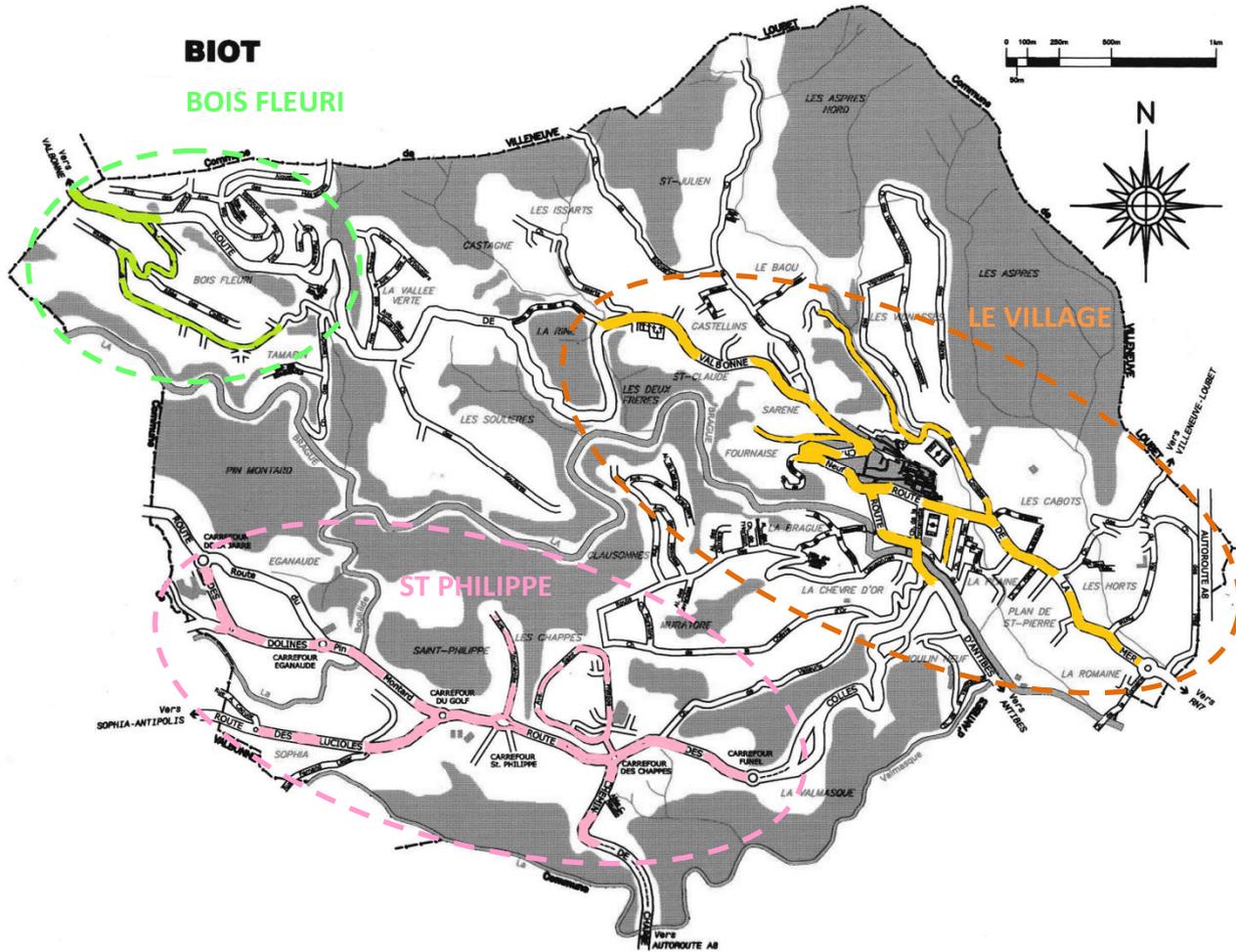
### Liste des rues diagnostiquées : zone Saint-Philippe

Avenue Roumanille
Espace commercial Saint-Philippe
Avenue Saint-Philippe
Route des Colles
Route des Dolines
Route des Lucioles
Route des Chappes

**Liste des rues diagnostiquées zone village**

Route d'Antibes
Route de la Mer
Chemin des Combes
Chemin du jeu de la Beaume
Rue Fanton d'Andon
Chemin Joseph Durbec
Chemin neuf
Route de Valbonne
Rue Saint-Sébastien
Rue Sous-Barri
Rue du Barri et place des arcades
Place du Général de Gaulle et chemin des roses
Calade Saint-Roch
Calade des migraniers
Rue de la calade
Rue du portugon
Rue Sevoulle, de la poissonnerie et des orfèvres
Rue du mitan
Rue basse
Rue des tines
Rue plus basse, sous-balcon, et de la régouaro
Rue Leï Croutons
Rue de l'airette et chemin de ronde
Chemin et Parkings hauts des bâchettes
Chemin des Combes et Parkings bas des bâchettes

Plan du périmètre concerné



## 3. METHODOLOGIE DE DIAGNOSTIC

### a. Etude d'une rue : Relevés

Une rue est décomposée en six parties distinctes ou modules :

- **Trottoir de rue ou cheminement : pair et impair, côté sud et nord, côté immeuble et parking, etc.**
- **Traversée propre à la rue (les traversées qui permettent de passer d'un côté à l'autre de la rue uniquement)**
- **Escalier extérieur sur voirie**
- **Parking (si une place de stationnement réservée aux porteurs de la carte GIG-GIC existe dans la rue)**
- **Arrêts de bus de la rue**
- **Signalétique de la rue**

Dans le cas d'une rue couvrant une distance importante et/ou de typologies différentes, il est possible de fragmenter en plusieurs fonctions, par exemple si la topographie est totalement différente, ...

Une rue sera ainsi décrite à l'aide d'un ensemble de modules, parmi les six cités ci dessus, en fonction de la typologie de celle-ci.

### RESUMES DES CRITERES ANALYSES AU TRAVERS DES MODULES

#### Etude d'un trottoir de rue ou cheminement :

On s'intéresse à cinq critères, regroupant plusieurs points réglementaires.

- **1 – Profil général du trottoir étudié**
  - Pente
  - Dévers
- **2 – Revêtement du sol**
  - Qualité du revêtement (dur, non glissant, etc)
  - Uniformité du revêtement
  - Ressauts
- **3 – Largeur du cheminement piéton**
  - Largeur du cheminement usuel
  - Largeur ponctuelle : on relève la présence éventuelle d'obstacles sur le trottoir pouvant réduire de façon ponctuelle la largeur de celui-ci et pouvant être critique, c'est-à-dire empêchant l'autonomie
- **4 – Mobilier urbain**
  - Bornes, poteaux, potelets
- **5 – Traversée non propre à la rue (parallèle au sens de déplacement)**
  - Bateau, marquage et bandes podotactiles
  - Feux sonores

### Etude des traversées propres à la rue

Pour chaque rue, les traversées existantes perpendiculaires à la circulation sont étudiées. On précise, si nécessaire, les préconisations afin de rendre la traversée en accord avec la réglementation et donc praticable pour les PMR et les personnes ayant une déficience visuelle. Les éventuels problèmes seront précisés par des photographies.

- **Traversées de chaussées et feux de signalisation**
  - Bateau, marquage et bandes podotactiles
  - Feux sonores

### Etude des escaliers extérieurs sur voirie

Les escaliers rencontrés seront analysés pour s'assurer de leur conformité tant pour les aspects dimensionnels que pour les équipements.

### Etude des places de stationnement réservées aux porteurs de la carte GIG-GIC de la rue

Les places de stationnement réservées pour les personnes à mobilité réduite sur les rues concernées sont notées et photographiées. Si celles-ci ne sont pas conformes, les points concernés sont notés.

### Etude des arrêts de bus de la rue

Les arrêts de bus rencontrés sur les rues concernées sont notés, analysés et photographiés. Si ceux-ci ne sont pas conformes, les points concernés sont notés dans cette analyse, en revanche s'ils créent un obstacle pour le cheminement sur le trottoir alors cela sera relevé dans l'étude du trottoir.

### Etude de la signalétique de la rue

La signalétique d'une rue doit comprendre un panneau annonçant le nom de la rue à chaque croisement. Si ce n'est pas le cas, un obstacle critique est relevé.

