# DIAGNOSTIC DE L'ACCESSIBILITÉ

# DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

# SUR L'ÎLE D'OLÉRON

## Tome I : Contexte de l'étude

**Stage de groupe**

*Ingénieurs 2ème année*



Avril - Juillet 2007

Marine DEBROECK Pascal DELFORGE Jessica DUCROCQ Sophie LAINÉ Cyrielle TOSI

DIAGNOSTIC DE L'ACCESSIBILITÉ

DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

SUR L'ÎLE D'OLÉRON

Tome I : Contexte de l'étude

Stage de groupe

*Ingénieurs 2ème année*



Avril - Juillet 2007

Marine DEBROECK Pascal DELFORGE Jessica DUCROCQ Sophie LAINÉ Cyrielle TOSI

# DIAGNOSTIC DE L'ACCESSIBILITÉ

# DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

# SUR L'ÎLE D'OLÉRON

## Tome I : Contexte de l'étude

**Stage de groupe**

*Ingénieurs 2ème année*

**Tuteurs : Hervé AMIOT et Sébastien LARRIBE**

Avril - Juillet 2007

Marine DEBROECK Pascal DELFORGE Jessica DUCROCQ Sophie LAINÉ Cyrielle TOSI

DIAGNOSTIC DE L'ACCESSIBILITÉ

DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

SUR L'ÎLE D'OLÉRON

Tome I : Contexte de l'étude

Stage de groupe

*Ingénieurs 2ème année*

Tuteurs : Hervé AMIOT et Sébastien LARRIBE

Avril - Juillet 2007

Marine DEBROECK Pascal DELFORGE Jessica DUCROCQ Sophie LAINÉ Cyrielle TOSI

# REMERCIEMENTS

La présente étude a été élaborée grâce à la collaboration de nombreuses personnes que nous tenons à remercier. Il s'agit de :

- L'ensemble du personnel de la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron et plus particulièrement le Service Habitat et Patrimoine ainsi que le Service Technique.
- L'ensemble du personnel du Pays Marennes-Oléron.
- L'ensemble de la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées de la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron et plus particulièrement à M.Bohée son président.
- L'ensemble du Service Technique de la mairie de Saint-Pierre d'Oléron.
- L'ensemble du personnel des centres Lannelongue et Hélio-Marin de Saint-Trojan-les-Bains.
- Les responsables du Musée de l'Ile d'Oléron à Saint-Pierre d'Oléron et de l'Ecomusée du Port des Salines au Petit-Village.
- La responsable du Centre de l'Accolade à Domino.
- Les membres de la délégation départementale de l'APF de Charente Maritime.
- M.Amiot, tuteur de stage, professeur au Département Aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours.
- M.Blémon, président de la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron.
- M.Caron, responsable de la salle informatique de la Brée-les-Bains.
- M.Hugues, directeur de la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron.
- M. Cattoen, cadre de Santé en Rééducation au centre Hélio-marin à Saint-Trojan-les-Bains.
- M.Larribe, tuteur de stage, professeur au Département Aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude

REMERCIEMENTS

La présente étude a été élaborée grâce à la collaboration de nombreuses personnes que nous tenons à remercier. Il s'agit de :

- L'ensemble du personnel de la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron et plus particulièrement le Service Habitat et Patrimoine ainsi que le Service Technique.
- L'ensemble du personnel du Pays Marennes-Oléron.
- L'ensemble de la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées de la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron et plus particulièrement à M.Bohée son président.
- L'ensemble du Service Technique de la mairie de Saint-Pierre d'Oléron.
- L'ensemble du personnel des centres Lannelongue et Hélio-Marin de Saint-Trojan-les-Bains.
- Les responsables du Musée de l'Ile d'Oléron à Saint-Pierre d'Oléron et de l'Ecomusée du Port des Salines au Petit-Village.
- La responsable du Centre de l'Accolade à Domino.
- Les membres de la délégation départementale de l'APF de Charente Maritime.
- M.Amiot, tuteur de stage, professeur au Département Aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours.
- M.Blémon, président de la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron.
- M.Caron, responsable de la salle informatique de la Brée-les-Bains.
- M.Hugues, directeur de la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron.
- M. Cattoen, cadre de Santé en Rééducation au centre Hélio-marin à Saint-Trojan-les-Bains.
- M.Larribe, tuteur de stage, professeur au Département Aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours.

3

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

- M[elle] Mességué, maître de stage, chargée de mission au Service Habitat et Patrimoine de la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron.
- Mme Petiau, ergothérapeute au centre Hélio-Marin à Saint-Trojan-les-Bains.
- Mme Polombo, professeur au Département Aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours.
- M. Schnell, administrateur S.I.G au Pays Marennes-Oléron.
- Mme Slatrech, psychologue au centre Lannelongue à Saint-Trojan-les-Bains.

Nous adressons nos sincères remerciements à tous ceux qui, de loin ou de près, ont participé à l'élaboration de cette étude.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR
Tome I : Contexte de l'étude
- M[elle] Mességué, maître de stage, chargée de mission au Service Habitat et Patrimoine de la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron.
- Mme Petiau, ergothérapeute au centre Hélio-Marin à Saint-Trojan-les-Bains.
- Mme Polombo, professeur au Département Aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours.
- M. Schnell, administrateur S.I.G au Pays Marennes-Oléron.
- Mme Slatrech, psychologue au centre Lannelongue à Saint-Trojan-les-Bains.

Nous adressons nos sincères remerciements à tous ceux qui, de loin ou de près, ont participé à l'élaboration de cette étude.
4
Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron
POLYTECH'TOURS - Département aménagement

# SOMMAIRE

Remerciements
Sommaire
**Introduction** ..... 7
**I. Une nouvelle approche du handicap liée à l'évolution du contexte législatif** ..... **8**

**I.1. Evolution du contexte législatif** ..... 8

**I.2. Personne à Mobilité Réduite, une nouvelle vision du handicap** ..... 9

I.2.1 Définition des « PMR », selon la loi du 11 février 2005 : ..... 9

I.2.2 Définitions et précisions des différents types de handicap : ..... 10

**II. Une disposition de la loi du 11 février 2005 : la création d'une commission intercommunale pour l'accessibilité** ..... **13**

**II.1. La commission intercommunale pour l'accessibilité de la Communauté de Communes de l'île d'Oléron** ..... 13

**II.2. La Communauté de Communes de l'île Oléron** ..... 14

II.2.1 Présentation de la Communauté de Communes : ..... 14

II.2.2 Huit communes insulaires à l'histoire partagée : ..... 19

**III. Un diagnostic de l'accessibilité motivé par les particularités de l'île d'Oléron** ..... **24**

**III.1. Un contexte propice à la réalisation du diagnostic** ..... 24

III.1.1 Une démographie singulière : ..... 24

III.1.2 Une offre touristique réputée : ..... 25

III.1.3 Un accueil médicalisé des personnes handicapées : ..... 26

**III.2. Le diagnostic accessibilité : première mission de la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées** ..... 26



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude

SOMMAIRE

Remerciements
Sommaire
**Introduction** ..... 7
**I. Une nouvelle approche du handicap liée à l'évolution du contexte législatif** ..... **8**

**I.1. Evolution du contexte législatif** ..... 8

**I.2. Personne à Mobilité Réduite, une nouvelle vision du handicap** ..... 9

I.2.1 Définition des « PMR », selon la loi du 11 février 2005 : ..... 9

I.2.2 Définitions et précisions des différents types de handicap : ..... 10

**II. Une disposition de la loi du 11 février 2005 : la création d'une commission intercommunale pour l'accessibilité** ..... **13**

**II.1. La commission intercommunale pour l'accessibilité de la Communauté de Communes de l'île d'Oléron** ..... 13

**II.2. La Communauté de Communes de l'île Oléron** ..... 14

II.2.1 Présentation de la Communauté de Communes : ..... 14

II.2.2 Huit communes insulaires à l'histoire partagée : ..... 19

**III. Un diagnostic de l'accessibilité motivé par les particularités de l'île d'Oléron** ..... **24**

**III.1. Un contexte propice à la réalisation du diagnostic** ..... 24

III.1.1 Une démographie singulière : ..... 24

III.1.2 Une offre touristique réputée : ..... 25

III.1.3 Un accueil médicalisé des personnes handicapées : ..... 26

**III.2. Le diagnostic accessibilité : première mission de la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées** ..... 26

5

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

**Conclusion** ..... 28

Table des matières
Table des illustrations
Bibliographie
Table des sigles



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude

**Conclusion** ..... 28

Table des matières
Table des illustrations
Bibliographie
Table des sigles

6

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

## Introduction

Le présent document s'inscrit dans le cadre des études préalables à l'élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics des communes de l'Ile d'Oléron. L'étude que nous avons réalisé durant ces trois mois de stage, porte sur la réalisation du diagnostic accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie et des espaces publics de la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron. Ce stage s'est déroulé au sein de la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron sous la direction du service habitat et patrimoine. Cette étude permet de répondre à la première mission de la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées.

Ce travail a donné lieu à la rédaction d'un rapport présenté en trois tomes et d'un rapport contenant les relevés de terrain.
Le premier rapport se décompose comme suit :

- ✓ Le **tome 1** a pour finalité de présenter le contexte de l'étude dans lequel s'inscrit la commande du stage.
  Il retracera l'évolution de la notion du handicap au travers de celle du contexte législatif. La dernière loi en vigueur sur ce sujet, la loi du 11 février 2005, prévoit la création d'une commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées. Nous nous sommes donc intéressé à l'application de cette disposition au sein de la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron.

- ✓ Le **tome 2** a pour finalité d'exposer la méthode de travail que nous avons élaboré pour répondre à la commande.

- ✓ Le **tome 3** a pour finalité de présenter l'analyse de l'accessibilité sur les huit périmètres définis.

Le deuxième rapport comporte l'ensemble de nos fiches terrain à savoir les fiches locales par tronçon et les fiches « ERP » pour chaque périmètre.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude
Introduction

Introduction

Le présent document s'inscrit dans le cadre des études préalables à l'élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics des communes de l'Ile d'Oléron. L'étude que nous avons réalisé durant ces trois mois de stage, porte sur la réalisation du diagnostic accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie et des espaces publics de la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron. Ce stage s'est déroulé au sein de la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron sous la direction du service habitat et patrimoine. Cette étude permet de répondre à la première mission de la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées.

Ce travail a donné lieu à la rédaction d'un rapport présenté en trois tomes et d'un rapport contenant les relevés de terrain.
Le premier rapport se décompose comme suit :

- ✓ Le **tome 1** a pour finalité de présenter le contexte de l'étude dans lequel s'inscrit la commande du stage.
  Il retracera l'évolution de la notion du handicap au travers de celle du contexte législatif. La dernière loi en vigueur sur ce sujet, la loi du 11 février 2005, prévoit la création d'une commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées. Nous nous sommes donc intéressé à l'application de cette disposition au sein de la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron.

- ✓ Le **tome 2** a pour finalité d'exposer la méthode de travail que nous avons élaboré pour répondre à la commande.

- ✓ Le **tome 3** a pour finalité de présenter l'analyse de l'accessibilité sur les huit périmètres définis.

Le deuxième rapport comporte l'ensemble de nos fiches terrain à savoir les fiches locales par tronçon et les fiches « ERP » pour chaque périmètre.

7

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

# I. Une nouvelle approche du handicap liée à l'évolution du contexte législatif

## I.1. Evolution du contexte législatif

La notion de « personnes handicapées » est pratiquement en voie de disparition des concepts utilisés par les différents professionnels intervenant dans le champ social ou dans le champ de l'architecture et de l'urbanisme. Ce mot reste cependant utilisé comme en témoigne le titre même de la loi « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » (n°2005-102), promulguée le 11 février 2005. N'oublions pas que cette loi s'inscrit dans la continuité d'un précédent dispositif réglementaire qu'il est important de connaître.

L'accessibilité du cadre bâti, des transports et de la voirie était marquée, avant 2005, par quatre lois :

- ✓ La **loi « d'orientation en faveur des personnes handicapées »** (n°75-534) du **30 juin 1975** a longtemps été la principale référence dans le domaine. Trois articles prédominent dans cette loi : il s'agit des articles 1er, 49 et 52.
  L'article 1er stipule que « la prévention et le dépistage des handicaps, les soins, l'éducation, la formation et l'orientation professionnelle, l'emploi, la garantie d'un minimum de ressources, l'intégration sociale et l'accès aux sports et aux loisirs du mineur et de l'adulte handicapés physiques, sensoriels ou mentaux » constituent des obligations nationales.
  Il est prévu, pour cordonner ces interventions, de créer au sein de l'Etat, un comité interministériel de coordination en matière d'adaptation et de réadaptation, et de l'assister par un conseil national consultatif des personnes handicapées.
  L'article 49 de cette loi stipule que des dispositions doivent être prises pour que les locaux d'habitation et les installations ouverts au public soient accessibles. L'article 52 de cette loi prévoit de faciliter les déplacements en adaptant les services de transport collectif ou en organisant des services de transport spécialisés. Les volontés de cette loi ont été très ambitieuses, bon nombre de préconisations sont aujourd'hui encore à mettre en application.

- ✓ La **loi « d'orientation des transports intérieurs »**, dite LOTI, du **30 décembre 1982**, organise les transports collectifs. L'article 2 de cette loi stipule « une mise en œuvre progressive du droit au transport pour tous ». Dans cet esprit, il est précisé dans la loi que des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite ainsi qu'en faveur de leurs accompagnateurs.

- ✓ La loi (n°91-663) du **13 juillet 1991**, relative à l'accessibilité des locaux, des lieux de travail et des installations recevant du public, comprend diverses mesures qui ont modifié des articles du Code de la construction et de l'habitation et du Code de la voirie routière. L'article 1er de cette loi stipule que « les dispositions architecturales et les aménagements des locaux d'habitation, des lieux de travail et des établissements recevant du public doivent être tels que ces locaux et installations soient accessibles aux personnes handicapées ». Toujours dans cet article 1er, il est précisé que « la voirie publique ou privée ouverte à la circulation doit être aménagée pour permettre l'accessibilité aux personnes handicapées ».



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude
I. Une nouvelle approche du handicap

I. Une nouvelle approche du handicap liée à l'évolution du contexte législatif

I.1. Evolution du contexte législatif

La notion de « personnes handicapées » est pratiquement en voie de disparition des concepts utilisés par les différents professionnels intervenant dans le champ social ou dans le champ de l'architecture et de l'urbanisme. Ce mot reste cependant utilisé comme en témoigne le titre même de la loi « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » (n°2005-102), promulguée le 11 février 2005. N'oublions pas que cette loi s'inscrit dans la continuité d'un précédent dispositif réglementaire qu'il est important de connaître.

L'accessibilité du cadre bâti, des transports et de la voirie était marquée, avant 2005, par quatre lois :

- ✓ La **loi « d'orientation en faveur des personnes handicapées »** (n°75-534) du **30 juin 1975** a longtemps été la principale référence dans le domaine. Trois articles prédominent dans cette loi : il s'agit des articles 1er, 49 et 52.
  L'article 1er stipule que « la prévention et le dépistage des handicaps, les soins, l'éducation, la formation et l'orientation professionnelle, l'emploi, la garantie d'un minimum de ressources, l'intégration sociale et l'accès aux sports et aux loisirs du mineur et de l'adulte handicapés physiques, sensoriels ou mentaux » constituent des obligations nationales.
  Il est prévu, pour cordonner ces interventions, de créer au sein de l'Etat, un comité interministériel de coordination en matière d'adaptation et de réadaptation, et de l'assister par un conseil national consultatif des personnes handicapées.
  L'article 49 de cette loi stipule que des dispositions doivent être prises pour que les locaux d'habitation et les installations ouverts au public soient accessibles. L'article 52 de cette loi prévoit de faciliter les déplacements en adaptant les services de transport collectif ou en organisant des services de transport spécialisés. Les volontés de cette loi ont été très ambitieuses, bon nombre de préconisations sont aujourd'hui encore à mettre en application.

- ✓ La **loi « d'orientation des transports intérieurs »**, dite LOTI, du **30 décembre 1982**, organise les transports collectifs. L'article 2 de cette loi stipule « une mise en œuvre progressive du droit au transport pour tous ». Dans cet esprit, il est précisé dans la loi que des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite ainsi qu'en faveur de leurs accompagnateurs.