#### **b. Etude d'une rue : Fonction et indices d'accessibilité**

A partir des informations relevées, une fonction est créée pour chaque rue, permettant ainsi de relever les non-conformités et d'établir une notation de la rue, selon le code couleur suivant :

INDICE	TYPE D'ACCES	COULEUR
Entre 0 et 24%	Totalement inaccessible ou dangereux <i>(absence de cheminement piéton, topographie)</i>	Noir
Entre 25 et 49%	Inaccessible <i>(rétrécissements, changements de niveaux à franchir)</i>	Rouge
Entre 50 et 74%	Accessible accompagné <i>(non-conformités ponctuelles franchissables ou praticables)</i>	Bleu
Entre 75 et 100%	Accessible en autonomie	Vert

Au cours de l'audit, pour renseigner chaque module de base, les auditeurs mesurent précisément les dimensions et les caractéristiques des éléments concernés. Chaque fois que l'une de ces mesures laisse apparaître que l'accès ou l'utilisation pour les personnes handicapées est impossible, l'auditeur met en évidence le caractère « critique » de l'obstacle rencontré. Chaque obstacle critique est photographié.

Ainsi pour chaque zone étudiée, ACCESMETRIE fournit le détail de l'ensemble des obstacles rencontrés. Le rapport comprend une description de chaque obstacle, accompagnée d'une photographie.

Les obstacles sont repérés grâce au logigramme fonctionnel et à la photographie.

Les obstacles peuvent être de deux niveaux :

- L'obstacle peut être seulement critique il est noté « C » ou « OC ». L'obstacle est reconnu comme étant infranchissable pour une personne handicapée en autonomie. Cela entraîne une note nulle pour le module de base considéré.
- L'obstacle peut être disqualifiant, il est noté « D » ou « OD » : D'une part l'obstacle est reconnu comme étant infranchissable pour une PMR en autonomie, mais il empêche de plus l'accès au reste de la fonction. Cela entraîne une note nulle pour la fonction ou rue.

Les obstacles sont notés par un préfixe dépendant de leur nature, OC par exemple, suivi d'une numérotation correspondant à l'ordre dans lequel ils sont rencontrés dans le logigramme.

## Exemple d'un calcul d'indice :

Ville de XXX		
MODULE	ACCESSIBILITE	OBSTACLE
<b>Fonction : Rue des Lauriers</b>		
CHEX (CHEMINEMENT EXTERIEUR) – Côté pair	100%	
CHEX (CHEMINEMENT EXTERIEUR) – Côté impair	100%	
PRKG (PARKING) - Réservé	0%	C1
SIGN (SIGNALETIQUE)	0%	C2
	50%	
<b>Fonction : Rue de l'église</b>		
CHEX (CHEMINEMENT EXTERIEUR) – Côté pair	100%	
CHEX (CHEMINEMENT EXTERIEUR) – Côté impair	0%	C3
CHEX (CHEMINEMENT EXTERIEUR) – Traversées propres à la rue	0%	C4
BUS (ARRET DE BUS) – Arrêt de l'église	100%	
SIGN (SIGNALETIQUE)	0%	C5
	25%	
<b>Fonction : Boulevard de la Paix</b>		
CHEX (CHEMINEMENT EXTERIEUR) – Côté pair	0%	D5
CHEX (CHEMINEMENT EXTERIEUR) – Côté impair	0%	D6.1 C6.2
CHEX (CHEMINEMENT EXTERIEUR) – Traversées propres à la rue	100%	
PRKG (PARKING) - Réservé	100%	
SIGN (SIGNALETIQUE)	100%	
	0%	

NOTE GLOBALE DE CE SITE :

25%

Indice  
d'accessibilité  
du site

La fonction restera à 0% malgré la conformité de certains modules. Si ces obstacles sont dus à la topographie du site, celle-ci restera à 0% même après préconisations.

## c. Synthèse du périmètre

Pour l'ensemble du périmètre étudié, une fiche de synthèse globale donnera :

- Les grands points de la situation topographique de la ville
- Son pourcentage de places de stationnement réservées
- L'analyse de ses arrêts de bus

#### d. Préconisations et chiffrages

Pour chaque rue, il est fourni le détail de l'ensemble des obstacles critiques rencontrés, accompagné de photographies.

Pour chaque obstacle critique relevé, une préconisation est conçue. Conformément aux textes réglementaires, la préconisation est une solution technique, fonctionnelle ou organisationnelle qui permet de résoudre la non-conformité. Cette préconisation doit être à la fois fiable et réaliste.

Les préconisations peuvent être de plusieurs natures. En voici les principaux types :

- Des **préconisations simples** (bouchage d'un nid de poule, déplacement d'un panneau de signalisation).
- Des **préconisations plus complexes** (rabaissment d'un trottoir, création d'une place de stationnement, etc.).
- Des **préconisations lourdes** qui nécessitent une étude préalable (création d'un trottoir, réaménagement d'une place, etc.) ou une **dérogation** (impossibilité technique ou préservation du patrimoine). Pour cette dernière catégorie, seul le principe est décrit. Il n'y a pas d'évaluation financière car elle risquerait d'être trop imprécise.

L'approche financière sera faite préconisations par préconisations.

Il ne s'agit pas de concevoir les dossiers projets des aménagements, mais plutôt d'indiquer au maître d'ouvrage une estimation globale des travaux par secteur, et de l'informer des montants pour une mise en accessibilité des cheminements de la commune (hors projets lourds nécessitant une étude préalable).

## 4. RESULTATS

L'objectif de l'élaboration de ce document servant de base à la validation en conseil municipal du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) est bien d'aider la commune de Biot à réfléchir au devenir de ses circulations piétonnes.

Accèsmétrie a réalisé un relevé précis et conforme à la réglementation en vigueur (arrêté du 15 janvier 2007) pour chaque rue citée précédemment. Ce relevé très précis permet à la ville de Biot de prendre en compte chacun des obstacles lorsqu'elle réalise des travaux sur la voirie.

Pour chaque rue, Accèsmétrie a transmis à la collectivité une fiche de synthèse et des fiches de préconisations avec estimation financière de la résolution de l'obstacle. Cette fiche de synthèse par secteur (et détaillée par rue) permet également d'avoir un indice d'accessibilité à l'origine et après travaux. Cet indice d'accessibilité est issu de la méthodologie Accèsmétrie présentée ci-dessus.

Les fiches de synthèse ainsi que les préconisations doivent être analysées et utilisées lorsque la rue est concernée par des travaux.

Pour chacun de ces 3 secteurs, nous allons présenter les problématiques, les obstacles récurrents, le nombre de place de stationnement réservées aux personnes handicapées et les projets que l'on propose de manière globale pour que le secteur fonctionne correctement.

Pour chaque secteur, nous présenterons également les indices d'accessibilité et le montant des préconisations. Comme noté précédemment dans la méthodologie de travail, seuls sont chiffrés les travaux qui ne sont pas structurels et qui ne nécessitent pas une étude par un bureau spécialisé.

Les montants de travaux proposés sont en € HT et ne prennent pas en compte les coûts de main d'oeuvre, d'aléas et risques et d'études préalables. La faisabilité technique des solutions chiffrées proposées n'est pas vérifiée.

Chaque secteur apparaît dans l'ordre de son importance à être priorisé. A l'intérieur de chaque secteur, nous donnons une priorité à chaque rue.



### **a. Fiche de synthèse**

Indice d'accessibilité à l'origine (selon la méthodologie Accèsmétrie) : 18%

Nombre d'obstacle critique relevé (conformément à l'arrêté du 15 Janvier 2007) : 29

Montant des préconisations en € HT et hors maîtrise d'œuvre : 324 760 € HT

Indice d'accessibilité potentiel (selon la méthodologie Accèsmétrie) : **50%**

## **b. Typologies des obstacles**

### **Nombre de places de stationnement :**

Nombre de places de stationnement	Quantité
Identifiées comme places de stationnement réservées	<b>0</b>

Pour rappel, il est nécessaire d'avoir sur l'ensemble du secteur, 2% de places de stationnements adaptées.

### **Situation topographique :**

Situation topographique	Entre 0 et 5%	Entre 5 et 10%	Supérieur à 10%
<b>Route de Valbonne</b>	<b>X</b>		
<b>Boulevard de la source partie Haute</b>	<b>X</b>		
<b>Boulevard de la source partie Basse</b>		<b>X</b>	
<b>Avenue des fauvelles</b>		<b>X</b>	

Les rues entre 5 et 10% sont généralement accessibles si la PMR est accompagnée ou en autonomie sur une courte distance. Cependant, l'indice d'accessibilité restera identique du fait de leur non-conformité vis-à-vis de la réglementation.