- ✓ La loi (n°91-663) du **13 juillet 1991**, relative à l'accessibilité des locaux, des lieux de travail et des installations recevant du public, comprend diverses mesures qui ont modifié des articles du Code de la construction et de l'habitation et du Code de la voirie routière. L'article 1er de cette loi stipule que « les dispositions architecturales et les aménagements des locaux d'habitation, des lieux de travail et des établissements recevant du public doivent être tels que ces locaux et installations soient accessibles aux personnes handicapées ». Toujours dans cet article 1er, il est précisé que « la voirie publique ou privée ouverte à la circulation doit être aménagée pour permettre l'accessibilité aux personnes handicapées ».

8

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

- ✓ La loi (n°2000-1208) du **13 décembre 2000**, relative à la solidarité et au renouvellement urbain, dite loi **SRU**, élargit la portée de l'article 49 de la loi de 1975, concernant les locaux d'habitation et les installations ouvertes au public ainsi qu'aux espaces publics en milieu urbain.

Enfin la **loi « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées »** vient réformer de façon importante la loi du 30 juin 1975. Cette loi a fait l'objet de nombreux débats au Parlement mais également au niveau d'associations intervenant dans le secteur du handicap. Cette loi comprend 110 articles, et concerne trois grands domaines que sont ''la compensation du handicap'', ''l'accessibilité'' et ''l'accueil et l'information des personnes handicapées''.
La loi rend obligatoire la réalisation de plans de mise en accessibilité des espaces publics et de la voirie. Pour ce faire, deux décrets du 21 décembre 2006 (décrets n°2006-1657 et n°2006-1658), organisent l'accessibilité de la voirie et des espaces publics et en déterminent les prescriptions techniques. Ensuite un arrêté du 15 janvier 2007 (paru au JO du 3 février 2007), détaille point par point les caractéristiques techniques de l'accessibilité. Par ailleurs l'accessibilité aux transports terrestres est également concernée, visant ainsi à assurer la continuité du déplacement et à donner la plus grande autonomie possible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.
Le décret du 17 mai 2006 met quant à lui en œuvre le principe de l'accessibilité généralisée, qui doit permettre à toutes les personnes quelque soit leur handicap d'exercer les actes de la vie quotidienne et de participer à la vie sociale. Les arrêtés d'application de ce décret ont donc détaillé les dispositions techniques à mettre en œuvre pour rendre accessible les bâtiments d'habitation et les établissements recevant du public. Ainsi, avant le 1er janvier 2015, les 650 000 établissements recevant du public devront être adaptés ou aménagés afin que toute personne handicapée puisse y accéder et y bénéficier des prestations offertes dans des conditions adaptées.

## I.2. Personne à Mobilité Réduite, une nouvelle vision du handicap

### I.2.1 Définition des « PMR », selon la loi du 11 février 2005 :

Dans l'article 2 de la loi du 11 février 2005, la notion de handicap est définie officiellement pour la première fois :
« Constitue un handicap, au sens de la présente loi, toute limitation d'activité ou restriction de la 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 d'un trouble de santé invalidant. »

Cependant au fil des articles de la loi du 11 février 2005, la notion de personnes à mobilité réduite, dites PMR est utilisée pour compléter celle du handicap. Pour obtenir la définition exacte de PMR, il convient de se référer à la directive 2001/85/CE du Conseil européen qui date de novembre 2001. Citons : « Les personnes à mobilité réduite sont toutes les personnes qui ont une difficulté ; telles les personnes handicapées (comprenant les personnes ayant des incapacités sensorielles ou intellectuelles, les personnes ayant des incapacités motrices et les personnes en fauteuil roulant), les personnes de petite taille, les personnes avec des bagages encombrants, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes avec des chariots à provisions et les personnes avec de jeunes enfants (y compris des enfants en poussette) ».



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude
I. Une nouvelle approche du handicap

- ✓ La loi (n°2000-1208) du **13 décembre 2000**, relative à la solidarité et au renouvellement urbain, dite loi **SRU**, élargit la portée de l'article 49 de la loi de 1975, concernant les locaux d'habitation et les installations ouvertes au public ainsi qu'aux espaces publics en milieu urbain.

Enfin la **loi « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées »** vient réformer de façon importante la loi du 30 juin 1975. Cette loi a fait l'objet de nombreux débats au Parlement mais également au niveau d'associations intervenant dans le secteur du handicap. Cette loi comprend 110 articles, et concerne trois grands domaines que sont ''la compensation du handicap'', ''l'accessibilité'' et ''l'accueil et l'information des personnes handicapées''.
La loi rend obligatoire la réalisation de plans de mise en accessibilité des espaces publics et de la voirie. Pour ce faire, deux décrets du 21 décembre 2006 (décrets n°2006-1657 et n°2006-1658), organisent l'accessibilité de la voirie et des espaces publics et en déterminent les prescriptions techniques. Ensuite un arrêté du 15 janvier 2007 (paru au JO du 3 février 2007), détaille point par point les caractéristiques techniques de l'accessibilité. Par ailleurs l'accessibilité aux transports terrestres est également concernée, visant ainsi à assurer la continuité du déplacement et à donner la plus grande autonomie possible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.
Le décret du 17 mai 2006 met quant à lui en œuvre le principe de l'accessibilité généralisée, qui doit permettre à toutes les personnes quelque soit leur handicap d'exercer les actes de la vie quotidienne et de participer à la vie sociale. Les arrêtés d'application de ce décret ont donc détaillé les dispositions techniques à mettre en œuvre pour rendre accessible les bâtiments d'habitation et les établissements recevant du public. Ainsi, avant le 1er janvier 2015, les 650 000 établissements recevant du public devront être adaptés ou aménagés afin que toute personne handicapée puisse y accéder et y bénéficier des prestations offertes dans des conditions adaptées.

## I.2. Personne à Mobilité Réduite, une nouvelle vision du handicap

### I.2.1 Définition des « PMR », selon la loi du 11 février 2005 :

Dans l'article 2 de la loi du 11 février 2005, la notion de handicap est définie officiellement pour la première fois :
« Constitue un handicap, au sens de la présente loi, toute limitation d'activité ou restriction de la 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 d'un trouble de santé invalidant. »

Cependant au fil des articles de la loi du 11 février 2005, la notion de personnes à mobilité réduite, dites PMR est utilisée pour compléter celle du handicap. Pour obtenir la définition exacte de PMR, il convient de se référer à la directive 2001/85/CE du Conseil européen qui date de novembre 2001. Citons : « Les personnes à mobilité réduite sont toutes les personnes qui ont une difficulté ; telles les personnes handicapées (comprenant les personnes ayant des incapacités sensorielles ou intellectuelles, les personnes ayant des incapacités motrices et les personnes en fauteuil roulant), les personnes de petite taille, les personnes avec des bagages encombrants, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes avec des chariots à provisions et les personnes avec de jeunes enfants (y compris des enfants en poussette) ».

9

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

I.2.2 Définitions et précisions des différents types de handicap :

*Comme dit précédemment, la définition des personnes à mobilité réduite commence comme suit : « Les personnes à mobilité réduite sont toutes les personnes qui ont une difficulté ; telles les personnes handicapées, comprenant les personnes ayant des incapacités sensorielles ou intellectuelles, les personnes ayant des incapacités motrices et les personnes en fauteuil roulant… ».*

Apportons quelques précisions sur ces différents types de handicap :

**Le Handicap moteur :** « les troubles de la motricité peuvent signifier une atteinte partielle ou totale de la mobilité et parfois des troubles de la communication, des difficultés à contrôler ses gestes et à s'exprimer ; mais sans altérer pour autant les capacités intellectuelles ».
Ainsi les personnes en situation de handicap moteur peuvent être en fauteuil roulant mais aussi se déplacer avec un déambulateur, une canne, des béquilles ou être « mal marchantes ». Les déficiences motrices représentent l'image même du handicap dans l'imaginaire collectif. Il est significatif à cet égard que le pictogramme symbolisant le handicap soit la représentation d'une personne en fauteuil roulant. En France, on estime que 1,5 millions de personnes souffrent d'un handicap moteur, qu'il soit d'origine génétique, accidentel ou cérébral.

**Le Handicap visuel :** les déficiences visuelles montrent la grande diversité de conséquences pour un même type de handicap. On distingue les personnes malvoyantes, qui perçoivent différemment les éléments de l'environnement en fonction de leur type de vision comme les daltoniens ; et les personnes non-voyantes, qui ont une cécité totale et appréhendent le monde principalement par leurs autres sens. Actuellement en France, 3 millions de personnes sont concernées, ce chiffre augmentant avec l'allongement de la durée de vie.

**Le Handicap auditif :** la principale difficulté pour ce type de handicap est de percevoir, d'entendre et de déchiffrer les messages sonores dont la parole. Par exemple, la perte de la stéréophonie ne permet plus de localiser l'origine du bruit. On estime à 5 millions le nombre de français ayant des difficultés d'audition et ce nombre ne cesse d'augmenter, lui aussi, avec le vieillissement de la population.

**Le Handicap mental :** la principale difficulté pour ce type de personnes handicapées tient du fait de leur « déficience intellectuelle ». On estime à 650 000 millions le nombre de personnes en France souffrant de pathologies handicapantes comme la trisomie ou le X-Fragile .

**Le Handicap psychique :** les déficiences psychiques concernent les troubles de fonctionnement de l'appareil psychique et influent donc principalement sur les sphères de la vie relationnelle, de la communication et du comportement. Un tiers des Français sont concernés par des troubles psychiques. Lorsque ces troubles deviennent « maladifs », ils sont un véritable handicap au quotidien.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude
I. Une nouvelle approche du handicap

I.2.2 Définitions et précisions des différents types de handicap :

*Comme dit précédemment, la définition des personnes à mobilité réduite commence comme suit : « Les personnes à mobilité réduite sont toutes les personnes qui ont une difficulté ; telles les personnes handicapées, comprenant les personnes ayant des incapacités sensorielles ou intellectuelles, les personnes ayant des incapacités motrices et les personnes en fauteuil roulant… ».*

Apportons quelques précisions sur ces différents types de handicap :

**Le Handicap moteur :** « les troubles de la motricité peuvent signifier une atteinte partielle ou totale de la mobilité et parfois des troubles de la communication, des difficultés à contrôler ses gestes et à s'exprimer ; mais sans altérer pour autant les capacités intellectuelles ».
Ainsi les personnes en situation de handicap moteur peuvent être en fauteuil roulant mais aussi se déplacer avec un déambulateur, une canne, des béquilles ou être « mal marchantes ». Les déficiences motrices représentent l'image même du handicap dans l'imaginaire collectif. Il est significatif à cet égard que le pictogramme symbolisant le handicap soit la représentation d'une personne en fauteuil roulant. En France, on estime que 1,5 millions de personnes souffrent d'un handicap moteur, qu'il soit d'origine génétique, accidentel ou cérébral.

**Le Handicap visuel :** les déficiences visuelles montrent la grande diversité de conséquences pour un même type de handicap. On distingue les personnes malvoyantes, qui perçoivent différemment les éléments de l'environnement en fonction de leur type de vision comme les daltoniens ; et les personnes non-voyantes, qui ont une cécité totale et appréhendent le monde principalement par leurs autres sens. Actuellement en France, 3 millions de personnes sont concernées, ce chiffre augmentant avec l'allongement de la durée de vie.

**Le Handicap auditif :** la principale difficulté pour ce type de handicap est de percevoir, d'entendre et de déchiffrer les messages sonores dont la parole. Par exemple, la perte de la stéréophonie ne permet plus de localiser l'origine du bruit. On estime à 5 millions le nombre de français ayant des difficultés d'audition et ce nombre ne cesse d'augmenter, lui aussi, avec le vieillissement de la population.

**Le Handicap mental :** la principale difficulté pour ce type de personnes handicapées tient du fait de leur « déficience intellectuelle ». On estime à 650 000 millions le nombre de personnes en France souffrant de pathologies handicapantes comme la trisomie ou le X-Fragile .

**Le Handicap psychique :** les déficiences psychiques concernent les troubles de fonctionnement de l'appareil psychique et influent donc principalement sur les sphères de la vie relationnelle, de la communication et du comportement. Un tiers des Français sont concernés par des troubles psychiques. Lorsque ces troubles deviennent « maladifs », ils sont un véritable handicap au quotidien.

10

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

Cependant l'approche par type de handicap représente une catégorisation schématique, qui trouve d'ailleurs rapidement ses limites. Trois termes sont souvent utilisés pour décrire des combinaisons fréquentes de déficiences.

**Le polyhandicap :** il s'agit de l'association de déficiences motrices et intellectuelles sévères associées éventuellement à d'autres déficiences, et entraînant une restriction extrême de l'autonomie.

**Le plurihandicap :** il peut être défini comme l'association de plusieurs déficiences ayant approximativement le même degré de gravité, ceci empêchant de déterminer une déficience principale et posant des problèmes particuliers de prise en charge, car les capacités restantes ne permettent pas toujours d'utiliser les moyens de compensation habituels.

**Le surhandicap :** il s'agit de l'aggravation d'un handicap existant par les difficultés relationnelles qu'il provoque.

Au travers de ces précisions, l'approche du handicap est centrée sur la personne, et perçue en terme de santé. Est handicapée, une personne malade ou ayant eu un traumatisme, et qui n'a pu être guérie par un traitement médical. Inopérant sur le plan de l'aménagement, ce regard sur la personne a été « démédicalisé » par l'approche du handicap comme manifestation de la discordance entre les performances ou le statut d'une personne et les attentes de cette personne ou du groupe social auquel elle appartient. Une telle vision a été décrite, il y a vingt cinq ans (en 1980 exactement), par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) sous le titre de « International classification of impairments, disabilities and handicaps. A manual of classification relating to the consequences of disease ». La traduction française va paraître en 1988 sous le titre « Classification internationale des handicaps : déficiences, incapacités, désavantages ». Cette vision peut être schématisée comme suit.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude
I. Une nouvelle approche du handicap

Cependant l'approche par type de handicap représente une catégorisation schématique, qui trouve d'ailleurs rapidement ses limites. Trois termes sont souvent utilisés pour décrire des combinaisons fréquentes de déficiences.

**Le polyhandicap :** il s'agit de l'association de déficiences motrices et intellectuelles sévères associées éventuellement à d'autres déficiences, et entraînant une restriction extrême de l'autonomie.

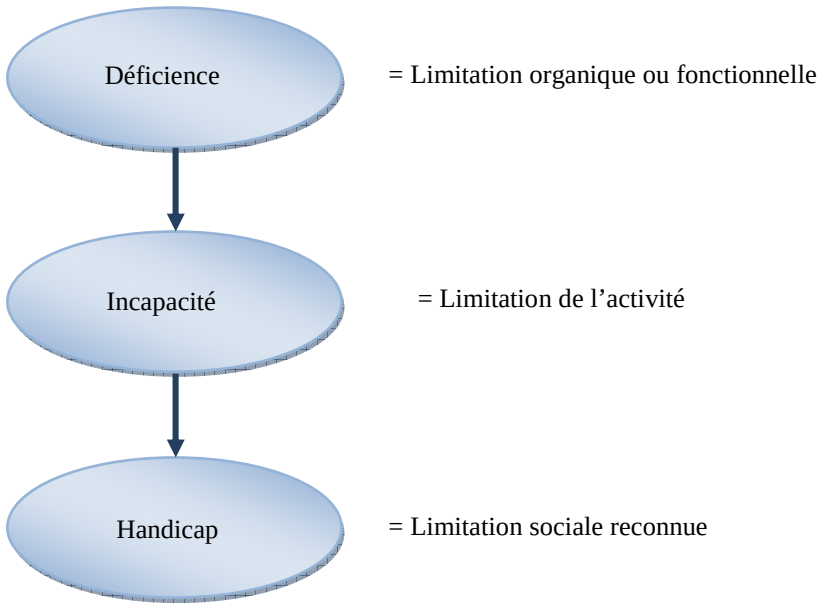
**Le plurihandicap :** il peut être défini comme l'association de plusieurs déficiences ayant approximativement le même degré de gravité, ceci empêchant de déterminer une déficience principale et posant des problèmes particuliers de prise en charge, car les capacités restantes ne permettent pas toujours d'utiliser les moyens de compensation habituels.

**Le surhandicap :** il s'agit de l'aggravation d'un handicap existant par les difficultés relationnelles qu'il provoque.

Au travers de ces précisions, l'approche du handicap est centrée sur la personne, et perçue en terme de santé. Est handicapée, une personne malade ou ayant eu un traumatisme, et qui n'a pu être guérie par un traitement médical. Inopérant sur le plan de l'aménagement, ce regard sur la personne a été « démédicalisé » par l'approche du handicap comme manifestation de la discordance entre les performances ou le statut d'une personne et les attentes de cette personne ou du groupe social auquel elle appartient. Une telle vision a été décrite, il y a vingt cinq ans (en 1980 exactement), par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) sous le titre de « International classification of impairments, disabilities and handicaps. A manual of classification relating to the consequences of disease ». La traduction française va paraître en 1988 sous le titre « Classification internationale des handicaps : déficiences, incapacités, désavantages ». Cette vision peut être schématisée comme suit.

11

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement



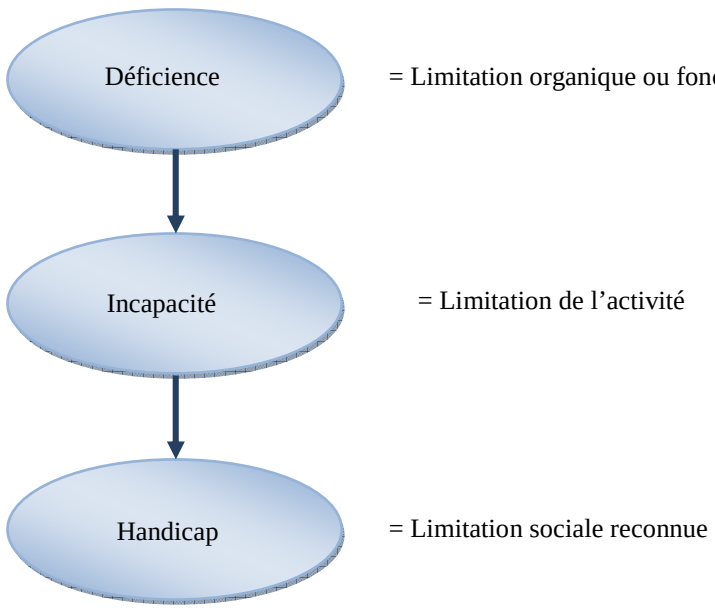

**Le Handicap, une limitation socialement reconnue.**
(D'après Handicap et Ville, Classeurs Techni.Cités, juin 2005)

Aujourd'hui, l'OMS a élargi la réflexion en proposant une nouvelle approche qui ne s'appuie pas uniquement sur une classification médicale mais qui rend compte de la participation des individus à toutes les situations de la vie quotidienne à partir des activités auxquelles ils se livrent. Pour simplifier, nous pouvons écrire que « les individus se livrent à des activités leur permettant de participer aux situations de la vie réelle, personnelle, familiale et sociale. Chaque individu est doté de capacités le plus souvent mesurables lui permettant de réaliser des performances, c'est-à-dire de s'impliquer dans les situations de la vie quotidienne ». L'OMS a ainsi obtenu un nouveau schéma appelé « Classification internationale du fonctionnement, du handicap et de la santé » dite Cif, qui permet de définir autant les problèmes qui se posent, que les performances nécessaires pour participer à la vie normale.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude
*I. Une nouvelle approche du handicap*




**Le Handicap, une limitation socialement reconnue.**
(D'après Handicap et Ville, Classeurs Techni.Cités, juin 2005)

Aujourd'hui, l'OMS a élargi la réflexion en proposant une nouvelle approche qui ne s'appuie pas uniquement sur une classification médicale mais qui rend compte de la participation des individus à toutes les situations de la vie quotidienne à partir des activités auxquelles ils se livrent. Pour simplifier, nous pouvons écrire que « les individus se livrent à des activités leur permettant de participer aux situations de la vie réelle, personnelle, familiale et sociale. Chaque individu est doté de capacités le plus souvent mesurables lui permettant de réaliser des performances, c'est-à-dire de s'impliquer dans les situations de la vie quotidienne ». L'OMS a ainsi obtenu un nouveau schéma appelé « Classification internationale du fonctionnement, du handicap et de la santé » dite Cif, qui permet de définir autant les problèmes qui se posent, que les performances nécessaires pour participer à la vie normale.

# II. Une disposition de la loi du 11 février 2005 : la création d'une commission intercommunale pour l'accessibilité

## II.1. La commission intercommunale pour l'accessibilité de la Communauté de Communes de l'île d'Oléron

L'article 46 de la loi du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » a inséré un nouvel article (L 2143-3) dans le Code Général des Collectivités Territoriales prévoyant dans toutes les communes de plus de 5 000 habitants une commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées. Lorsque les communes adhèrent à un Etablissement Public de Coopération Intercommunale, la création d'une commission intercommunale est obligatoire pour ceux de ces établissements qui sont compétents en matière de transports ou en matière de l'aménagement de l'espace lorsque la population atteint 5 000 habitants. D'après le Code Général des Collectivités Territoriales, 2ème Partie, Livre 1er –Titre IV, Chapitre III, intitulé : « Participation des habitants à la vie locale », le rôle de la commission est de « dresser le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. La commission établit un rapport annuel (…) et fait toutes les propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant ».
En fait la commission joue un rôle consultatif et ne dispose pas de pouvoir de décision. La commission devra réaliser :

- ✓ Un état des lieux du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports, dans la perspective de programmation de travaux d'amélioration de l'état d'accessibilité.
- ✓ Un recensement des logements accessibles.
- ✓ Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- ✓ Une évaluation et un suivi des réalisations. Un bilan des résultats sera alors établi et pourra comporter toute proposition utile d'amélioration de mise en accessibilité de l'existant.
- ✓ Une sensibilisation des élus et des responsables communaux, sur la nécessité de mettre en place une « commission de visites préalables à l'ouverture d'un ERP ».

Dans ce cadre, il a été proposé au niveau de la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron de créer une commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées. Cette commission devra donc remplir les objectifs décrits ci-dessus.
La commission est présidée par le Président de la Communauté de Communes, à savoir M. BLEMON. La commission est composée de cinq élus communautaires « auto désignés » en conseil. Il s'agit de M. BOHEE, Président de la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées et Maire de la commune de Saint-Trojan-les-Bains ; M. PELLETIER, représentant de la commission « Aménagement de l'espace » et adjoint à la mairie de Saint-Pierre d'Oléron ; M. NADEAU, représentant de la commission « Développement de l'activité économique » et adjoint à la mairie de Dolus d'Oléron ; Mme LOISELAY, représentante de la commission « Tourisme, promotion et communication » et adjointe à la mairie de Saint-Denis d'Oléron ; et Mme HUMBERT, représentante de la commission « Patrimoine, mise en valeur des sites » et adjointe à la mairie du Château d'Oléron. La commission comprend également un représentant de chaque commune désigné par le maire en conseil municipal, à savoir : M. RIFAUD, représentant de la commune de Saint-Denis d'Oléron ; M. COULON, représentant de la commune de La Brée-les-Bains ; Mme NAULEAU, représentante de la



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude
*II. Une nouvelle disposition de la loi du 11/02/05*

II. Une disposition de la loi du 11 février 2005 : la création d'une commission intercommunale pour l'accessibilité

II.1. La commission intercommunale pour l'accessibilité de la Communauté de Communes de l'île d'Oléron

L'article 46 de la loi du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » a inséré un nouvel article (L 2143-3) dans le Code Général des Collectivités Territoriales prévoyant dans toutes les communes de plus de 5 000 habitants une commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées. Lorsque les communes adhèrent à un Etablissement Public de Coopération Intercommunale, la création d'une commission intercommunale est obligatoire pour ceux de ces établissements qui sont compétents en matière de transports ou en matière de l'aménagement de l'espace lorsque la population atteint 5 000 habitants. D'après le Code Général des Collectivités Territoriales, 2ème Partie, Livre 1er –Titre IV, Chapitre III, intitulé : « Participation des habitants à la vie locale », le rôle de la commission est de « dresser le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. La commission établit un rapport annuel (…) et fait toutes les propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant ».
En fait la commission joue un rôle consultatif et ne dispose pas de pouvoir de décision. La commission devra réaliser :

- ✓ Un état des lieux du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports, dans la perspective de programmation de travaux d'amélioration de l'état d'accessibilité.
- ✓ Un recensement des logements accessibles.
- ✓ Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- ✓ Une évaluation et un suivi des réalisations. Un bilan des résultats sera alors établi et pourra comporter toute proposition utile d'amélioration de mise en accessibilité de l'existant.
- ✓ Une sensibilisation des élus et des responsables communaux, sur la nécessité de mettre en place une « commission de visites préalables à l'ouverture d'un ERP ».

Dans ce cadre, il a été proposé au niveau de la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron de créer une commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées. Cette commission devra donc remplir les objectifs décrits ci-dessus.
La commission est présidée par le Président de la Communauté de Communes, à savoir M. BLEMON. La commission est composée de cinq élus communautaires « auto désignés » en conseil. Il s'agit de M. BOHEE, Président de la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées et Maire de la commune de Saint-Trojan-les-Bains ; M. PELLETIER, représentant de la commission « Aménagement de l'espace » et adjoint à la mairie de Saint-Pierre d'Oléron ; M. NADEAU, représentant de la commission « Développement de l'activité économique » et adjoint à la mairie de Dolus d'Oléron ; Mme LOISELAY, représentante de la commission « Tourisme, promotion et communication » et adjointe à la mairie de Saint-Denis d'Oléron ; et Mme HUMBERT, représentante de la commission « Patrimoine, mise en valeur des sites » et adjointe à la mairie du Château d'Oléron. La commission comprend également un représentant de chaque commune désigné par le maire en conseil municipal, à savoir : M. RIFAUD, représentant de la commune de Saint-Denis d'Oléron ; M. COULON, représentant de la commune de La Brée-les-Bains ; Mme NAULEAU, représentante de la

commune de Saint-Georges d'Oléron ; M. BUTEUX, représentant de la commune de Saint-Pierre d'Oléron ; M. PERTHUIS, représentant de la commune du Château d'Oléron ; Mme DUCONGER, représentante de la commune de Grand-Village Plage ; Mme LECULLIE, représentante de la commune de Dolus d'Oléron et Mme SINITZKY, représentante de la commune de Saint-Trojan-les-Bains. La commission comprend enfin huit représentants d'associations d'usagers et/ou d'associations de personnes handicapées. Il s'agit de M. LE BELLEGO, médecin au Centre Hélio-marin et Président de l'association Ile Handi ; M. RICHARD, Directeur du foyer Lannelongue de Saint-Trojan-les-Bains ; M. SOULARD, ergothérapeute au foyer Lannelongue et Président de l'association HandiBlues ; M. BŒUF, membre de l'Association des Paralysés de France ; Mme SEYLER, Directrice départementale de l'Association des Paralysés de France ; M. CANO, délégué départemental de l'Association des Paralysés de France ; M. PUYANA, habitant de la commune de Saint-Denis d'Oléron présentant une déficience visuelle, Mme DESSE, commerçante sur la commune de Saint-Pierre d'Oléron présentant une déficience motrice. A toutes ces personnes s'ajoutent aussi deux techniciens de la Communauté de Communes : M. HUGUES, Directeur des services de la Communauté de Communes et Mlle MESSÉGUÉ, chargée de mission à la Communauté de Communes.
La commission comprend donc vingt-quatre personnes au total. Mais en cas de besoin, des représentants des services de l'Etat ou toutes autres personnes peuvent être associés.

## II.2. La Communauté de Communes de l'île Oléron

### II.2.1 Présentation de la Communauté de Communes :

Entre les 23 novembre et 8 décembre 1995, les conseils municipaux des communes de La Brée-les-Bains, du Château d'Oléron, de Dolus d'Oléron, du Grand-Village Plage, de Saint-Denis d'Oléron, de Saint-Georges d'Oléron, de Saint- Pierre d'Oléron et de Saint-Trojan-les-Bains ont pris des délibérations décidant de leur adhésion à la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron.
Puis la Direction des Relations avec les Collectivités Locales de la Préfecture de Charente-Maritime a, par l'arrêté n°95. 3385 DRCL-B2 du 26 décembre 1995, porté création de la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron et ceci au vu notamment de la loi d'orientation n°92-125 du 6 février 1992 relative à l'Administration Territoriale de la République.
La Communauté de Communes a été instituée pour une durée illimitée. Elle est administrée par un conseil communautaire composé de délégués élus par les conseils municipaux de chacune des communes adhérentes, à raison de trois titulaires pour les communes entre 0 et 2 000 habitants et de un titulaire par tranche de 1 000 habitants supplémentaires.

En 1995, les compétences exercées par la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron ont été définies comme suit.
Parmi les **compétences obligatoires**, la Communauté de Communes a choisi :

- ✓ L'aménagement de l'espace, c'est-à-dire l'élaboration du schéma directeur, document de prévision fixant les orientations fondamentales de l'aménagement du territoire pour une organisation rationnelle de l'espace, et de la Charte architecturale ; la gestion des sols et l'harmonisation des règlements d'urbanisme en vigueur dans chacune des communes membres.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude
II. Une nouvelle disposition de la loi du 11/02/05

commune de Saint-Georges d'Oléron ; M. BUTEUX, représentant de la commune de Saint-Pierre d'Oléron ; M. PERTHUIS, représentant de la commune du Château d'Oléron ; Mme DUCONGER, représentante de la commune de Grand-Village Plage ; Mme LECULLIE, représentante de la commune de Dolus d'Oléron et Mme SINITZKY, représentante de la commune de Saint-Trojan-les-Bains. La commission comprend enfin huit représentants d'associations d'usagers et/ou d'associations de personnes handicapées. Il s'agit de M. LE BELLEGO, médecin au Centre Hélio-marin et Président de l'association Ile Handi ; M. RICHARD, Directeur du foyer Lannelongue de Saint-Trojan-les-Bains ; M. SOULARD, ergothérapeute au foyer Lannelongue et Président de l'association HandiBlues ; M. BŒUF, membre de l'Association des Paralysés de France ; Mme SEYLER, Directrice départementale de l'Association des Paralysés de France ; M. CANO, délégué départemental de l'Association des Paralysés de France ; M. PUYANA, habitant de la commune de Saint-Denis d'Oléron présentant une déficience visuelle, Mme DESSE, commerçante sur la commune de Saint-Pierre d'Oléron présentant une déficience motrice. A toutes ces personnes s'ajoutent aussi deux techniciens de la Communauté de Communes : M. HUGUES, Directeur des services de la Communauté de Communes et Mlle MESSÉGUÉ, chargée de mission à la Communauté de Communes.
La commission comprend donc vingt-quatre personnes au total. Mais en cas de besoin, des représentants des services de l'Etat ou toutes autres personnes peuvent être associés.

## II.2. La Communauté de Communes de l'île Oléron

### II.2.1 Présentation de la Communauté de Communes :

Entre les 23 novembre et 8 décembre 1995, les conseils municipaux des communes de La Brée-les-Bains, du Château d'Oléron, de Dolus d'Oléron, du Grand-Village Plage, de Saint-Denis d'Oléron, de Saint-Georges d'Oléron, de Saint- Pierre d'Oléron et de Saint-Trojan-les-Bains ont pris des délibérations décidant de leur adhésion à la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron.
Puis la Direction des Relations avec les Collectivités Locales de la Préfecture de Charente-Maritime a, par l'arrêté n°95. 3385 DRCL-B2 du 26 décembre 1995, porté création de la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron et ceci au vu notamment de la loi d'orientation n°92-125 du 6 février 1992 relative à l'Administration Territoriale de la République.
La Communauté de Communes a été instituée pour une durée illimitée. Elle est administrée par un conseil communautaire composé de délégués élus par les conseils municipaux de chacune des communes adhérentes, à raison de trois titulaires pour les communes entre 0 et 2 000 habitants et de un titulaire par tranche de 1 000 habitants supplémentaires.

En 1995, les compétences exercées par la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron ont été définies comme suit.
Parmi les **compétences obligatoires**, la Communauté de Communes a choisi :

- ✓ L'aménagement de l'espace, c'est-à-dire l'élaboration du schéma directeur, document de prévision fixant les orientations fondamentales de l'aménagement du territoire pour une organisation rationnelle de l'espace, et de la Charte architecturale ; la gestion des sols et l'harmonisation des règlements d'urbanisme en vigueur dans chacune des communes membres.

14

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

- ✓ Les actions de développement économique, notamment dans les domaines liés à l'agriculture, au tourisme, aux activités liées à la mer ; la politique de conseil et de recherche d'activités innovantes ; le développement de la formation ; la politique de développement des transports et moyens de communications et ceci par des aides directes ou indirectes.