### c. Typologies des préconisations

Les préconisations faites dans le cadre de cette étude concernent :

- Les trottoirs : profil, revêtement, mobilier urbain
- Les traversées de chaussée : bateaux, équipements pour non-voyants
- Les places de stationnement réservées : équipement, largeur, zone de transfert
- La signalétique

Voici les différentes typologies de préconisations :

<b>TROTTOIRS</b>	<b>Enveloppe</b>
Grille de sol à remplacer sur les ouvrages communaux	0 € HT
Revêtement de sol à reprendre	159 740 € HT
Mobilier urbain : potelet haute-visibilité à poser ou à remplacer	0 € HT
Trottoir à créer / élargir	99 300 € HT
Autres travaux sur trottoirs	9 530 € HT

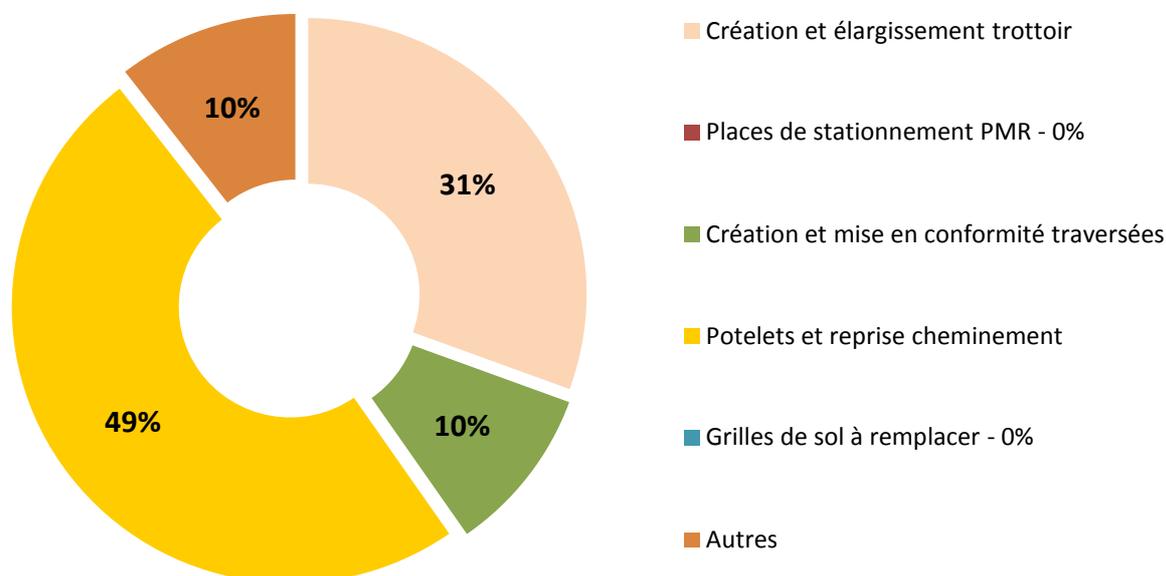
<b>TRAVERSEES DE CHAUSSÉES PROPRES A LA RUE</b>	<b>Enveloppe</b>
Traversée de chaussée à créer ou à mettre en conformité	31 670 € HT

<b>PLACES DE STATIONNEMENT RESERVEES PMR</b>	<b>Enveloppe</b>
Places de stationnement à créer ou à mettre en conformité	0 € HT

<b>AUTRES</b>	<b>Enveloppe</b>
Balisage	220 € HT
Arrêt de Bus	24 300 € HT
Plaques de rue	0 € HT

#### d. Obstacles identifiés

##### Répartition relative des non-conformités relevées selon les typologies de préconisations



##### Zoom sur la création de traversée

3 traversées de chaussée sont à créer sur le périmètre.

##### Zoom sur les traversées de chaussées existantes

1 traversée de chaussée est à mettre en conformité sur le périmètre étudié :

- Beaucoup de traversées de chaussée ne sont pas équipées de bandes d'éveil podotactiles à destination des personnes non ou malvoyantes
- Des feux de traversées piétonnes ne sont pas équipés de dispositif sonore pour les déficients visuels.
- De nombreux bateaux et chanfreins sont à réaliser afin d'assurer une bonne circulation des PMR sur la commune.

##### Zoom sur le stationnement réservé aux porteurs de la carte GIG-GIC

Nombre de places de stationnements réservées diagnostiquées : 0

## IDEE D'AMENAGEMENT A RETENIR POUR LA ZONE BOIS FLEURI

Dans ce secteur à dominante résidentielle, les habitudes sont davantage tournées sur l'utilisation de la voiture. A noter qu'aucun projet n'est en cours sur la zone (la phase 1 reste donc vierge de tous travaux).

La seule voie qui apparaît prioritaire sur la zone est la route de Valbonne car elle concentre les flux de déplacements du secteur et qu'elle compte des arrêts de bus. La partie haute du boulevard de la source est à associer à la route de Valbonne sur cette zone (d'où le positionnement en phase 2).

Les 2 autres rues (boulevard de la source partie basse et avenue des fauvelles) seront affectées aux phases 3 et 4 (les moins prioritaires).

Priorisation des rues en 4 phases dans le secteur (des rues les plus prioritaires aux moins prioritaires):

Phase 1 (0 € HT) :

Aucun projet n'est en cours dans la zone.

Phase 2 (103 550 € HT):

- Route de Valbonne
- Boulevard de la source partie Haute

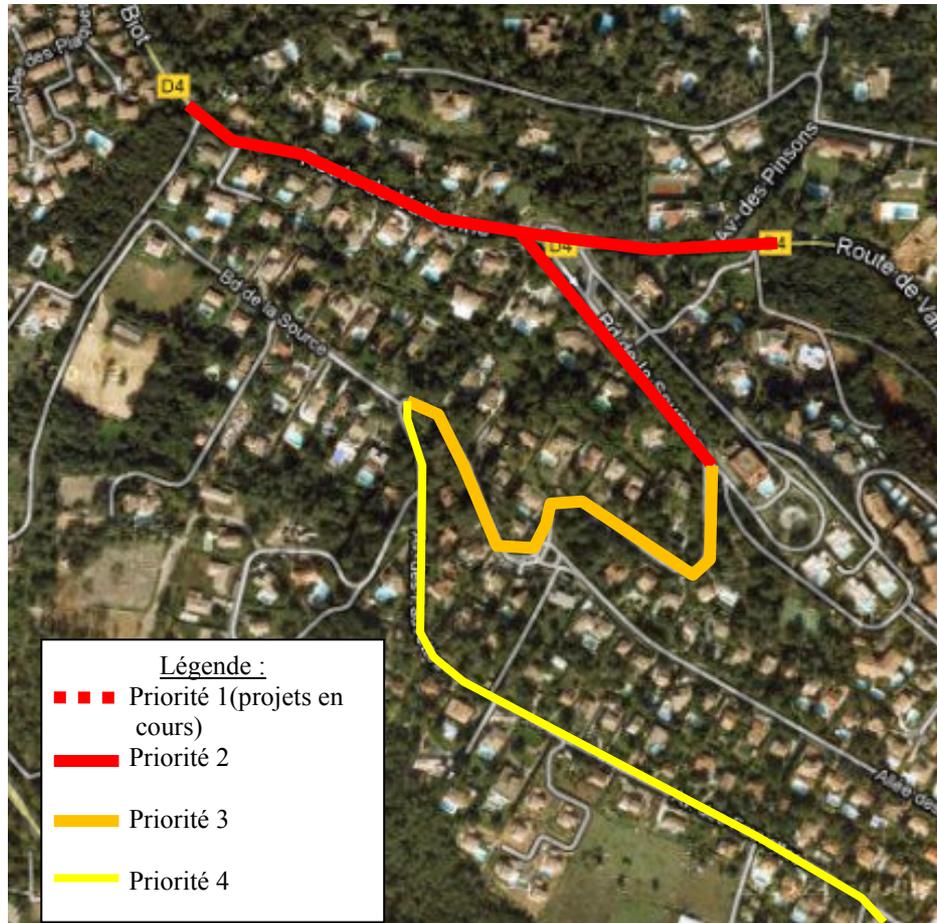
Phase 3 (84 680 € HT):

- Boulevard de la source partie Basse

Phase 4 (136 530 € HT):