Parmi le groupe de **compétences optionnelles**, la Communauté de Communes a choisi :
- ✓ La protection et la mise en valeur de l'Environnement, ceci dans le cadre de schémas départementaux.
- ✓ La construction, l'entretien et le fonctionnement des équipements culturels et sportifs.
- ✓ La création, l'aménagement et l'entretien de la voirie.
- ✓ La politique du logement et du cadre de vie.

Comme **autres compétences**, la Communauté de Communes a choisi :
- ✓ La sécurité des plages en période estivale, c'est-à-dire la participation au fonctionnement des moyens complémentaires de secours mis en place en liaison avec l'Etat.
- ✓ La construction, l'entretien et le fonctionnement d'une chambre funéraire.
- ✓ L'entretien et la gestion d'un aérodrome.
- ✓ La construction, l'entretien et le fonctionnement des Centres de Secours.

Cependant cette liste de compétences n'est pas restrictive et pourra être élargi à d'autres en fonction de décisions ultérieures prises par la Communauté.

Suite aux arrêtés des 9 février 2004, 21 janvier 2005 et 24 avril 2006, les statuts de la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron ont été modifiés et approuvés par la Préfecture de Charente-Maritime.

Aujourd'hui, les compétences exercées par la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron sont définies ainsi :
Parmi les **compétences obligatoires**, la Communauté de Communes a choisi :
- ✓ L'aménagement de l'espace, c'est-à-dire :
  - – l'élaboration du SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale), document de planification et d'aménagement du territoire élaboré et suivi à l'échelle du Pays Marennes Oléron par délégation de compétences au syndicat mixte du Pays Marennes Oléron ;
  - – l'élaboration de la Charte architecturale, document de conseil pour harmoniser l'architecture du bâti local mis à jour et suivi à l'échelle du Pays Marennes Oléron par délégation de compétences au syndicat mixte du Pays Marennes Oléron ;
  - – l'harmonisation des règlements d'urbanisme en vigueur dans chacune des communes membres ;
  - – ZAC (Zone d'Aménagement Concerté), d'intérêt communautaire à vocation économique et d'habitat ;



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude
II. Une nouvelle disposition de la loi du 11/02/05

- ✓ Les actions de développement économique, notamment dans les domaines liés à l'agriculture, au tourisme, aux activités liées à la mer ; la politique de conseil et de recherche d'activités innovantes ; le développement de la formation ; la politique de développement des transports et moyens de communications et ceci par des aides directes ou indirectes.

Parmi le groupe de **compétences optionnelles**, la Communauté de Communes a choisi :
- ✓ La protection et la mise en valeur de l'Environnement, ceci dans le cadre de schémas départementaux.
- ✓ La construction, l'entretien et le fonctionnement des équipements culturels et sportifs.
- ✓ La création, l'aménagement et l'entretien de la voirie.
- ✓ La politique du logement et du cadre de vie.

Comme **autres compétences**, la Communauté de Communes a choisi :
- ✓ La sécurité des plages en période estivale, c'est-à-dire la participation au fonctionnement des moyens complémentaires de secours mis en place en liaison avec l'Etat.
- ✓ La construction, l'entretien et le fonctionnement d'une chambre funéraire.
- ✓ L'entretien et la gestion d'un aérodrome.
- ✓ La construction, l'entretien et le fonctionnement des Centres de Secours.

Cependant cette liste de compétences n'est pas restrictive et pourra être élargi à d'autres en fonction de décisions ultérieures prises par la Communauté.

Suite aux arrêtés des 9 février 2004, 21 janvier 2005 et 24 avril 2006, les statuts de la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron ont été modifiés et approuvés par la Préfecture de Charente-Maritime.

Aujourd'hui, les compétences exercées par la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron sont définies ainsi :
Parmi les **compétences obligatoires**, la Communauté de Communes a choisi :
- ✓ L'aménagement de l'espace, c'est-à-dire :
  - – l'élaboration du SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale), document de planification et d'aménagement du territoire élaboré et suivi à l'échelle du Pays Marennes Oléron par délégation de compétences au syndicat mixte du Pays Marennes Oléron ;
  - – l'élaboration de la Charte architecturale, document de conseil pour harmoniser l'architecture du bâti local mis à jour et suivi à l'échelle du Pays Marennes Oléron par délégation de compétences au syndicat mixte du Pays Marennes Oléron ;
  - – l'harmonisation des règlements d'urbanisme en vigueur dans chacune des communes membres ;
  - – ZAC (Zone d'Aménagement Concerté), d'intérêt communautaire à vocation économique et d'habitat ;

15

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

- les actions favorisant les déplacements intercommunaux des personnes dans le cadre des orientations définies par le SCoT et les études spécifiques menées par le syndicat mixte du Pays Marennes Oléron.

✓ Les actions de développement économique, c'est-à-dire :
- l'aménagement des zones d'activités industrielles, commerciales, tertiaires, artisanales, touristiques d'intérêt communautaire ;
- les actions de promotion et d'assistance à l'activité économique de la Communauté de Communes ;
- les actions de soutien au commerce et à l'artisanat ;
- l'élaboration, le suivi, et la mise en œuvre des chartes d'urbanisme commercial dans le cadre de partenariat avec les chambres consulaires compétentes ;
- le développement, l'animation et la promotion touristique d'intérêt communautaire ;
- l'entretien et la gestion de l'aéroport de Rochefort/Saint-Agnant dans le cadre du syndicat mixte compétent et celles de l'aérodrome de l'Ile d'Oléron.

Parmi le groupe de **compétences optionnelles**, la Communauté de Communes a choisi :

✓ La protection et la mise en valeur de l'Environnement, ceci dans le cadre de schémas départementaux, c'est-à-dire :
- l'élimination des déchets ménagés et assimilés, leur collecte, ainsi que leur valorisation ;
- l'éducation à l'environnement ;
- la lutte contre les chenilles, la démoustication et la dératisation ;
- la protection animalière ;
- la construction, la gestion et l'entretien d'un chenil oléronais ;
- la prise en charge des participations au fonds de concours appelé par le département pour les travaux de défense des côtes contre la mer ;
- l'entretien et la gestion de la digue « Pacaud » sur la commune de Saint-Trojan-les-Bains, et ceci dans le cadre d'une gestion conjointe avec l'Etat ;
- le nettoyage des plages à l'exclusion des algues d'échouage.

✓ La construction, l'entretien et le fonctionnement des équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire, c'est-à-dire :
- l'animation et la gestion d'espaces muséographiques et éducatifs ;
- les actions d'animation et de promotion visant à la mise en réseau des musées et des sites de visite patrimoniaux ;
- la restauration du patrimoine bâti d'intérêt communautaire ;
- la construction, l'entretien et la gestion d'équipements sportifs d'intérêt communautaire ;
- les actions de soutien aux manifestations et événements sportifs dont l'attractivité dépasse le cadre communal.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude
II. Une nouvelle disposition de la loi du 11/02/05

- les actions favorisant les déplacements intercommunaux des personnes dans le cadre des orientations définies par le SCoT et les études spécifiques menées par le syndicat mixte du Pays Marennes Oléron.

✓ Les actions de développement économique, c'est-à-dire :
- l'aménagement des zones d'activités industrielles, commerciales, tertiaires, artisanales, touristiques d'intérêt communautaire ;
- les actions de promotion et d'assistance à l'activité économique de la Communauté de Communes ;
- les actions de soutien au commerce et à l'artisanat ;
- l'élaboration, le suivi, et la mise en œuvre des chartes d'urbanisme commercial dans le cadre de partenariat avec les chambres consulaires compétentes ;
- le développement, l'animation et la promotion touristique d'intérêt communautaire ;
- l'entretien et la gestion de l'aéroport de Rochefort/Saint-Agnant dans le cadre du syndicat mixte compétent et celles de l'aérodrome de l'Ile d'Oléron.

Parmi le groupe de **compétences optionnelles**, la Communauté de Communes a choisi :

✓ La protection et la mise en valeur de l'Environnement, ceci dans le cadre de schémas départementaux, c'est-à-dire :
- l'élimination des déchets ménagés et assimilés, leur collecte, ainsi que leur valorisation ;
- l'éducation à l'environnement ;
- la lutte contre les chenilles, la démoustication et la dératisation ;
- la protection animalière ;
- la construction, la gestion et l'entretien d'un chenil oléronais ;
- la prise en charge des participations au fonds de concours appelé par le département pour les travaux de défense des côtes contre la mer ;
- l'entretien et la gestion de la digue « Pacaud » sur la commune de Saint-Trojan-les-Bains, et ceci dans le cadre d'une gestion conjointe avec l'Etat ;
- le nettoyage des plages à l'exclusion des algues d'échouage.

✓ La construction, l'entretien et le fonctionnement des équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire, c'est-à-dire :
- l'animation et la gestion d'espaces muséographiques et éducatifs ;
- les actions d'animation et de promotion visant à la mise en réseau des musées et des sites de visite patrimoniaux ;
- la restauration du patrimoine bâti d'intérêt communautaire ;
- la construction, l'entretien et la gestion d'équipements sportifs d'intérêt communautaire ;
- les actions de soutien aux manifestations et événements sportifs dont l'attractivité dépasse le cadre communal.

16

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

- ✓ La création, l'aménagement et l'entretien de la voirie, c'est-à-dire :
  - la construction et l'entretien de pistes cyclables ;
  - la construction, l'aménagement et l'entretien des voiries d'intérêt communautaire ;
  - les études visant à la création d'un réseau de voirie d'intérêt communautaire.

- ✓ La politique du logement et du cadre de vie, c'est-à-dire :
  - l'élaboration de programmes visant à la mise en œuvre de programme de rénovation des façades et d'opération d'amélioration de l'habitat ;
  - l'élaboration, la mise en place et le suivi du PLH (Programme Local de l'Habitat) ;
  - les actions visant à favoriser l'accueil des travailleurs saisonniers dans le cadre de politiques contractuelles ;
  - les actions visant à favoriser l'adaptation des logements aux personnes à mobilité réduite ;
  - la création et la gestion d'aires d'accueil et de passage réservées aux gens du voyage dans le cadre du schéma départemental.

Comme **compétences facultatives**, la Communauté de Communes a choisi :

- ✓ Activités scolaires liées à la mer et natation scolaire, c'est-à-dire le transport et les frais liés aux activités pratiquées.

- ✓ Actions dans les domaines culturels et artistiques, c'est-à-dire :
  - la participation au budget de l'association « école de musique intercommunale » ;
  - le soutien aux manifestations et évènements culturels dont le rayonnage dépasse le cadre communal.

- ✓ Actions sociales d'intérêt communautaire, c'est-à-dire :
  - le soutien aux associations dans le domaine de l'aide et l'action sociale dont l'activité est proposée par une seule structure sur le périmètre de la Communauté de Communes et dont les adhérents ou usagers proviennent d'au moins quatre communes du territoire ;
  - la construction et l'entretien d'une chambre funéraire ;
  - la construction, l'entretien et la gestion d'une « maison PHARE », logement témoin et plate-forme de services pour le maintien à domicile des personnes dépendantes c'est-à-dire les personnes à mobilité réduite. Cet équipement vient compléter le Programme d'Intérêt Général Habitat.

- ✓ Politique en matière de sécurité, c'est-à-dire :
  - la sécurité des plages en période estivale ;
  - la prise en charge des participations au Service Départemental d'Incendie et de Secours.

Suite à l'arrêté n°06-2701-DRCL-B2 du 21 août 2006, la compétence « Restauration du patrimoine bâti d'intérêt communautaire » a été retirée des statuts de la Communauté de Communes, car elle ne correspond pas aux dispositions des articles L.1321-1 et 2 du Code Général des Collectivités Territoriales.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude
II. Une nouvelle disposition de la loi du 11/02/05

- ✓ La création, l'aménagement et l'entretien de la voirie, c'est-à-dire :
  - la construction et l'entretien de pistes cyclables ;
  - la construction, l'aménagement et l'entretien des voiries d'intérêt communautaire ;
  - les études visant à la création d'un réseau de voirie d'intérêt communautaire.

- ✓ La politique du logement et du cadre de vie, c'est-à-dire :
  - l'élaboration de programmes visant à la mise en œuvre de programme de rénovation des façades et d'opération d'amélioration de l'habitat ;
  - l'élaboration, la mise en place et le suivi du PLH (Programme Local de l'Habitat) ;
  - les actions visant à favoriser l'accueil des travailleurs saisonniers dans le cadre de politiques contractuelles ;
  - les actions visant à favoriser l'adaptation des logements aux personnes à mobilité réduite ;
  - la création et la gestion d'aires d'accueil et de passage réservées aux gens du voyage dans le cadre du schéma départemental.

Comme **compétences facultatives**, la Communauté de Communes a choisi :

- ✓ Activités scolaires liées à la mer et natation scolaire, c'est-à-dire le transport et les frais liés aux activités pratiquées.

- ✓ Actions dans les domaines culturels et artistiques, c'est-à-dire :
  - la participation au budget de l'association « école de musique intercommunale » ;
  - le soutien aux manifestations et évènements culturels dont le rayonnage dépasse le cadre communal.

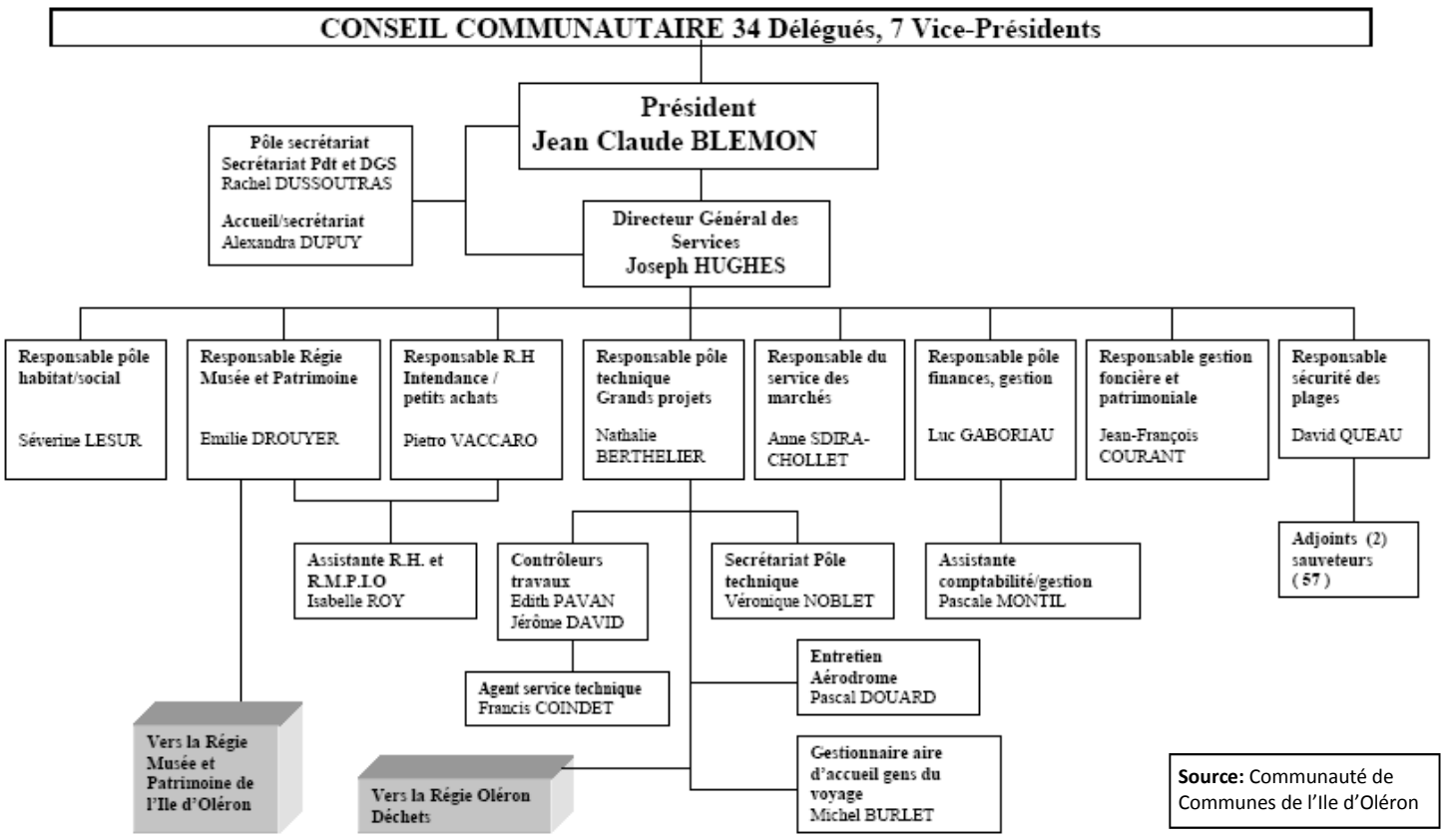
- ✓ Actions sociales d'intérêt communautaire, c'est-à-dire :
  - le soutien aux associations dans le domaine de l'aide et l'action sociale dont l'activité est proposée par une seule structure sur le périmètre de la Communauté de Communes et dont les adhérents ou usagers proviennent d'au moins quatre communes du territoire ;
  - la construction et l'entretien d'une chambre funéraire ;
  - la construction, l'entretien et la gestion d'une « maison PHARE », logement témoin et plate-forme de services pour le maintien à domicile des personnes dépendantes c'est-à-dire les personnes à mobilité réduite. Cet équipement vient compléter le Programme d'Intérêt Général Habitat.

- ✓ Politique en matière de sécurité, c'est-à-dire :
  - la sécurité des plages en période estivale ;
  - la prise en charge des participations au Service Départemental d'Incendie et de Secours.

Suite à l'arrêté n°06-2701-DRCL-B2 du 21 août 2006, la compétence « Restauration du patrimoine bâti d'intérêt communautaire » a été retirée des statuts de la Communauté de Communes, car elle ne correspond pas aux dispositions des articles L.1321-1 et 2 du Code Général des Collectivités Territoriales.

La composition de la Communauté de Communes se présente comme suit:

**ORGANIGRAMME**
*DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES*
*DE L'ILE D'OLERON*



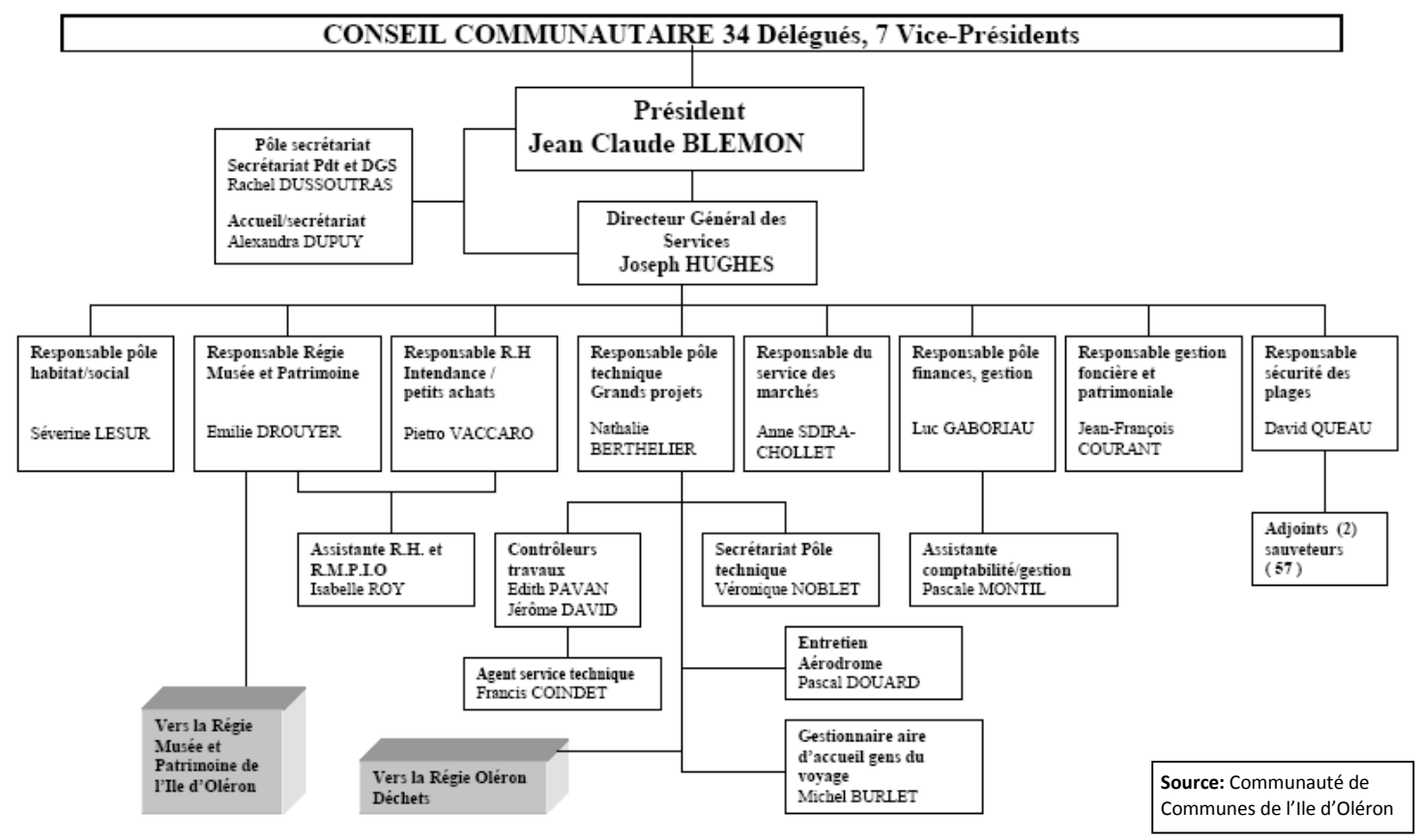

**Source:** Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude
II. Une nouvelle disposition de la loi du 11/02/05

La composition de la Communauté de Communes se présente comme suit:



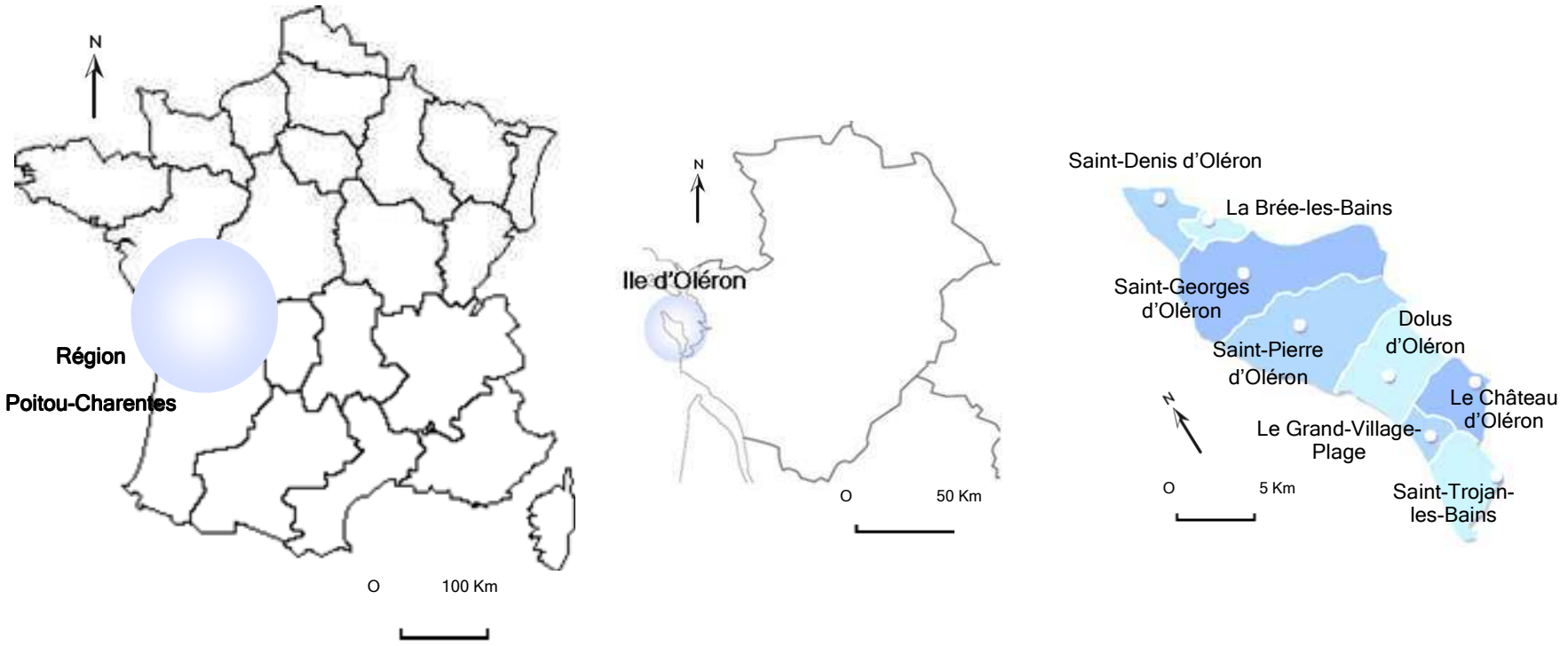

**Source:** Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron

*L'organisation administrative de la Communauté de Communes étant présentée, il convient de s'intéresser désormais aux huit communes qui la composent.*

II.2.2 Huit communes insulaires à l'histoire partagée :

Apportons, dans un premier temps des informations quant à la localisation et à l'histoire de l'Ile d'Oléron et dans un second temps des informations sur les communes de la Communauté de Communes, de leurs origines jusqu'aux temps présents, afin de mieux cerner l'esprit de cette population insulaire :

✓ **Localisation de l'île d'Oléron :**




**Situation géographique de l'Ile d'Oléron**

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

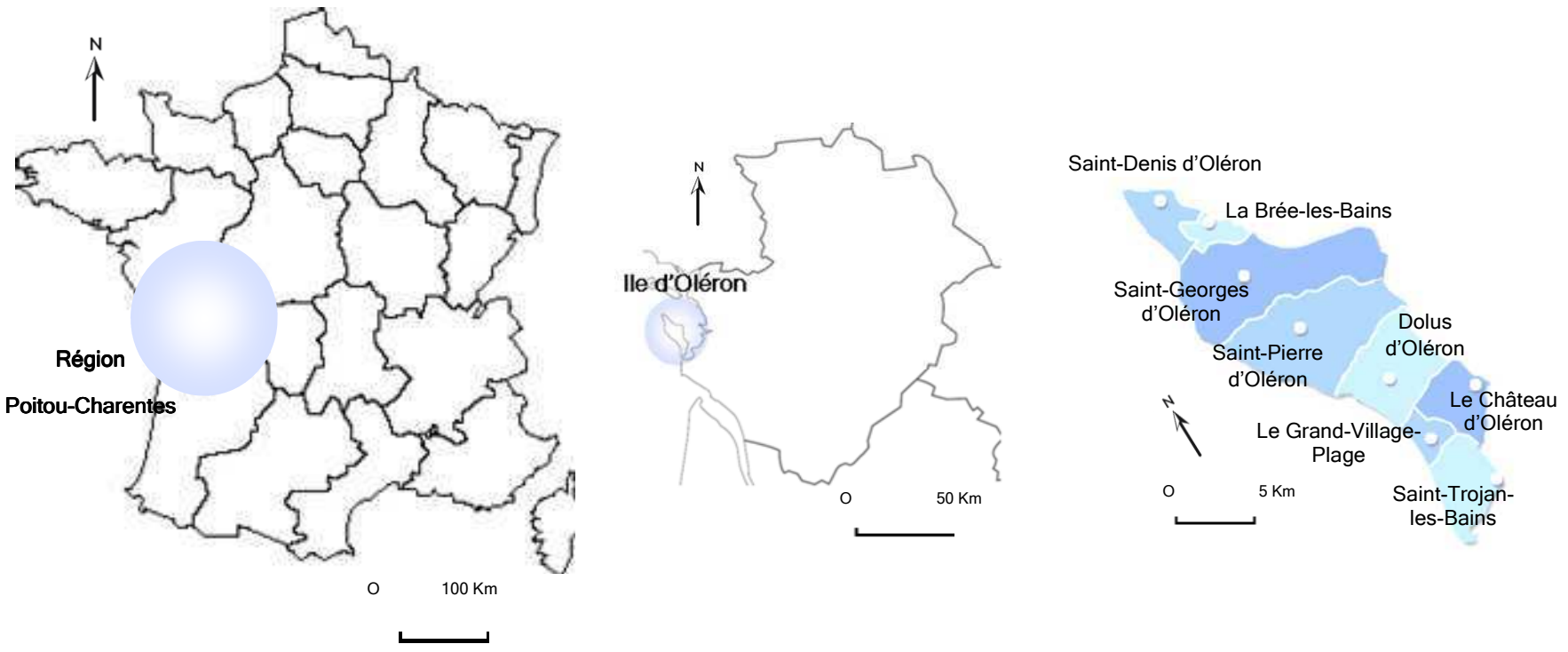
Tome I : Contexte de l'étude
II. Une nouvelle disposition de la loi du 11/02/05

*L'organisation administrative de la Communauté de Communes étant présentée, il convient de s'intéresser désormais aux huit communes qui la composent.*

II.2.2 Huit communes insulaires à l'histoire partagée :

Apportons, dans un premier temps des informations quant à la localisation et à l'histoire de l'Ile d'Oléron et dans un second temps des informations sur les communes de la Communauté de Communes, de leurs origines jusqu'aux temps présents, afin de mieux cerner l'esprit de cette population insulaire :

✓ **Localisation de l'île d'Oléron :**




**Situation géographique de l'Ile d'Oléron**

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

### ✓ Historique de l'Ile d'Oléron :

On relève des traces d'occupation de l'île dès le quaternaire. L'habitat s'établit alors à proximité des rivages pour bénéficier des ressources de la mer et des forêts. Les romains tracent les premières routes, défrichent le sol, et apportent l'art de la saunerie (marais salants) qui fait la réputation de l'île jusqu'au 19ème siècle. Du 12ème siècle au 14ème siècle, la domination anglaise engendrée par le mariage d'Aliénor d'Aquitaine avec Henry II, Roi d'Angleterre, favorise le développement du commerce maritime et permet l'enrichissement de l'île. Sous Charles V, en 1372, l'Ile revient définitivement à la France. Territoire convoité, à l'entrée de la Charente, l'île ne va alors cesser de renforcer sa fonction militaire sur les sites stratégiques comme au Château d'Oléron. La place forte qui y est établie au Moyen Age devient citadelle par décision de Richelieu en 1630.
A partir du 19ème, le défrichement, l'installation de vignobles, la transformation des étendues marécageuses en marais salants préfigurent les paysages actuels. L'exportation du vin devient bientôt la principale richesse de l'île. Simultanément, l'ostréiculture se développe de façon considérable. Cependant à cette époque, l'île souffre de son manque d'infrastructure et d'équipement. La difficulté du transport, due à l'absence de routes empierrées, pour l'exportation des productions locales aux ports d'embarquement demeure un réel frein à l'essor du commerce. Les ingénieurs venus construire le phare de Chassiron en 1833 incitent alors à la réalisation de travaux routiers et de génie civil.
Le grand mouvement hygiéniste du 19ème siècle est à l'origine du développement sur l'île d'équipements conçus par les médecins pour les malades (sanatorium, préventorium,…) mais aussi de structures d'accueil pour le tourisme balnéaire et de nombreuses villas familiales.
Durant la guerre de 1939-1945 Oléron fut sous occupation allemande. La rapidité et l'habileté du débarquement en 1945 sauvent l'île de grandes pertes et de gros dégâts. Pendant la période commerçante et d'échange que fut celle de l'après-guerre, l'île souffre économiquement de sa situation insulaire. Il faut attendre 1961, pour que la première liaison au continent voit le jour. Le Viaduc Oléron-Continent est achevé pour l'été 1966 et Raymond Grandsart inaugure cet ouvrage d'art. Avec le pont, le tourisme augmente de façon extraordinaire. De même la population résidente croit fortement. Pour exemple, en 1954 la population de St-Pierre s'élevait à 3 700 habitants ; on l'estime à près de 7 000 aujourd'hui.