- Avenue des fauvelles

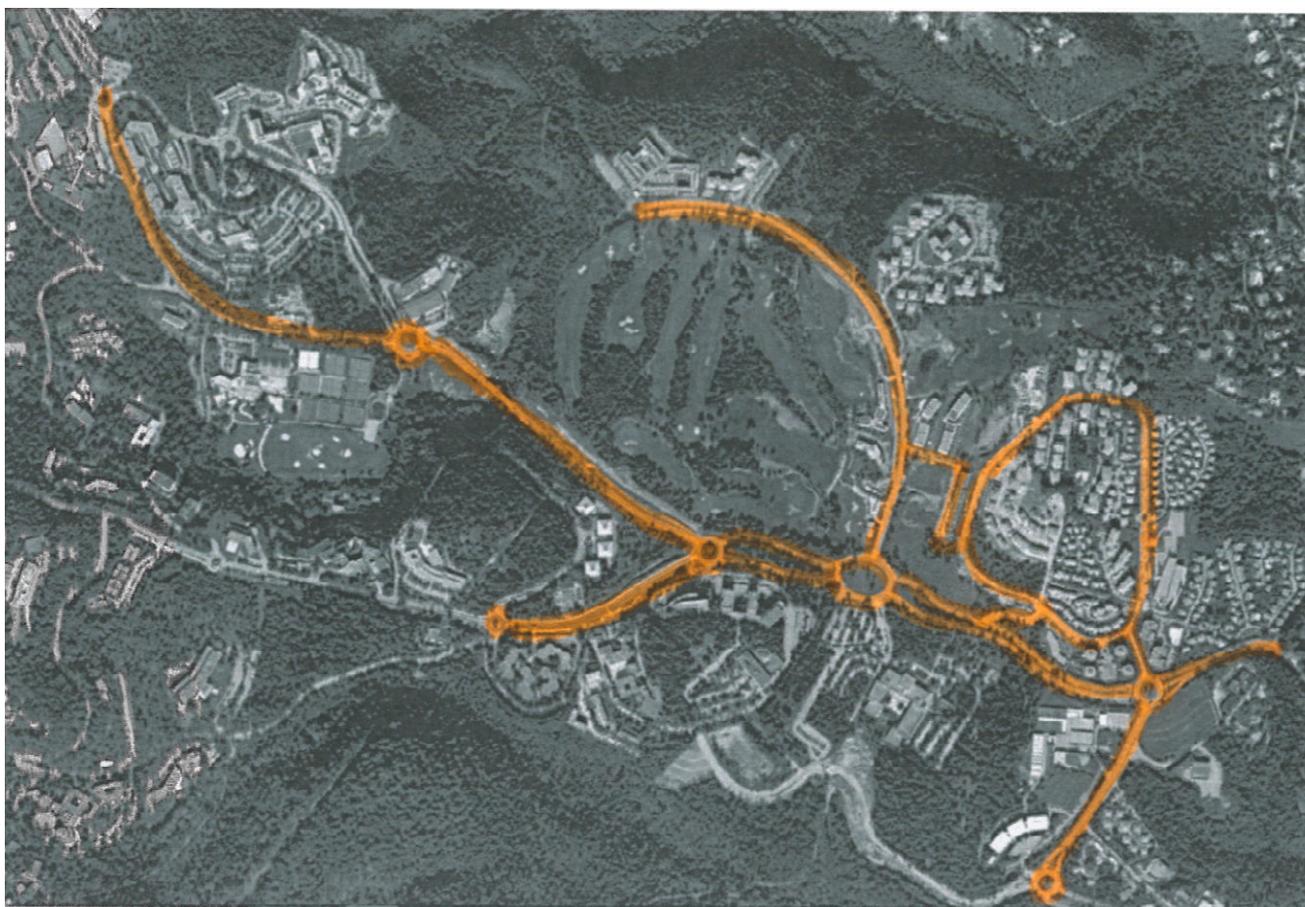
CARTE DE PRIORISATION DES ACTIONS SUR LA ZONE BOIS FLEURI



## ZONE SAINT-PHILIPPE

Liste des rues incluses dans le secteur 2 :

- Avenue Roumanille
- Espace commercial Saint-Philippe
- Avenue Saint-Philippe côté crèche
- Avenue Saint-Philippe côté école-bibliothèque
- Route des colles
- Route des dolines partie Est
- Route des dolines partie Ouest
- Route des lucioles
- Route des Chappes



### a. Fiche de synthèse

Indice d'accessibilité à l'origine (selon la méthodologie Accèsmétrie) : 16%

Nombre d'obstacle critique relevé (conformément à l'arrêté du 15 Janvier 2007) : 114

Montant des préconisations en € HT et hors maîtrise d'œuvre : 384 050 € HT

Indice d'accessibilité potentiel (selon la méthodologie Accèsmétrie) : 53%

## b. Typologies des obstacles

### Nombre de places de stationnement :

Nombre de places de stationnement	Quantité
Identifiées comme places de stationnement réservées	<b>20</b>

Pour rappel, il est nécessaire d'avoir sur l'ensemble du secteur, 2% de places de stationnements adaptées.

### Situation topographique :

Situation topographique	Entre 0 et 5%	Entre 5 et 10%	Supérieur à 10%
<b>Avenue Roumanille</b>		<b>X (ponctuel)</b>	
<b>Espace commercial Saint-Philippe</b>	<b>X</b>		
<b>Avenue Saint-Philippe côté crèche</b>		<b>X</b>	
<b>Avenue Saint-Philippe côté école-bibliothèque</b>		<b>X</b>	
<b>Route des colles</b>	<b>X</b>		
<b>Route des dolines partie Est</b>		<b>X</b>	
<b>Route des dolines partie Ouest</b>			<b>X (ponctuel)</b>
<b>Route des lucioles</b>	<b>X</b>		
<b>Route des Chappes</b>		<b>X</b>	

Les rues entre 5 et 10% sont généralement accessibles si la PMR est accompagnée ou en autonomie sur une courte distance. Cependant, l'indice d'accessibilité restera identique du fait de leur non-conformité vis-à-vis de la réglementation.

### c. Typologies des préconisations

Les préconisations faites dans le cadre de cette étude concernent :

- Les trottoirs : profil, revêtement, mobilier urbain
- Les traversées de chaussée : bateaux, équipements pour non-voyants
- Les places de stationnement réservées : équipement, largeur, zone de transfert
- La signalétique

Voici les différentes typologies de préconisations :

<b>TROTTOIRS</b>	<b>Enveloppe</b>
Grille de sol à remplacer sur les ouvrages communaux	16 820 € HT
Revêtement de sol à reprendre	78 500 € HT
Mobilier urbain : potelet haute-visibilité à poser ou à remplacer	35 030 € HT
Trottoir à créer / élargir	48 370 € HT
Autres travaux sur trottoirs	22 490 € HT

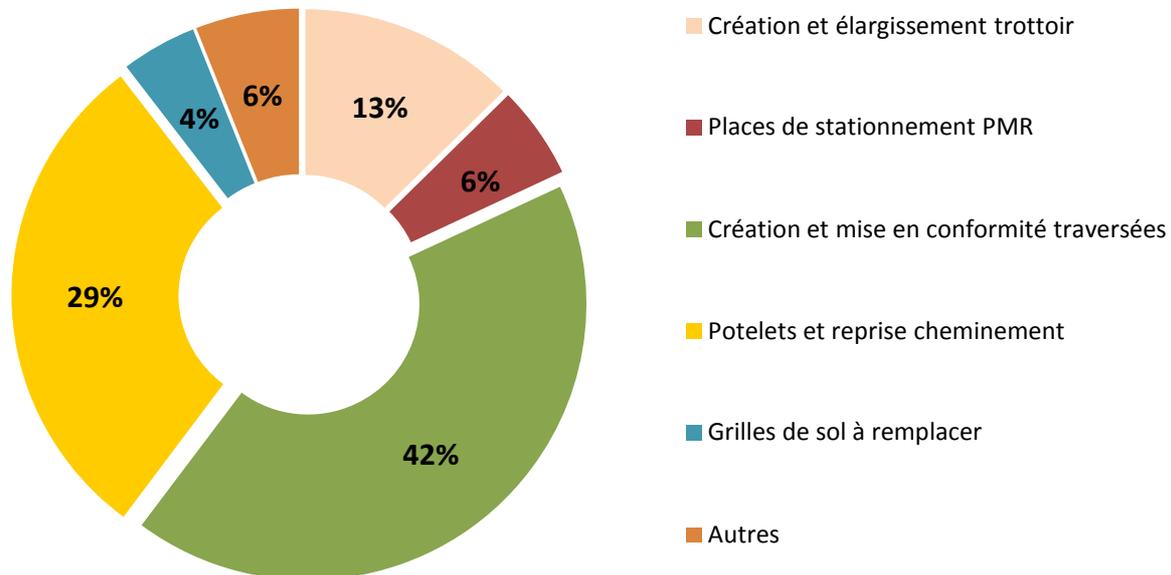
<b>TRAVERSEES DE CHAUSSÉES PROPRES A LA RUE</b>	<b>Enveloppe</b>
Traversée de chaussée à créer ou à mettre en conformité	162 060 € HT

<b>PLACES DE STATIONNEMENT RESERVEES PMR</b>	<b>Enveloppe</b>
Places de stationnement à créer ou à mettre en conformité	20 780 € HT

<b>AUTRES</b>	<b>Enveloppe</b>
Balisage	0 € HT
Arrêt de Bus	0 € HT
Plaques de rue	0 € HT

#### d. Obstacles identifiés

##### Répartition relative des non-conformités relevées selon les typologies de préconisations



##### Zoom sur la création de traversée

8 traversées de chaussée sont à créer sur le périmètre.