### ✓ Urbanisme en île d'Oléron :

Jusqu'au début du 21ème siècle, le village est la forme principale de l'urbanisme. L'histoire a légué un urbanisme fait de villages compacts et de hameaux ruraux peu étendus. Organisés le long de la rue principale, les bourgs traditionnels se sont développés par accumulations successives des constructions.
En réponse aux contraintes climatiques, le groupement est donc la forme originelle des bourgs et villages oléronnais. Chaque construction est liée aux autres par ses pignons et vient constituer la rue. Ainsi la rue comporte toujours deux côtés bâtis ou bordés de mur clos. Généralement, la maison d'habitation est donc adossée à l'espace public. Traditionnellement, le tracé de la rue est sinueux pour éviter la prise au vent.
L'urbanisme de l'après guerre va rompre avec les structures urbaines existantes en ignorant la continuité du village oléronnais pour développer des projets fragmentés en périphérie.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude
II. Une nouvelle disposition de la loi du 11/02/05

✓ Historique de l'Ile d'Oléron :

On relève des traces d'occupation de l'île dès le quaternaire. L'habitat s'établit alors à proximité des rivages pour bénéficier des ressources de la mer et des forêts. Les romains tracent les premières routes, défrichent le sol, et apportent l'art de la saunerie (marais salants) qui fait la réputation de l'île jusqu'au 19ème siècle. Du 12ème siècle au 14ème siècle, la domination anglaise engendrée par le mariage d'Aliénor d'Aquitaine avec Henry II, Roi d'Angleterre, favorise le développement du commerce maritime et permet l'enrichissement de l'île. Sous Charles V, en 1372, l'Ile revient définitivement à la France. Territoire convoité, à l'entrée de la Charente, l'île ne va alors cesser de renforcer sa fonction militaire sur les sites stratégiques comme au Château d'Oléron. La place forte qui y est établie au Moyen Age devient citadelle par décision de Richelieu en 1630.
A partir du 19ème, le défrichement, l'installation de vignobles, la transformation des étendues marécageuses en marais salants préfigurent les paysages actuels. L'exportation du vin devient bientôt la principale richesse de l'île. Simultanément, l'ostréiculture se développe de façon considérable. Cependant à cette époque, l'île souffre de son manque d'infrastructure et d'équipement. La difficulté du transport, due à l'absence de routes empierrées, pour l'exportation des productions locales aux ports d'embarquement demeure un réel frein à l'essor du commerce. Les ingénieurs venus construire le phare de Chassiron en 1833 incitent alors à la réalisation de travaux routiers et de génie civil.
Le grand mouvement hygiéniste du 19ème siècle est à l'origine du développement sur l'île d'équipements conçus par les médecins pour les malades (sanatorium, préventorium,…) mais aussi de structures d'accueil pour le tourisme balnéaire et de nombreuses villas familiales.
Durant la guerre de 1939-1945 Oléron fut sous occupation allemande. La rapidité et l'habileté du débarquement en 1945 sauvent l'île de grandes pertes et de gros dégâts. Pendant la période commerçante et d'échange que fut celle de l'après-guerre, l'île souffre économiquement de sa situation insulaire. Il faut attendre 1961, pour que la première liaison au continent voit le jour. Le Viaduc Oléron-Continent est achevé pour l'été 1966 et Raymond Grandsart inaugure cet ouvrage d'art. Avec le pont, le tourisme augmente de façon extraordinaire. De même la population résidente croit fortement. Pour exemple, en 1954 la population de St-Pierre s'élevait à 3 700 habitants ; on l'estime à près de 7 000 aujourd'hui.

✓ Urbanisme en île d'Oléron :

Jusqu'au début du 21ème siècle, le village est la forme principale de l'urbanisme. L'histoire a légué un urbanisme fait de villages compacts et de hameaux ruraux peu étendus. Organisés le long de la rue principale, les bourgs traditionnels se sont développés par accumulations successives des constructions.
En réponse aux contraintes climatiques, le groupement est donc la forme originelle des bourgs et villages oléronnais. Chaque construction est liée aux autres par ses pignons et vient constituer la rue. Ainsi la rue comporte toujours deux côtés bâtis ou bordés de mur clos. Généralement, la maison d'habitation est donc adossée à l'espace public. Traditionnellement, le tracé de la rue est sinueux pour éviter la prise au vent.
L'urbanisme de l'après guerre va rompre avec les structures urbaines existantes en ignorant la continuité du village oléronnais pour développer des projets fragmentés en périphérie.

20

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

✓ **Les communes de l'île d'Oléron :**

**Saint-Denis d'Oléron :**
Située à la pointe Nord de l'Ile, la commune s'est développée grâce au commerce de ses vins avec le continent, commerce facilité par la situation de son port, face à la côte. Pourtant, le village initial de Saint-Denis d'Oléron ne s'est pas construit en bordure de mer, mais en retrait, autour de son église dont les fondations datent du 12ème siècle. Pour lutter contre l'ensablement qui menaçait le port et la côte, des pins maritimes furent plantés, retenant ainsi la dune, et donnant un tout autre visage à une côte bientôt très appréciée des premiers touristes : pour Saint-Denis d'Oléron, une nouvelle activité porteuse d'avenir et de développement était née.
Aujourd'hui, c'est une commune qui a su conserver l'architecture et l'ambiance de ses villages. Son port et son phare en font une destination très attractive pour les touristes.

**La Brée-les-Bains :**
Cette commune de la pointe de l'île, est une entité récente, puisque le village a fait parti de la commune de Saint Georges jusqu'en 1953, date de son autonomie administrative. Le bourg de la Brée-les-Bains s'appuie sur un hameau ancien. Les paysages de la Brée sont étroitement liés aux activités économiques qui prévalaient. Ainsi les écluses à poisson témoignent de la pratique très ancienne de la pêche et les moulins à vent de la production de la farine. Les marais salants, exploités jusqu'au 19ème siècle, sont désormais voués aux oiseaux ou transformés en claires, bassin d'élevage des huîtres.
La Brée-les-Bains est attractive de part son village sur plage, son front de mer et ses promenades arborées. Aujourd'hui, elle s'étoffe par un développement pavillonnaire.

**Saint-Georges d'Oléron :**
Sans doute l'une des localités les plus anciennes de l'île, elle s'étend sur plus de 4 700 hectares et possède plus de 16 km de plages. Avant 1953, elle était encore plus grande car elle englobait la Brée-les-Bains. Sa fondation est antérieure au 11ème siècle. L'église romane, construite en 1040 est classée monument historique depuis 1931.
Grâce à la vente du vin et du sel exportés sur le continent, Saint Georges fut le siège d'une importante activité économique jusqu'à la fin du 19ème siècle. A cette époque, la bourgeoisie se fait alors bâtir d'importantes propriétés.
Le déclin du village a commencé en 1833 suite à sa position excentrée par rapport à la construction de la route nationale vers le phare de Chassiron. Il est poursuivi par l'abandon de l'exploitation des salines, puis l'ensablement du port du Douhet qui rend difficile l'exportation du vin.
La commune de Saint Georges demeure la plus grande commune de l'île par sa superficie. Son dynamisme est aujourd'hui lié au village de Cheray, situé sur la départementale.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude
II. Une nouvelle disposition de la loi du 11/02/05

✓ Les communes de l'île d'Oléron :

Saint-Denis d'Oléron :
Située à la pointe Nord de l'Ile, la commune s'est développée grâce au commerce de ses vins avec le continent, commerce facilité par la situation de son port, face à la côte. Pourtant, le village initial de Saint-Denis d'Oléron ne s'est pas construit en bordure de mer, mais en retrait, autour de son église dont les fondations datent du 12ème siècle. Pour lutter contre l'ensablement qui menaçait le port et la côte, des pins maritimes furent plantés, retenant ainsi la dune, et donnant un tout autre visage à une côte bientôt très appréciée des premiers touristes : pour Saint-Denis d'Oléron, une nouvelle activité porteuse d'avenir et de développement était née.
Aujourd'hui, c'est une commune qui a su conserver l'architecture et l'ambiance de ses villages. Son port et son phare en font une destination très attractive pour les touristes.

La Brée-les-Bains :
Cette commune de la pointe de l'île, est une entité récente, puisque le village a fait parti de la commune de Saint Georges jusqu'en 1953, date de son autonomie administrative. Le bourg de la Brée-les-Bains s'appuie sur un hameau ancien. Les paysages de la Brée sont étroitement liés aux activités économiques qui prévalaient. Ainsi les écluses à poisson témoignent de la pratique très ancienne de la pêche et les moulins à vent de la production de la farine. Les marais salants, exploités jusqu'au 19ème siècle, sont désormais voués aux oiseaux ou transformés en claires, bassin d'élevage des huîtres.
La Brée-les-Bains est attractive de part son village sur plage, son front de mer et ses promenades arborées. Aujourd'hui, elle s'étoffe par un développement pavillonnaire.

Saint-Georges d'Oléron :
Sans doute l'une des localités les plus anciennes de l'île, elle s'étend sur plus de 4 700 hectares et possède plus de 16 km de plages. Avant 1953, elle était encore plus grande car elle englobait la Brée-les-Bains. Sa fondation est antérieure au 11ème siècle. L'église romane, construite en 1040 est classée monument historique depuis 1931.
Grâce à la vente du vin et du sel exportés sur le continent, Saint Georges fut le siège d'une importante activité économique jusqu'à la fin du 19ème siècle. A cette époque, la bourgeoisie se fait alors bâtir d'importantes propriétés.
Le déclin du village a commencé en 1833 suite à sa position excentrée par rapport à la construction de la route nationale vers le phare de Chassiron. Il est poursuivi par l'abandon de l'exploitation des salines, puis l'ensablement du port du Douhet qui rend difficile l'exportation du vin.
La commune de Saint Georges demeure la plus grande commune de l'île par sa superficie. Son dynamisme est aujourd'hui lié au village de Cheray, situé sur la départementale.

21

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

**Saint-Pierre d'Oléron :**
Saint Pierre d'Oléron, avec son port de La Cotinière s'étend sur 4 056 hectares. La véritable histoire de la Municipalité de Saint-Pierre d'Oléron commence le 5 février 1790 par l'élection d'un maire et de onze officiers municipaux. Le commerce du sel et des eaux de vie vers le continent ont fait de Saint Pierre l'agglomération principale de l'île. Sa position centrale s'est vue renforcée avec la construction du Chemin de Fer. Malgré la crise née du phylloxera et de l'abandon des salines ; Saint-Pierre a conservé sa place de « ville centre » de l'île. La commune est aujourd'hui chef lieu du Canton Nord de 6 000 habitants et son caractère de petite ville est renforcé par l'importance des commerces.

**Dolus d'Oléron :**
L'occupation de l'île au début de l'ère quaternaire par des hommes a laissé des traces dans les alentours de Dolus. La vigne fut longtemps une ressource pour Dolus, mais en 1880 le phylloxéra, est venu du continent tout détruire en quelques années.
Traversée par la départementale, qui mène du viaduc jusqu'au Phare de Chassiron, Dolus est aujourd'hui un carrefour important.

**Le Château d'Oléron :**
La ville doit son nom au petit château fort qui, dès le 11ème siècle, défendait l'embouchure de la Charente. C'est sa situation géographique, qui lui a donné son caractère de place forte. La construction de la citadelle a commencé en 1630, une de ces enceintes a été édifiée selon les plans de Vauban. Jusqu'à la révolution, les gouverneurs de la Citadelle faisaient fonction de gouverneurs de l'île. En 1939, elle fut abandonnée par les militaires et subit de grands dégâts pendant les bombardements de 1945.
Au 17ème siècle, une ville nouvelle s'est construite à côté de l'ancienne ville. Trois portes faisaient communiquer la ville avec l'extérieur : celle d'Ors, celle de Dolus et celle dite "porte des pêcheurs", empruntée par les ostréiculteurs pour se rendre sur leurs parcs à huîtres. L'activité ostréicole, qui a connu un essor important à partir du 19ème siècle, a façonné le paysage du Château par l'implantation sur le port de cabanes en bois.
Avant 1939, le Port du Château alimentait un trafic très actif. En plus du commerce des huîtres, il assurait pratiquement à lui seul les voyages entre le continent et l'île. En 1949, furent construites les deux digues qui ont permis aux liaisons entre l'île et le continent, effectuées par l'intermédiaire d'un bac, de ne plus être tributaires des marées.
Aujourd'hui, Le Château garde des traces du passé comme en témoignent la Citadelle et la requalification des cabanes ostréicoles en cabanes d'artisans.

**Le Grand-Village Plage :**
Située à l'orée de la forêt domaniale, Grand-Village-Plage fut jusqu'en 1950 un hameau de Saint-Trojan-les-Bains. Jusqu'à cette date, son histoire est donc intimement confondue avec celle de Saint-Trojan. Depuis 1951, Grand-Village Plage, est devenue la huitième et la plus petite commune de l'île par sa superficie.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude
II. Une nouvelle disposition de la loi du 11/02/05

Saint-Pierre d'Oléron :
Saint Pierre d'Oléron, avec son port de La Cotinière s'étend sur 4 056 hectares. La véritable histoire de la Municipalité de Saint-Pierre d'Oléron commence le 5 février 1790 par l'élection d'un maire et de onze officiers municipaux. Le commerce du sel et des eaux de vie vers le continent ont fait de Saint Pierre l'agglomération principale de l'île. Sa position centrale s'est vue renforcée avec la construction du Chemin de Fer. Malgré la crise née du phylloxera et de l'abandon des salines ; Saint-Pierre a conservé sa place de « ville centre » de l'île. La commune est aujourd'hui chef lieu du Canton Nord de 6 000 habitants et son caractère de petite ville est renforcé par l'importance des commerces.

Dolus d'Oléron :
L'occupation de l'île au début de l'ère quaternaire par des hommes a laissé des traces dans les alentours de Dolus. La vigne fut longtemps une ressource pour Dolus, mais en 1880 le phylloxéra, est venu du continent tout détruire en quelques années.
Traversée par la départementale, qui mène du viaduc jusqu'au Phare de Chassiron, Dolus est aujourd'hui un carrefour important.

Le Château d'Oléron :
La ville doit son nom au petit château fort qui, dès le 11ème siècle, défendait l'embouchure de la Charente. C'est sa situation géographique, qui lui a donné son caractère de place forte. La construction de la citadelle a commencé en 1630, une de ces enceintes a été édifiée selon les plans de Vauban. Jusqu'à la révolution, les gouverneurs de la Citadelle faisaient fonction de gouverneurs de l'île. En 1939, elle fut abandonnée par les militaires et subit de grands dégâts pendant les bombardements de 1945.
Au 17ème siècle, une ville nouvelle s'est construite à côté de l'ancienne ville. Trois portes faisaient communiquer la ville avec l'extérieur : celle d'Ors, celle de Dolus et celle dite "porte des pêcheurs", empruntée par les ostréiculteurs pour se rendre sur leurs parcs à huîtres. L'activité ostréicole, qui a connu un essor important à partir du 19ème siècle, a façonné le paysage du Château par l'implantation sur le port de cabanes en bois.
Avant 1939, le Port du Château alimentait un trafic très actif. En plus du commerce des huîtres, il assurait pratiquement à lui seul les voyages entre le continent et l'île. En 1949, furent construites les deux digues qui ont permis aux liaisons entre l'île et le continent, effectuées par l'intermédiaire d'un bac, de ne plus être tributaires des marées.
Aujourd'hui, Le Château garde des traces du passé comme en témoignent la Citadelle et la requalification des cabanes ostréicoles en cabanes d'artisans.

Le Grand-Village Plage :
Située à l'orée de la forêt domaniale, Grand-Village-Plage fut jusqu'en 1950 un hameau de Saint-Trojan-les-Bains. Jusqu'à cette date, son histoire est donc intimement confondue avec celle de Saint-Trojan. Depuis 1951, Grand-Village Plage, est devenue la huitième et la plus petite commune de l'île par sa superficie.

22

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

**Saint Trojan les Bains :**
Au 17ème siècle, l'ancien village de Saint-Trojan-les-Bains, humble village de pêcheurs, a été complètement enseveli par les sables, poussés par les vents d'ouest. Au 19ème siècle, la forêt de pins est plantée pour contenir les sables et fixer les dunes. Longtemps resté isolé du reste de l'île, l'ostréiculture, au début du vingtième siècle, va changer considérablement la vie du village. Les cabanes poussent alors autour du Port, qui est agrandi en 1937.
Baignée par le Gulf-Stream, Saint-Trojan bénéficie d'un climat doux et d'un air salin vivifiant à l'origine de la construction dès 1896 de plusieurs sanatoriums pour accueillir les enfants "déficients" des villes. Ce même climat a également attiré, à partir de la fin du siècle dernier, de nombreux estivants. Peu à peu l'architecture balnéaire s'est imposée avec nombres de villas et de cabines de bains.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude
*II. Une nouvelle disposition de la loi du 11/02/05*

**Saint Trojan les Bains :**
Au 17ème siècle, l'ancien village de Saint-Trojan-les-Bains, humble village de pêcheurs, a été complètement enseveli par les sables, poussés par les vents d'ouest. Au 19ème siècle, la forêt de pins est plantée pour contenir les sables et fixer les dunes. Longtemps resté isolé du reste de l'île, l'ostréiculture, au début du vingtième siècle, va changer considérablement la vie du village. Les cabanes poussent alors autour du Port, qui est agrandi en 1937.
Baignée par le Gulf-Stream, Saint-Trojan bénéficie d'un climat doux et d'un air salin vivifiant à l'origine de la construction dès 1896 de plusieurs sanatoriums pour accueillir les enfants "déficients" des villes. Ce même climat a également attiré, à partir de la fin du siècle dernier, de nombreux estivants. Peu à peu l'architecture balnéaire s'est imposée avec nombres de villas et de cabines de bains.