##### Zoom sur les traversées de chaussées existantes

59 traversées de chaussée sont à mettre en conformité sur le périmètre étudié :

- Beaucoup de traversées de chaussée ne sont pas équipées de bandes d'éveil podotactiles à destination des personnes non ou malvoyantes
- Des feux de traversées piétonnes ne sont pas équipés de dispositif sonore pour les déficients visuels.
- De nombreux bateaux et chanfreins sont à réaliser afin d'assurer une bonne circulation des PMR sur la commune.

##### Zoom sur le stationnement réservé aux porteurs de la carte GIG-GIC

Nombre de places de stationnements réservées diagnostiquées : 20

La plupart des places de stationnement réservées PMR ne sont pas conformément équipées :

- Absence de signalisation verticale
- Signalisation verticale non conforme (hauteur)
- Marquage au sol non conforme

## IDEE D'AMENAGEMENT A RETENIR POUR LA ZONE SAINT-PHILIPPE

Les rues diagnostiquées pour la zone Saint-Philippe se divisent en 2 catégories :

- Les rues où l'on trouve une circulation piétonne importante, à savoir l'avenue Roumanille, l'espace commercial Saint-Philippe, l'avenue Saint-Philippe (présence d'une crèche, d'une école et d'une bibliothèque) et également la route des lucioles (établissements d'enseignement supérieur). Ces rues auront bien entendu un caractère prioritaire plus prononcé.
- Les rues utilisées majoritairement en transport véhiculé, comme la route des colles et la route des dolines, qui seront intégrées dans les phases les moins prioritaires du plan d'actions.

Priorisation des rues en 4 phases dans le secteur (des rues les plus prioritaires aux moins prioritaires):

Phase 1 (0 € HT) :

- Route des colles : réfection voirie et création d'un trottoir chaussée sud de la route de Colles (RD 504) entre le carrefour des Chappes et l'entrée de l'entreprise Toyota (après le carrefour Funel) – projet Conseil Général
- Route des colles : réaménagement du rond-point de St Philippe (RD 504) – projet Conseil Général en lien avec l'ouverture à la rentrée 2012 du campus STIC

Phase 2 (100 400 € HT):

- Avenue Roumanille
- Espace commercial Saint-Philippe
- Avenue Saint-Philippe côté crèche (partie basse)
- Route des lucioles
- Route des Chappes

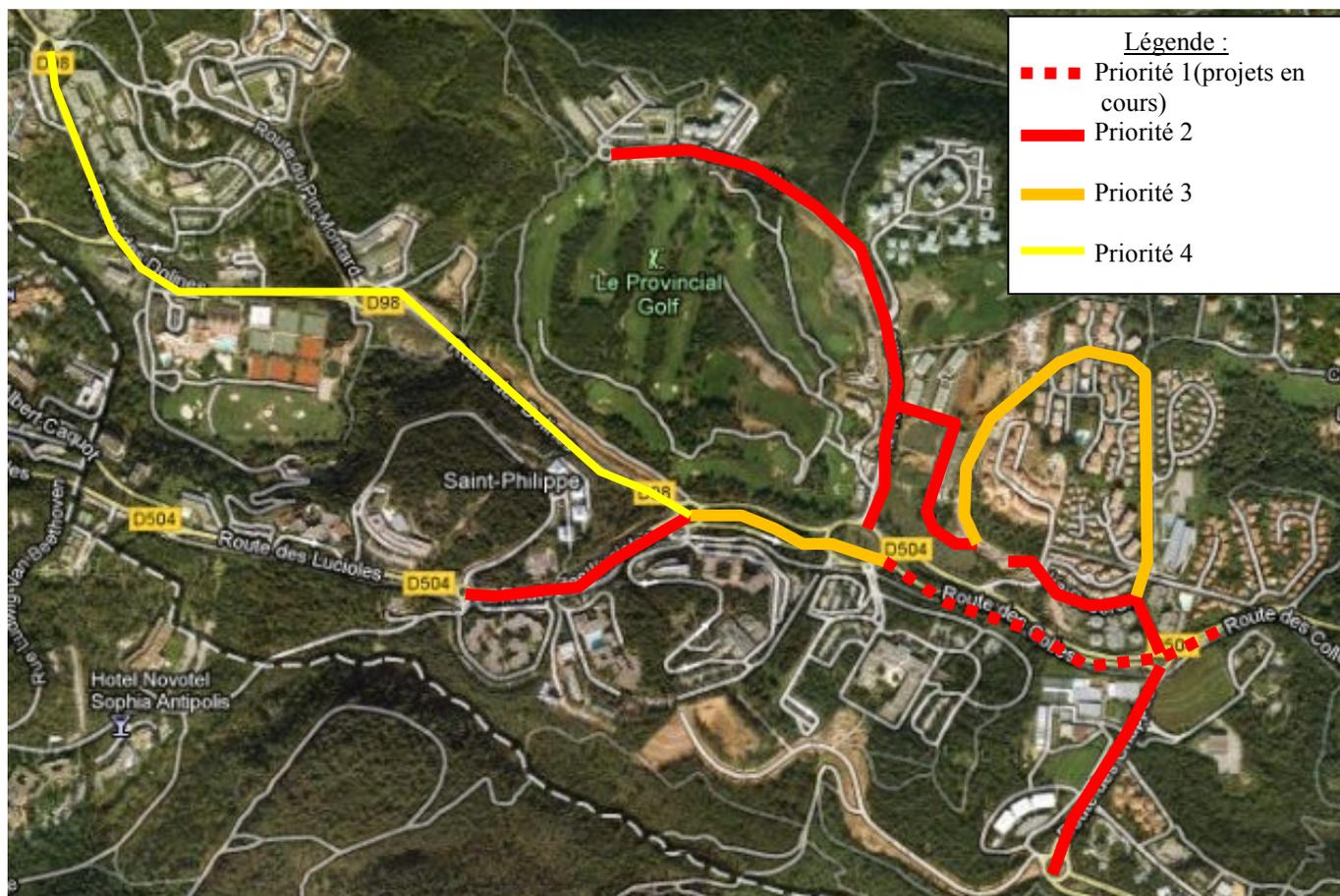
Phase 3 (150 860 € HT):

- Avenue Saint-Philippe côté école-bibliothèque (partie haute)
- Route des colles

Phase 4 (132 790 € HT):

- Route des dolines partie Est
- Route des dolines partie Ouest

CARTE DE PRIORISATION DES ACTIONS SUR LE SECTEUR



## Zone Village

Liste des rues incluses dans le secteur :

- Route d'Antibes
- Route de la Mer
- Chemin des Combes
- Chemin du jeu de la Beaume
- Rue Fanton d'Andon
- Chemin Joseph Durbec
- Chemin neuf
- Route de Valbonne
- Rue Saint-Sébastien
- Rue Sous-Barri
- Rue du Barri et place des arcades
- Place du Général de Gaulle et chemin des roses
- Calade Saint-Roch
- Calade des migraniers
- Rue de la calade
- Rue du portugon
- Rue Sevoulle, de la poissonnerie et des orfèvres
- Rue du mitan
- Rue basse
- Rue des tines
- Rue plus basse, sous-balcon, et de la régouaro
- Rue Leï Croutons
- Rue de l'airette et chemin de ronde
- Chemin et Parkings hauts des bâchettes
- Chemin des Combes et Parkings bas des bâchettes



### a. Fiche de synthèse

Indice d'accessibilité à l'origine (selon la méthodologie Accèsmétrie) : 25%

Nombre d'obstacle critique relevé (conformément à l'arrêté du 15 Janvier 2007) : 164

Montant des préconisations en € HT et hors maîtrise d'œuvre : 482 580 € HT

Indice d'accessibilité potentiel (selon la méthodologie Accèsmétrie) : 50%

## b. Typologies des obstacles

### Nombre de places de stationnement :

Nombre de places de stationnement	Quantité
Identifiées comme places de stationnement réservées	<b>6</b>

Pour rappel, il est nécessaire d'avoir sur l'ensemble du secteur, 2% de places de stationnements adaptées.

### Situation topographique :

Situation topographique	Entre 0 et 5%	Entre 5 et 10%	Supérieur à 10%
Route d'Antibes	<b>X</b>		
Route de la Mer (depuis le chemin neuf à Biot 3000)	<b>X</b>		
Route de la Mer (depuis Biot 3000 au ch. des Cabots)	<b>X</b>		
Route de la Mer (depuis le ch. des Cabots à la Romaine)	<b>X</b>		
Chemin des Combes	<b>X</b>		
Chemin du jeu de la Beaume			<b>X (ponctuel)</b>
Chemin Fanton d'Andon			<b>X (ponctuel)</b>
Chemin Joseph Durbec	<b>X</b>		
Chemin neuf			<b>X</b>
Route de Valbonne		<b>X</b>	
Rue Saint-Sébastien	<b>X</b>		
Rue Sous-Barri		<b>X</b>	
Rue du Barri et place des arcades			<b>X</b>
Place du Général de Gaulle et chemin des roses			<b>X</b>
Calade Saint-Roch			<b>X</b>
Calade des migraniers			<b>X</b>
Rue de la calade			<b>X</b>
Rue du portugon	<b>X</b>		
Rue Sevouille, de la poissonnerie et des orfèvres			<b>X</b>
Rue du mitan	<b>X</b>		
Rue basse	<b>X</b>		
Rue des tines		<b>X</b>	
Rue plus basse, sous-balcon, et de la régouaro		<b>X</b>	
Rue Leï Croutons		<b>X</b>	
Rue de l'airette et chemin de ronde		<b>X</b>	
Chemin et Parkings hauts des bâchettes			<b>X</b>
Chemin des Combes et Parkings bas des bâchettes			<b>X</b>

Les rues entre 5 et 10% sont généralement accessibles si la PMR est accompagnée ou en autonomie sur une courte distance. Cependant, l'indice d'accessibilité restera identique du fait de leur non-conformité vis-à-vis de la réglementation.

### c. Typologies des préconisations

Les préconisations faites dans le cadre de cette étude concernent :

- Les trottoirs : profil, revêtement, mobilier urbain
- Les traversées de chaussée : bateaux, équipements pour non-voyants
- Les places de stationnement réservées : équipement, largeur, zone de transfert
- La signalétique

Voici les différentes typologies de préconisations :

<b>TROTTOIRS</b>	<b>Enveloppe</b>
Grille de sol à remplacer sur les ouvrages communaux	27 180 € HT
Revêtement de sol à reprendre	39 630 € HT
Mobilier urbain : potelet haute-visibilité à poser ou à remplacer	128 330 € HT
Trottoir à créer / élargir	122 050 € HT
Autres travaux sur trottoirs	44 430 € HT

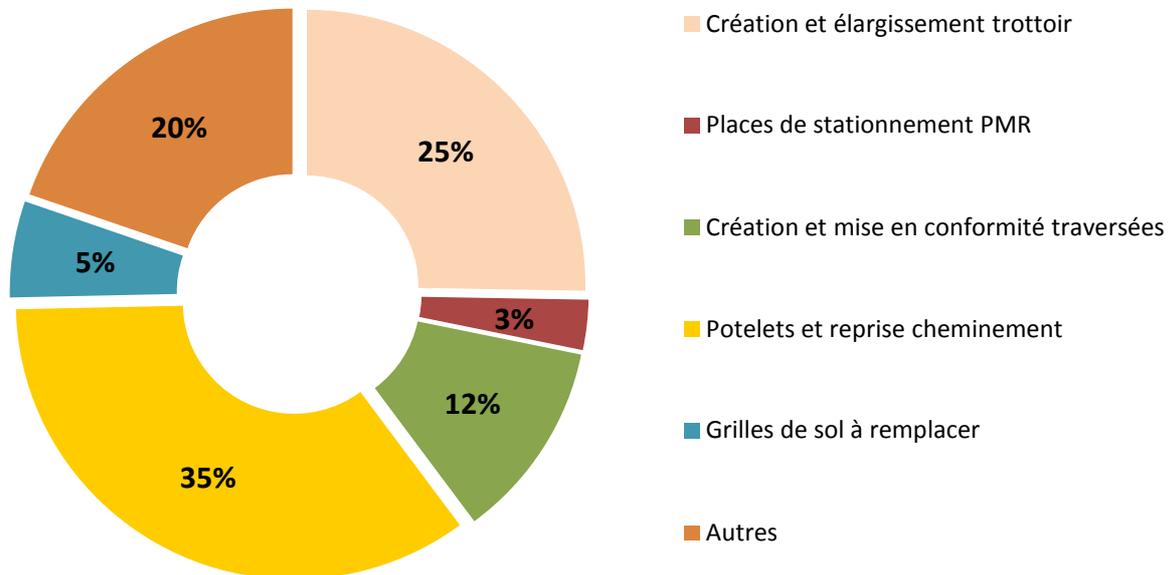
<b>TRAVERSEES DE CHAUSSÉES PROPRES A LA RUE</b>	<b>Enveloppe</b>
Traversée de chaussée à créer ou à mettre en conformité	56 220 € HT

<b>PLACES DE STATIONNEMENT RESERVEES PMR</b>	<b>Enveloppe</b>
Places de stationnement à créer ou à mettre en conformité	14 090 € HT

<b>AUTRES</b>	<b>Enveloppe</b>
Balisage	0 € HT
Arrêt de Bus	48 000 € HT
Plaques de rue	2 650 € HT

#### d. Obstacles identifiés

Répartition relative des non-conformités relevées selon les typologies de préconisations



##### Zoom sur la création de traversée

2 traversées de chaussée sont à créer sur le périmètre.

##### Zoom sur les traversées de chaussées existantes

27 traversées de chaussée sont à mettre en conformité sur le périmètre étudié :

- Beaucoup de traversées de chaussée ne sont pas équipées de bandes d'éveil podotactiles à destination des personnes non ou malvoyantes
- Des feux de traversées piétonnes ne sont pas équipés de dispositif sonore pour les déficients visuels.
- De nombreux bateaux et chanfreins sont à réaliser afin d'assurer une bonne circulation des PMR sur la commune.

##### Zoom sur le stationnement réservé aux porteurs de la carte GIG-GIC

Nombre de places de stationnements réservées diagnostiquées : 6

La plupart des places de stationnement réservées PMR ne sont pas conformément équipées :

- Absence de signalisation verticale
- Signalisation verticale non conforme (hauteur)
- Marquage au sol non conforme

## IDEE D'AMENAGEMENT A RETENIR POUR LA ZONE VILLAGE

Ce secteur inclut le centre historique de la commune avec les bâtiments emblématiques que sont la mairie et l'église mais également du stationnement pour les habitants de ce cœur historique. En aucun cas, nous pouvons prétendre supprimer l'accès aux voitures, l'idée est de faire cohabiter les piétons (dont les personnes en situation de handicap) et les voitures sans pour autant que les uns et les autres soient en conflit.

Pour cela, nous proposons que la commune de Biot réfléchisse à formaliser une zone de rencontre (zone 20 km/h) pour le centre historique de la ville. Le secteur est déjà dans les faits un secteur semi-piétonnier. Il s'agit en réalité « d'officialiser » l'organisation déjà existante. Cela permettra aux piétons de pouvoir être prioritaires sur les voitures dans le centre du village. Une revue de l'état des chaussées du centre historique est d'ailleurs à prévoir. Ce dispositif de zone de rencontre pourrait d'ailleurs être mis en place sur d'autres rues comme le chemin Joseph Durbec ou la rue de desserte du parking des Bâchettes (partie haute du chemin des Combes).

Pour le reste de la zone, il s'agira de mener des travaux importants sur les grands axes de la commune afin d'y créer un cheminement piétons accessible à tous et continu sur l'ensemble de la rue. Cette remarque est valable pour l'ensemble des grands axes que sont la route d'Antibes, la route de la mer, les chemins des Combes et du jeu de Beaume, le chemin neuf et la route de Valbonne. L'ensemble des travaux nécessaires à rendre accessibles ces rues ne sont pas totalement chiffrés tant la mise en place de circulations piétonnes est compliquée vu les contraintes du tissu urbain existant.