# III. Un diagnostic de l'accessibilité motivé par les particularités de l'île d'Oléron

## III.1. Un contexte propice à la réalisation du diagnostic

*Outre la loi de 2005 « pour l'égalité des droits, des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », d'autres motivations viennent appuyer l'importance accordée à l'accessibilité sur le territoire de l'Ile d'Oléron.*

### III.1.1 Une démographie singulière :

Au vu de la définition donnée par la Commission Européenne en 2001 des personnes à mobilité réduite, force est de constater que c'est la population dans son ensemble qui est concernée, ne serait-ce que du fait du vieillissement de la population. Les efforts faits en faveur des personnes handicapées seront bénéfiques pour tous.

Le phénomène d'héliotropisme associé au caractère insulaire du territoire participent aux grandes spécificités démographiques du territoire. L'ouverture du viaduc à la fin des années 1960 est à l'origine de la forte croissance démographique du territoire, dans la mesure où elle permet l'arrivée de nouvelles populations qui acquièrent des résidences secondaires. Le marché des résidences secondaires touche principalement une catégorie de population de 40-50 ans en activité. Ces personnes sont alors comptabilisées parmi la population saisonnière. Puis, quelques années plus tard, à l'âge de la retraite, une part importante de cette population saisonnière devient permanente. Ce sont donc des personnes à la retraite qui viennent s'installer définitivement sur le territoire en transformant leur résidence secondaire en résidence principale et participent ainsi au vieillissement de la population.

| ***Temps 1*** | → | ***Temps 2*** | → | ***Temps 3*** | → | ***Temps 4*** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Résidences secondaires | | Arrivée d'une population saisonnière | | Transformation des résidences secondaires en résidences principales | | Vieillissement de la population |

**Les résidences secondaires et leurs effets démographiques induits**

Source : SCOT Pays Marennes-Oléron



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude
*III. Motivations du diagnostic de l'accessibilité*

III. Un diagnostic de l'accessibilité motivé par les particularités de l'île d'Oléron

III.1. Un contexte propice à la réalisation du diagnostic

*Outre la loi de 2005 « pour l'égalité des droits, des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », d'autres motivations viennent appuyer l'importance accordée à l'accessibilité sur le territoire de l'Ile d'Oléron.*

III.1.1 Une démographie singulière :

Au vu de la définition donnée par la Commission Européenne en 2001 des personnes à mobilité réduite, force est de constater que c'est la population dans son ensemble qui est concernée, ne serait-ce que du fait du vieillissement de la population. Les efforts faits en faveur des personnes handicapées seront bénéfiques pour tous.

Le phénomène d'héliotropisme associé au caractère insulaire du territoire participent aux grandes spécificités démographiques du territoire. L'ouverture du viaduc à la fin des années 1960 est à l'origine de la forte croissance démographique du territoire, dans la mesure où elle permet l'arrivée de nouvelles populations qui acquièrent des résidences secondaires. Le marché des résidences secondaires touche principalement une catégorie de population de 40-50 ans en activité. Ces personnes sont alors comptabilisées parmi la population saisonnière. Puis, quelques années plus tard, à l'âge de la retraite, une part importante de cette population saisonnière devient permanente. Ce sont donc des personnes à la retraite qui viennent s'installer définitivement sur le territoire en transformant leur résidence secondaire en résidence principale et participent ainsi au vieillissement de la population.

| ***Temps 1*** | → | ***Temps 2*** | → | ***Temps 3*** | → | ***Temps 4*** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Résidences secondaires | | Arrivée d'une population saisonnière | | Transformation des résidences secondaires en résidences principales | | Vieillissement de la population |

**Les résidences secondaires et leurs effets démographiques induits**

Source : SCOT Pays Marennes-Oléron

24

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

Au niveau national, les personnes âgées, c'est-à-dire de plus de 65 ans, représentent aujourd'hui environ 20 % de la population. Sur l'île d'Oléron, au dernier recensement de 1999, les plus de 60 ans regroupaient déjà 40 % de la population et les plus de 75 ans, 13 % de la population. Il s'agit des taux les plus élevés de Charente Maritime. Pour illustrer ces propos, donnons les derniers chiffres de population des communes de la Communauté de Communes :

- Saint-Denis d'Oléron : 1 156 habitants en 2004, dont 40,5 % de plus de 60 ans.
- La Brée-les-Bains : 743 habitants en 2004, dont 45,6 % de plus de 60 ans.
- Saint-Georges d'Oléron : 3 415 habitants en 2006, dont 39 % de plus de 60 ans.
- Saint-Pierre d'Oléron : 6 239 habitants en 2005, dont 32 % de plus de 60 ans.
- Dolus d'Oléron : 3 034 habitants en 2004, dont 33 % de plus de 60 ans.
- Le Château d'Oléron : 3 876 habitants en 2005, dont 33 % de plus de 60 ans.
- Le Grand-Village Plage : 910 habitants en 2006, dont 37 % de plus de 60 ans.
- Saint-Trojan-les-Bains : 1 495 habitants en 2004, dont 32 % de plus de 60 ans.

N'oublions pas que le vieillissement s'accompagne de fragilités, de limitation des capacités auditives, visuelles et motrices ; l'accroissement du nombre de personnes en situation de handicap est donc inéluctable et important sur l'île.

### III.1.2 Une offre touristique réputée :

L'Ile d'Oléron a la réputation d'être un haut lieu du tourisme européen. En effet outre son terroir caractéristique, l'île possède trois atouts que sont une nature bien préservée, un patrimoine remarquable, et une histoire encore présente.
Un des atouts majeur de l'île d'Oléron demeure sa position littorale. En effet, l'attrait des plages demeure le principal moteur de l'activité touristique et participe à faire de l'île un des lieux touristiques les plus reconnus de France.
Le terroir oléronais est marqué par un mélange entre les produits de la mer et ceux de la terre. On y retrouve bien sûr les huîtres, mais aussi le cognac, le pineau et le sel. Pour démontrer la richesse du patrimoine de l'île, il suffit de citer quelques uns des monuments qui en ont fait sa réputation, comme le Château de Bonnemie, la Citadelle du Château, le Ford boyard, le Phare de Chassiron ou encore le Prieuré de Perroche qui viennent compléter et diversifier cette offre touristique. Ce sont plus de 340 000 touristes en 2002 qui ont visité ces sites, notamment le phare de Chassiron qui en accueille près du tiers, soit environ 120 000 personnes chaque année. Ces monuments se situent eux même au cœur de forêts, de marais non loin des plages et des dunes qui font le tour du territoire. Enfin, il est de bon ton de citer quelques uns des personnages de l'histoire, qui ont marqué le territoire comme Aliénor d'Aquitaine, duchesse, reine de France puis d'Angleterre mais aussi Pierre Loti, célèbre écrivain et explorateur.

Grâce à ces différents atouts touristiques, l'île attire donc une population estivale toujours plus nombreuse. Ainsi, le nombre de personnes en situation de handicap croit également. Les éventuels aménagements qui seraient faits en vue d'améliorer l'accessibilité, seraient alors une plus value touristique.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude
III. Motivations du diagnostic de l'accessibilité

Au niveau national, les personnes âgées, c'est-à-dire de plus de 65 ans, représentent aujourd'hui environ 20 % de la population. Sur l'île d'Oléron, au dernier recensement de 1999, les plus de 60 ans regroupaient déjà 40 % de la population et les plus de 75 ans, 13 % de la population. Il s'agit des taux les plus élevés de Charente Maritime. Pour illustrer ces propos, donnons les derniers chiffres de population des communes de la Communauté de Communes :

- Saint-Denis d'Oléron : 1 156 habitants en 2004, dont 40,5 % de plus de 60 ans.
- La Brée-les-Bains : 743 habitants en 2004, dont 45,6 % de plus de 60 ans.
- Saint-Georges d'Oléron : 3 415 habitants en 2006, dont 39 % de plus de 60 ans.
- Saint-Pierre d'Oléron : 6 239 habitants en 2005, dont 32 % de plus de 60 ans.
- Dolus d'Oléron : 3 034 habitants en 2004, dont 33 % de plus de 60 ans.
- Le Château d'Oléron : 3 876 habitants en 2005, dont 33 % de plus de 60 ans.
- Le Grand-Village Plage : 910 habitants en 2006, dont 37 % de plus de 60 ans.
- Saint-Trojan-les-Bains : 1 495 habitants en 2004, dont 32 % de plus de 60 ans.

N'oublions pas que le vieillissement s'accompagne de fragilités, de limitation des capacités auditives, visuelles et motrices ; l'accroissement du nombre de personnes en situation de handicap est donc inéluctable et important sur l'île.

III.1.2 Une offre touristique réputée :

L'Ile d'Oléron a la réputation d'être un haut lieu du tourisme européen. En effet outre son terroir caractéristique, l'île possède trois atouts que sont une nature bien préservée, un patrimoine remarquable, et une histoire encore présente.
Un des atouts majeur de l'île d'Oléron demeure sa position littorale. En effet, l'attrait des plages demeure le principal moteur de l'activité touristique et participe à faire de l'île un des lieux touristiques les plus reconnus de France.
Le terroir oléronais est marqué par un mélange entre les produits de la mer et ceux de la terre. On y retrouve bien sûr les huîtres, mais aussi le cognac, le pineau et le sel. Pour démontrer la richesse du patrimoine de l'île, il suffit de citer quelques uns des monuments qui en ont fait sa réputation, comme le Château de Bonnemie, la Citadelle du Château, le Ford boyard, le Phare de Chassiron ou encore le Prieuré de Perroche qui viennent compléter et diversifier cette offre touristique. Ce sont plus de 340 000 touristes en 2002 qui ont visité ces sites, notamment le phare de Chassiron qui en accueille près du tiers, soit environ 120 000 personnes chaque année. Ces monuments se situent eux même au cœur de forêts, de marais non loin des plages et des dunes qui font le tour du territoire. Enfin, il est de bon ton de citer quelques uns des personnages de l'histoire, qui ont marqué le territoire comme Aliénor d'Aquitaine, duchesse, reine de France puis d'Angleterre mais aussi Pierre Loti, célèbre écrivain et explorateur.

Grâce à ces différents atouts touristiques, l'île attire donc une population estivale toujours plus nombreuse. Ainsi, le nombre de personnes en situation de handicap croit également. Les éventuels aménagements qui seraient faits en vue d'améliorer l'accessibilité, seraient alors une plus value touristique.

III.1.3 Un accueil médicalisé des personnes handicapées :

Saint-Trojan-les-Bains est réputée pour la pureté de son air vivifiant. C'est le Docteur Emmanuel Pineau qui, le premier, pris conscience de ce formidable potentiel pour le domaine de la santé. En 1896, le premier sanatorium est né, inauguré par le Président de la République Félix Faure. Aujourd'hui ce sanatorium est devenu le Centre Hélio-Marin, lieu de soins et de rééducation, accueillant des enfants et des adolescents atteints de handicaps moteurs ou de maladies sévères comme la mucoviscidose. Ainsi de 1896 à aujourd'hui, plus de 26000 enfants y ont séjourné. Après la première guerre mondiale, en 1918, les baraquements de la base canadienne de Saint Trojan sont laissés à l'abandon. Le préfet de Seine décide de les acquérir en 1920. Le préventorium de Lannelongue est alors né. Il est destiné à accueillir les petits enfants fragiles de Paris, qui viennent là pour faire une cure d'un an. A partir de 1988, le centre ne correspond plus aux besoins de la population, et le recrutement devient difficile. Le Conseil Général de Charente-Maritime décide alors d'acquérir ces 17 hectares pour en faire le Foyer départemental de Lannelongue, qui accueille des adultes handicapés. C'est ainsi que la commune de Saint Trojan et donc l'Ile d'Oléron compte, aujourd'hui, deux centres d'accueil aux personnes handicapées.

*La démographie, l'aspect touristique et les deux centres spécialisés pour les personnes handicapées font de l'île d'Oléron un lieu singulier. Ces caractéristiques engendrent des enjeux majeurs pour le territoire de l'île d'Oléron et sont des motivations suffisantes pour mettre en place un futur plan de mise en accessibilité.*

## III.2. Le diagnostic accessibilité : première mission de la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées

La réalisation d'un « diagnostic accessibilité » demande, entre autres d'établir, conformément à la loi du 11 février 2005, un état des lieux de l'accessibilité des principaux « lieux de vie » des communes de l'Ile d'Oléron, à savoir le cadre bâti existant, la voirie et les espaces publics.
Pour cela, des périmètres d'études ont été validés par la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées. Ces périmètres ont été limités aux principaux espaces générateurs de déplacements à savoir :

- les centres bourgs des différentes communes dont Chéray pour la commune de Saint-Georges,
- les ports de La Cotinière, Boyardville et Le Douhet.

Ces périmètres ont été choisis car ils regroupent notamment :

- les services publics, commerces, marchés,
- les sites de loisirs et de culture,
- les écoles, collèges,
- les lieux d'accueil, de résidence ou de soin de personnes handicapées ou à mobilité réduite,
- les parkings, places dont les toilettes publiques, jardins,
- les autres sites attractifs,
- les services médicaux dont les laboratoires d'analyse.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude
III. Motivations du diagnostic de l'accessibilité

III.1.3 Un accueil médicalisé des personnes handicapées :

Saint-Trojan-les-Bains est réputée pour la pureté de son air vivifiant. C'est le Docteur Emmanuel Pineau qui, le premier, pris conscience de ce formidable potentiel pour le domaine de la santé. En 1896, le premier sanatorium est né, inauguré par le Président de la République Félix Faure. Aujourd'hui ce sanatorium est devenu le Centre Hélio-Marin, lieu de soins et de rééducation, accueillant des enfants et des adolescents atteints de handicaps moteurs ou de maladies sévères comme la mucoviscidose. Ainsi de 1896 à aujourd'hui, plus de 26000 enfants y ont séjourné. Après la première guerre mondiale, en 1918, les baraquements de la base canadienne de Saint Trojan sont laissés à l'abandon. Le préfet de Seine décide de les acquérir en 1920. Le préventorium de Lannelongue est alors né. Il est destiné à accueillir les petits enfants fragiles de Paris, qui viennent là pour faire une cure d'un an. A partir de 1988, le centre ne correspond plus aux besoins de la population, et le recrutement devient difficile. Le Conseil Général de Charente-Maritime décide alors d'acquérir ces 17 hectares pour en faire le Foyer départemental de Lannelongue, qui accueille des adultes handicapés. C'est ainsi que la commune de Saint Trojan et donc l'Ile d'Oléron compte, aujourd'hui, deux centres d'accueil aux personnes handicapées.

*La démographie, l'aspect touristique et les deux centres spécialisés pour les personnes handicapées font de l'île d'Oléron un lieu singulier. Ces caractéristiques engendrent des enjeux majeurs pour le territoire de l'île d'Oléron et sont des motivations suffisantes pour mettre en place un futur plan de mise en accessibilité.*

## III.2. Le diagnostic accessibilité : première mission de la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées

La réalisation d'un « diagnostic accessibilité » demande, entre autres d'établir, conformément à la loi du 11 février 2005, un état des lieux de l'accessibilité des principaux « lieux de vie » des communes de l'Ile d'Oléron, à savoir le cadre bâti existant, la voirie et les espaces publics.
Pour cela, des périmètres d'études ont été validés par la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées. Ces périmètres ont été limités aux principaux espaces générateurs de déplacements à savoir :

- les centres bourgs des différentes communes dont Chéray pour la commune de Saint-Georges,
- les ports de La Cotinière, Boyardville et Le Douhet.

Ces périmètres ont été choisis car ils regroupent notamment :

- les services publics, commerces, marchés,
- les sites de loisirs et de culture,
- les écoles, collèges,
- les lieux d'accueil, de résidence ou de soin de personnes handicapées ou à mobilité réduite,
- les parkings, places dont les toilettes publiques, jardins,
- les autres sites attractifs,
- les services médicaux dont les laboratoires d'analyse.