Priorisation des rues en 4 phases dans le secteur (des rues les plus prioritaires aux moins prioritaires):

Phase 1 (20 440 € HT) :

Projets en cours :

- Création d'un trottoir de 1,50 m de large et 120 m de long (route d'Antibes entre le pont Muratore et le chemin de la Passerelle) et réfection du Pont vieux pour permettre la circulation de PMR.
- Réfection voirie et création de trottoirs de la route de Valbonne (de l'accès au cimetière à l'ancien chemin de Biot à Grasse) – projet Mairie / Conseil Général (RD 4)
- Requalification et réfection du chemin des Combes avec création trottoirs (projet 2012 / 2013)
- Requalification et réfection de l'entrée de ville avec création de trottoirs sur le chemin Neuf (du chemin de la Gorgue à la place St Eloi)
- Création d'un trottoir chaussée nord route de la Mer entre le rond-point de la Romaine et le chemin du Val de Pome
- Réaménagement du carrefour route de Valbonne / chemin de St Julien
- Requalification voie route d'Antibes (dernier tronçon jusqu'au carrefour avec la route de la Mer)
- Place de l'Eglise et place des Arcades (village) : étude en 2012 et travaux en 2013 / 2014

En plus de ces projets déjà en cours, il semble important de prolonger l'aménagement des rues faisant l'objet de projets. Dans cette phase 1 seront également ajoutées ces rues diagnostiquées en partie. Sont comprises dans ce cas :

- La route d'Antibes (partie diagnostiquée 8 920 € HT)
- Le chemin des Combes (partie diagnostiquée 0 € HT)
- Le chemin Neuf (partie diagnostiquée 11 520 € HT)

### Phase 2 (151 970 € HT):

Le secteur le plus fréquenté, à savoir le centre historique (attractivité touristique, présence de commerces et d'ERP comme l'église), semble être la zone à aménager en priorité. Le centre historique pourra de ce fait être considéré comme accessible assez rapidement. Les rues concernées sont :

- Rue Saint-Sébastien
- Rue Sous-Barri
- Rue du Barri et place des arcades
- Place du Général de Gaulle et chemin des roses
- Calade Saint-Roch
- Calade des migraniers
- Rue de la calade
- Rue du portugon
- Rue Sevoulle, de la poissonnerie et des orfèvres
- Rue du mitan
- Rue basse
- Rue des tines
- Rue plus basse, sous-balcon, et de la régouaro
- Rue Leï Croutons
- Rue de l'airiette et chemin de ronde.

Il semble aussi important de traiter la zone de stationnement du centre-historique, à savoir la zone des Bâchettes et sa liaison vers l'hypercentre. Cette zone fait d'ailleurs l'objet d'un projet de réaménagement de grande ampleur qui devrait voir le jour ces prochaines années. S'ajoutent donc :

- Chemin et Parkings hauts des bâchettes
- Chemin des Combes et Parkings bas des bâchettes

Il semble aussi important d'intégrer à cette phase la partie diagnostiquée de la route de Valbonne (entre le centre historique et le chemin de Saint-Julien) car elle dessert, entre autres, la mairie et une école.

- Route de Valbonne

### Phase 3 (138 980 € HT):

La phase 3 va se limiter à l'aménagement d'une seule route, à savoir la route de la mer, qui fait l'objet d'une fréquentation piétonne importante en plusieurs points (croisement route d'Antibes, espaces commerciaux Biot 3000, autour du chemin des Cabots et côté rond-point de la Romaine). Le montant des aménagements est tel que la rue fait l'objet d'une phase à elle seule. Il convient également d'ajouter le chemin Joseph Durbec afin de desservir l'école. Une zone de rencontre pourrait également être en place sur le chemin Joseph Durbec aux vues de la configuration des lieux (faible largeur et circulation en double sens).

Les rues concernées par la phase 3 sont :

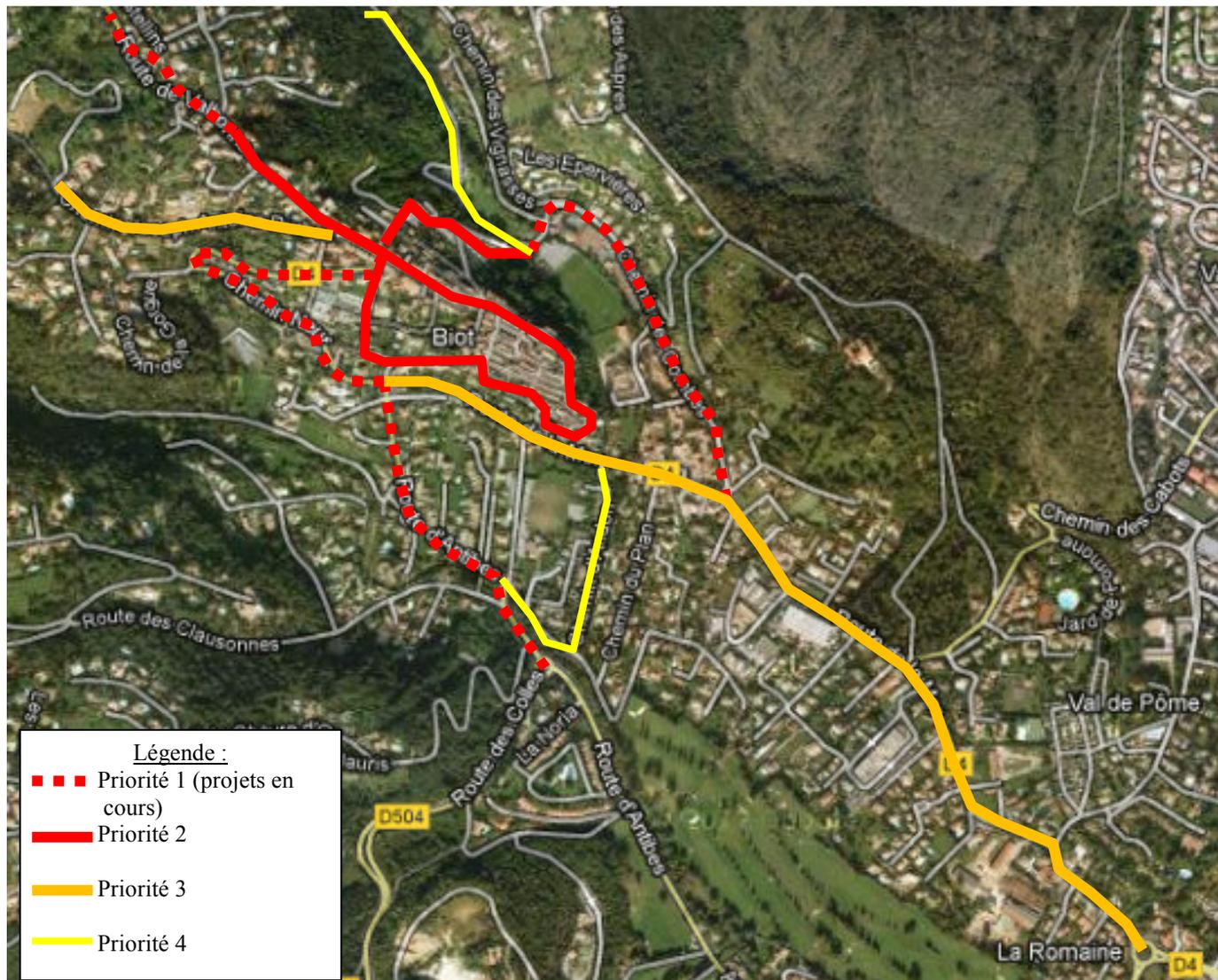
- Route de la Mer (depuis le chemin neuf à Biot 3000)
- Route de la Mer (depuis Biot 3000 au ch. des Cabots)
- Route de la Mer (depuis le ch. des Cabots à la Romaine)
- Chemin Joseph Durbec

### Phase 4 (171 190 € HT):

La phase 4 regroupe les rues restant à aménager et qui présentent moins d'intérêt et un montant de travaux élevé, à savoir :

- Chemin du jeu de la Beaume
- Rue Fontan d'Andon

## CARTE DE PRIORISATION DES ACTIONS SUR LE SECTEUR



## PRESENTATION GENERALE DES PHASAGES

### Liste des rues par phasage et par secteurs

Phase / Zone	Bois Fleuri	Saint-Philippe	Village
<b>Phase 1</b>		Route des colles : réfection voirie et création d'un trottoir chaussée sud de la route de Colles (RD 504) Route des colles : réaménagement du rond-point de St Philippe	Création d'un trottoir de route d'Antibes Réfection du Pont vieux Réfection voirie et création de trottoirs de la route de Valbonne Requalification et réfection du chemin des Combes avec création de trottoirs Création de trottoirs sur le chemin Neuf Création d'un trottoir chaussée nord route de la Mer Réaménagement du carrefour route de Valbonne / chemin de St Julien Requalification voie route d'Antibes Place de l'Eglise et place des Arcades (village) La route d'Antibes Le chemin des Combes Le chemin Neuf
<b>Phase 2</b>	Route de Valbonne Boulevard de la source partie Haute	Avenue Roumanille Espace commercial Saint-Philippe Avenue Saint-Philippe côté crèche (partie basse) Route des lucioles Route des Chappes	Rue Saint-Sébastien Rue Sous-Barri Rue du Barri et place des arcades Place du Général de Gaulle et chemin des roses Calade Saint-Roch Calade des migraniers Rue de la calade Rue du portugon Rue Sevoulle, de la poissonnerie et des orfèvres Rue du mitan Rue basse Rue des tines

			Rue plus basse, sous-balcon, et de la régouaro Rue Leï Croutons Rue de l'airrette et chemin de ronde Chemin et Parkings hauts des bâchettes Chemin des Combes et Parkings bas des bâchettes
<b>Phase 3</b>	Boulevard de la source partie Basse	Avenue Saint-Philippe côté école-bibliothèque (partie haute) Route des colles	Route de la Mer (depuis le chemin neuf à Biot 3000) Route de la Mer (depuis Biot 3000 au ch. des Cabots) Route de la Mer (depuis le ch. des Cabots à la Romaine) Chemin Joseph Durbec
<b>Phase 4</b>	Avenue des fauvelles	Route des dolines partie Est Route des dolines partie Ouest	Chemin du jeu de la Beaume Rue Fanton d'Andon
<b>TOTAL</b>	<b>324 760€ HT</b>	<b>384 050 € HT</b>	<b>482 580 € HT</b>

### Montant des préconisations par phasage et par secteurs

Phase / Zone	Bois Fleuri	Saint-Philippe	Village	Total par phase
Phase 1	0 € HT	0 € HT	20 440 € HT	<b>20 440 € HT</b>
Phase 2	103 550 € HT	100 400 € HT	151 970 € HT	<b>355 920 € HT</b>
Phase 3	84 680 € HT	150 860 € HT	138 980 € HT	<b>374 520 € HT</b>
Phase 4	136 530 € HT	132 790 € HT	171 190 € HT	<b>440 510 € HT</b>
<b>TOTAL</b>	<b>324 760 € HT</b>	<b>384 050 € HT</b>	<b>482 580 € HT</b>	<b>1 191 390 € HT</b>

La phase 1 est placée en priorité du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics car elle concerne uniquement les projets en cours de réalisation sur la commune.

Pour la suite de la planification, la phase 2 de l'une des 3 zones définies peuvent être proposées avant la réalisation de la phase 3 d'une autre zone.

La commune de Biot doit prendre en compte toutes les possibilités de planification et le faire valider par le conseil municipal.

Une fois ce plan validé, le conseil municipal doit en faire un suivi année après année.

## 5. LES ENGAGEMENTS DE LA COMMUNE

### A. Programmation

L'analyse du travail de diagnostic du territoire a permis au bureau d'études Accesmétrie de faire un certain nombre de propositions de travaux, décrites à la fois qualitativement et quantitativement, visant à atteindre progressivement les objectifs fixés quant à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Sur la base de ces estimations ainsi que des prévisions de travaux et projets en cours recensés sur la commune, une proposition de priorisation de ces actions a été élaborée par le bureau d'études.

De même que les estimations de travaux proposées ne constituent qu'un indicateur permettant à la commune d'évaluer l'importance des travaux à prévoir, cette proposition de programmation ne doit être envisagée qu'à **titre indicatif**. En effet, basée sur une analyse « brute » des éléments issus du diagnostic et de ses préconisations, cette programmation ne tient pas compte de nombreux éléments liés notamment au temps « politique » ou aux nombreux aléas allant de pair avec une politique de gestion de l'espace public. Elle permet essentiellement à la commune de se fixer un objectif sur le long terme.

La commune souhaite donc affirmer sa volonté de **doubler la « note d'accessibilité » de chaque zone traitée dans le PAVE dans un délai de 20 années** d'exercice.

Ce cap devra être atteint par le biais d'une mise en accessibilité progressive, dont la mise en œuvre pourra être organisée selon une **programmation annuelle** prévoyant un certain nombre d'interventions. Le plan d'actions qui en découlera sera essentiellement établi en fonction de plusieurs axes prioritaires qui seront :

- Le traitement des cheminements et des accès autour des points d'arrêt de transport collectif,
- Le traitement des cheminements et des espaces liés à l'activité commerciale et touristique dans la commune,
- Les aménagements autour des établissements scolaires et péri-scolaires (crèches).

Outre ces actions ciblées sur un critère « géographique », la commune pourra également programmer des interventions thématiques (ex : traitement des traversées piétonnes...) notamment pour des questions organisationnelles (ex : marché passé pour la mise en œuvre de bandes d'éveil de vigilance).

De plus, la fréquence annuelle de l'établissement de cette programmation la rend ainsi cohérente avec la prise en compte des éventuelles remarques ou propositions qui pourraient être formulées au travers du **Rapport Annuel** que la Commission Communale pour l'Accessibilité des Personnes Handicapées (CCAPH) doit rédiger.

## **B. Évaluation et suivi de la mise en œuvre du PAVE**

**Au terme de chaque année d'exercice, un rapport de synthèse pourra être présenté.** Ce rapport fera le bilan des actions menées au cours de l'année passée, exprimé en terme de coût mais aussi d'impact sur le niveau global d'accessibilité. L'outil SIG développé au cours de l'élaboration du PAVE sera exploité de manière à proposer un traitement cartographique de l'évaluation du niveau d'accessibilité sur la commune, de manière globale ou éventuellement plus ciblée sur les zones ayant fait l'objet de travaux. Ce rapport sera communiqué à la CCAPH et pourra constituer un des éléments à partir desquels elle bâtira son Rapport Annuel.

## **C. Révision du PAVE**

Afin de préserver la capacité de faire évoluer le PAVE en fonction des futures évolutions de la commune (prise en compte de nouveaux projets structurants par exemple), il a été décidé de fixer une période de révision de ce document.

Cette **période a été fixée à 3 ans**, ce qui devrait permettre un rythme de révision compatible avec le temps politique (de manière à pouvoir réviser le document à mi-mandat, par exemple).

## 6 ANNEXES

### Remarques Générales

Le cheminement est parfois interrompu par la présence de :

#### - véhicules stationnés sur le trottoir



Veiller à libérer les trottoirs sur une largeur de 140 cm et donc à ne pas se garer sur ces espaces.

#### - végétations gênantes



Veiller à ce que chacun entretienne la végétation (le trottoir doit respecter une largeur de 140 cm).

#### - obstacles au cheminement



Apporter une attention particulière afin que les mobiliers tels les panneaux publicitaires ou les poubelles par leur implantation ne viennent pas créer d'obstacles au cheminement piétons et ne rendent pas le trottoir inaccessible.

- terrasses de café



Veiller à laisser un passage libre de 140 cm sur les terrasses des cafés afin de conserver une circulation piétonne de 140 cm

- Rues équipées de pas d'âne ou présentant une pente importante



Installer, comme c'est déjà le cas pour certaines rues en pente ou présentant des pas d'âne, une main courante (dans la limite de la configuration des lieux) qui permettra aux PMR (personnes âgées notamment) de s'aider pour gravir la pente.

- les calades du centre historique



Veiller au bon entretien des calades du centre historique.

Veiller à combler les trous existants, à rendre plus visibles les nez de marches par un contraste visuel (pas d'âne notamment).

A noter également que le revêtement de sol s'avère glissant lorsqu'il est humide.

## Remarques Générales

Localisation des obstacles sur photo aérienne pour chacune des 3 zones :

- Zone Bois Fleuri,
- Zone Saint-Philippe,
- Zone Village.



**Zone Bois Fleuri**







**Zone Village Est**