26

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

Sur ces périmètres, le diagnostic devra prendre en compte :

- ✓ **L'aménagement de la voirie** en mesurant la place des cheminements piétons dans l'espace public. En effet, il est demandé d'observer les différents types d'usages et d'usagers rencontrés au sein de ces périmètres, tout en différenciant les espaces partagés, des espaces spécifiques. De même il faudra étudier la fonction et l'usage des différents espaces dont les traversées piétonnes, ainsi que les arrêts bus et les gares routières. De plus le diagnostic doit porter une attention particulière aux lieux d'insécurité notamment ceux créés par les conflits entre les différents usagers.
- ✓ **Les cheminements piétons** en vérifiant la logique des cheminements, le respect de la réglementation et le niveau de qualité des aménagements. Pour cela, le diagnostic vérifiera le tracé des cheminements piétons, leur lisibilité et leur compréhension dans l'espace global, ainsi que leurs caractéristiques géométriques. De même le diagnostic devra se préoccuper des revêtements de surface présents au sein de ces cheminements, ainsi que de leurs interférences avec des flux traversiers.
- ✓ **Le mobilier urbain** en appréciant la gêne causée par celui-ci à l'intérieur des espaces piétonniers. Pour cela il faudra étudier leur position dans l'espace et la lisibilité de l'espace afin de déterminer leur repérage par les Personnes à mobilité Réduite (PMR). Lors de ces études, il faudra notamment prendre en compte la présence des poteaux anti-stationnement et les gardes corps, les murets, les emmarchements ainsi que les bancs, les tables et le mobilier touristique.
- ✓ **Les interfaces piéton-véhicule** en recensant les points de non accessibilité, les arrêts bus et le stationnement et la vitesse des véhicules.
- ✓ **Les interfaces piéton-cadre bâti** en recensant les points de non accessibilité par l'observation des seuils, des entrées et des accès aux bâtiments en prenant en compte tout escaliers ou toutes rampes présents.
- ✓ **Les établissements publics** en analysant l'accessibilité et la fonctionnalité des établissements comme les mairies, les offices de tourisme, les gendarmeries ou autres espaces de loisirs et de culture. Pour cela, il faut étudier les seuils, les entrées, les accès aux bâtiments ainsi que la circulation intérieure, l'éclairage et l'accueil en portant attention aux informations visuelles et auditives présentes.
- ✓ **Les services** en analysant l'accessibilité et la fonctionnalité des services pour les PMR comme les distributeurs, les cabines téléphoniques, les toilettes publiques et les parcmètres. Pour cela il faut étudier l'éclairage, la signalisation et les informations visuelles et auditives présents autour de ceux-ci.
- ✓ **Les espaces verts** en recensant les obstacles éventuels au déplacement et à la déambulation.
- ✓ **Les acteurs concernés** en essayant d'entendre et de comprendre leurs attentes et leurs points de vue afin de définir quels sont leurs limites et les conflits d'intérêts possibles, pour essayer d'activer un réseau d'acteur.

De plus, les projets d'aménagements à court et à moyen terme et les projets de mise en accessibilité déjà réalisés ou en cours de réalisation au sein des communes de la Communauté de Communes devront être recensés.
Finalement il est demandé, sans aller jusqu'au plan de mise en accessibilité, de proposer des zones d'interventions prioritaires, pouvant être assez facilement mises en accessibilité.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude
III. Motivations du diagnostic de l'accessibilité

Sur ces périmètres, le diagnostic devra prendre en compte :

- ✓ **L'aménagement de la voirie** en mesurant la place des cheminements piétons dans l'espace public. En effet, il est demandé d'observer les différents types d'usages et d'usagers rencontrés au sein de ces périmètres, tout en différenciant les espaces partagés, des espaces spécifiques. De même il faudra étudier la fonction et l'usage des différents espaces dont les traversées piétonnes, ainsi que les arrêts bus et les gares routières. De plus le diagnostic doit porter une attention particulière aux lieux d'insécurité notamment ceux créés par les conflits entre les différents usagers.
- ✓ **Les cheminements piétons** en vérifiant la logique des cheminements, le respect de la réglementation et le niveau de qualité des aménagements. Pour cela, le diagnostic vérifiera le tracé des cheminements piétons, leur lisibilité et leur compréhension dans l'espace global, ainsi que leurs caractéristiques géométriques. De même le diagnostic devra se préoccuper des revêtements de surface présents au sein de ces cheminements, ainsi que de leurs interférences avec des flux traversiers.
- ✓ **Le mobilier urbain** en appréciant la gêne causée par celui-ci à l'intérieur des espaces piétonniers. Pour cela il faudra étudier leur position dans l'espace et la lisibilité de l'espace afin de déterminer leur repérage par les Personnes à mobilité Réduite (PMR). Lors de ces études, il faudra notamment prendre en compte la présence des poteaux anti-stationnement et les gardes corps, les murets, les emmarchements ainsi que les bancs, les tables et le mobilier touristique.
- ✓ **Les interfaces piéton-véhicule** en recensant les points de non accessibilité, les arrêts bus et le stationnement et la vitesse des véhicules.
- ✓ **Les interfaces piéton-cadre bâti** en recensant les points de non accessibilité par l'observation des seuils, des entrées et des accès aux bâtiments en prenant en compte tout escaliers ou toutes rampes présents.
- ✓ **Les établissements publics** en analysant l'accessibilité et la fonctionnalité des établissements comme les mairies, les offices de tourisme, les gendarmeries ou autres espaces de loisirs et de culture. Pour cela, il faut étudier les seuils, les entrées, les accès aux bâtiments ainsi que la circulation intérieure, l'éclairage et l'accueil en portant attention aux informations visuelles et auditives présentes.
- ✓ **Les services** en analysant l'accessibilité et la fonctionnalité des services pour les PMR comme les distributeurs, les cabines téléphoniques, les toilettes publiques et les parcmètres. Pour cela il faut étudier l'éclairage, la signalisation et les informations visuelles et auditives présents autour de ceux-ci.
- ✓ **Les espaces verts** en recensant les obstacles éventuels au déplacement et à la déambulation.
- ✓ **Les acteurs concernés** en essayant d'entendre et de comprendre leurs attentes et leurs points de vue afin de définir quels sont leurs limites et les conflits d'intérêts possibles, pour essayer d'activer un réseau d'acteur.

De plus, les projets d'aménagements à court et à moyen terme et les projets de mise en accessibilité déjà réalisés ou en cours de réalisation au sein des communes de la Communauté de Communes devront être recensés.
Finalement il est demandé, sans aller jusqu'au plan de mise en accessibilité, de proposer des zones d'interventions prioritaires, pouvant être assez facilement mises en accessibilité.

27

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

## Conclusion

**Deuxième île de métropole en superficie après la Corse, l'île d'Oléron est un lieu touristique réputé pour ses plages, pour son patrimoine tourné vers la mer et son terroir. Cependant l'île d'Oléron ne se résume pas à cette image, mais est un territoire à la démographie complexe qui est devenu avec les années une véritable terre d'accueil des retraités d'Europe. La douceur de son climat est depuis la fin des années 1970, un attrait pour les personnes en quête de repos.**

**L'élaboration du Plan de mise en accessibilité, comme demandé par la loi du 11 février 2005, permettra de bénéficier aux populations de l'île.**
**Pour mener à bien ce projet, un diagnostic préalable « accessibilité » sur les principaux lieux de vie est nécessaire. C'est à nous, étudiants du département aménagement qu'incombe ce travail.**

**Ce tome correspond à la mise en contexte de l'étude qui sera présentée dans les deux volumes suivants.**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude
Conclusion

Conclusion

Deuxième île de métropole en superficie après la Corse, l'île d'Oléron est un lieu touristique réputé pour ses plages, pour son patrimoine tourné vers la mer et son terroir. Cependant l'île d'Oléron ne se résume pas à cette image, mais est un territoire à la démographie complexe qui est devenu avec les années une véritable terre d'accueil des retraités d'Europe. La douceur de son climat est depuis la fin des années 1970, un attrait pour les personnes en quête de repos.

L'élaboration du Plan de mise en accessibilité, comme demandé par la loi du 11 février 2005, permettra de bénéficier aux populations de l'île.
Pour mener à bien ce projet, un diagnostic préalable « accessibilité » sur les principaux lieux de vie est nécessaire. C'est à nous, étudiants du département aménagement qu'incombe ce travail.

Ce tome correspond à la mise en contexte de l'étude qui sera présentée dans les deux volumes suivants.

# TABLE DES MATIERES

Remerciements ..... 3
Sommaire ..... 5
**Introduction** ..... 7
**I. Une nouvelle approche du handicap liée à l'évolution du contexte législatif** ..... **8**

**I.1. Evolution du contexte législatif** ..... 8

**I.2. Personne à Mobilité Réduite, une nouvelle vision du handicap** ..... 9

I.2.1 Définition des « PMR », selon la loi du 11 février 2005 : ..... 9
I.2.2 Définitions et précisions des différents types de handicap : ..... 10

**II. Une disposition de la loi du 11 février 2005 : la création d'une commission intercommunale pour l'accessibilité** ..... **13**

**II.1. La commission intercommunale pour l'accessibilité de la Communauté de Communes de l'île d'Oléron** ..... 13

**II.2. La Communauté de Communes de l'île Oléron** ..... 14

II.2.1 Présentation de la Communauté de Communes : ..... 14
II.2.2 Huit communes insulaires à l'histoire partagée : ..... 19

**III. Un diagnostic de l'accessibilité motivé par les particularités de l'île d'Oléron** ..... **24**

**III.1. Un contexte propice à la réalisation du diagnostic** ..... 24

III.1.1 Une démographie singulière : ..... 24
III.1.2 Une offre touristique réputée : ..... 25
III.1.3 Un accueil médicalisé des personnes handicapées : ..... 26

**III.2. Le diagnostic accessibilité : première mission de la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées** ..... 26



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude

TABLE DES MATIERES

Remerciements ..... 3
Sommaire ..... 5
**Introduction** ..... 7
**I. Une nouvelle approche du handicap liée à l'évolution du contexte législatif** ..... **8**

**I.1. Evolution du contexte législatif** ..... 8

**I.2. Personne à Mobilité Réduite, une nouvelle vision du handicap** ..... 9

I.2.1 Définition des « PMR », selon la loi du 11 février 2005 : ..... 9
I.2.2 Définitions et précisions des différents types de handicap : ..... 10

**II. Une disposition de la loi du 11 février 2005 : la création d'une commission intercommunale pour l'accessibilité** ..... **13**

**II.1. La commission intercommunale pour l'accessibilité de la Communauté de Communes de l'île d'Oléron** ..... 13

**II.2. La Communauté de Communes de l'île Oléron** ..... 14

II.2.1 Présentation de la Communauté de Communes : ..... 14
II.2.2 Huit communes insulaires à l'histoire partagée : ..... 19

**III. Un diagnostic de l'accessibilité motivé par les particularités de l'île d'Oléron** ..... **24**

**III.1. Un contexte propice à la réalisation du diagnostic** ..... 24

III.1.1 Une démographie singulière : ..... 24
III.1.2 Une offre touristique réputée : ..... 25
III.1.3 Un accueil médicalisé des personnes handicapées : ..... 26

**III.2. Le diagnostic accessibilité : première mission de la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées** ..... 26

29

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

**Conclusion** ..... 28
Table des matières ..... 29
Table des illustrations ..... 31
Bibliographie ..... 32
Table des sigles ..... 34



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude

**Conclusion** ..... 28
Table des matières ..... 29
Table des illustrations ..... 31
Bibliographie ..... 32
Table des sigles ..... 34

TABLE DES ILLUSTRATIONS

**1 : Schéma :** Le handicap, une limitation socialement reconnue ..... **12**

**2 : Organigramme de la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron** ..... **18**

**3 : Cartes de la situation géographique de l'Ile d'Oléron** ..... **19**

**4 : Schéma :** Les résidences secondaires et leurs effets démographiques induits ..... **24**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude

TABLE DES ILLUSTRATIONS

**1 : Schéma :** Le handicap, une limitation socialement reconnue ..... **12**

**2 : Organigramme de la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron** ..... **18**

**3 : Cartes de la situation géographique de l'Ile d'Oléron** ..... **19**

**4 : Schéma :** Les résidences secondaires et leurs effets démographiques induits ..... **24**

31

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

## BIBLIOGRAPHIE


- **KARSENTY G.,** ***Guide pratique des VRD et aménagements extérieurs*****,** EYROLLES : Paris, 2004.
- **BESANCON P.,** ***Cahier des prescriptions techniques permanentes – C.V.P.*****,** Communauté Urbaine de Bordeaux : Bordeaux, 2001.
- **C.E.T.E de l'Ouest : HISLER M., MAITRE J.,** ***Accessibilité de la voirie et des espaces publics*****,** CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques, Ministère des Transports, de l'Equipements, du Tourisme et de la Mer : Paris, 2006.
- **CAUE 17 :** Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de la Charente-Maritime**,** ***Paysage, urbanisme et architecture en Oléron : Charte Intercommunale*****,** Communauté de Communes de l'île d'Oléron : Saint-Pierre d'Oléron, 1998.
- **PAYS MARENNES OLERON,** ***Schéma de Cohérence Territoriale*****,** Pays Marennes Oléron : Saint-Pierre d'Oléron, 2005.
- **ABIGNOLI C., BRIAUX-TROUVERIE CH., DEJEAMMES M. et al.,** ***Handicaps et villes*****,** Techni.Cités : Voiron, 2007.
- **PECHMAJOU C.,** ***Quelle accessibilité au patrimoine bâti culturel pour les personnes handicapées en Indre et Loire ?*****,** Master 2 Villes et territoires : Aménagement du territoire : Mémoire de recherche : Ecole polytechnique de l'Université de Tours, Département Aménagement, 2006.
- **C.E.T.E de l'Ouest, Groupe Construction et la Direction générale de l'Urbanisme, de L'Habitat et de la Construction,** ***L'accessibilité des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public*****,** Ministère de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale et Ministère délégué au Logement et à la Ville : Paris, 2004.
- **CHARBONNEAU G.,** ***Tourisme et Handicap : Réussir l'accueil*****,** ODIT France : Observation, Développement et Ingénierie Touristiques France : Paris, 2006.
- **LEJARD L., PERBEN J., BOROY J. et al.,** ***Vivre ensemble : Guide des civilités à l'usage des gens ordinaires*****,** IDEECOM et Ministère Délégué à la Sécurité Sociale, aux Personnes Agées, aux Personnes Handicapées et à la Famille : Paris, 2005.
- **ASSANTE V.,** ***Situations de handicap et cadre de vie : Avis et Rapports du Conseil Economique et Social*****,** Journaux Officiels : Paris, 2000.




DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude

BIBLIOGRAPHIE

- **KARSENTY G.,** ***Guide pratique des VRD et aménagements extérieurs*****,** EYROLLES : Paris, 2004.
- **BESANCON P.,** ***Cahier des prescriptions techniques permanentes – C.V.P.*****,** Communauté Urbaine de Bordeaux : Bordeaux, 2001.
- **C.E.T.E de l'Ouest : HISLER M., MAITRE J.,** ***Accessibilité de la voirie et des espaces publics*****,** CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques, Ministère des Transports, de l'Equipements, du Tourisme et de la Mer : Paris, 2006.
- **CAUE 17 :** Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de la Charente-Maritime**,** ***Paysage, urbanisme et architecture en Oléron : Charte Intercommunale*****,** Communauté de Communes de l'île d'Oléron : Saint-Pierre d'Oléron, 1998.
- **PAYS MARENNES OLERON,** ***Schéma de Cohérence Territoriale*****,** Pays Marennes Oléron : Saint-Pierre d'Oléron, 2005.
- **ABIGNOLI C., BRIAUX-TROUVERIE CH., DEJEAMMES M. et al.,** ***Handicaps et villes*****,** Techni.Cités : Voiron, 2007.
- **PECHMAJOU C.,** ***Quelle accessibilité au patrimoine bâti culturel pour les personnes handicapées en Indre et Loire ?*****,** Master 2 Villes et territoires : Aménagement du territoire : Mémoire de recherche : Ecole polytechnique de l'Université de Tours, Département Aménagement, 2006.
- **C.E.T.E de l'Ouest, Groupe Construction et la Direction générale de l'Urbanisme, de L'Habitat et de la Construction,** ***L'accessibilité des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public*****,** Ministère de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale et Ministère délégué au Logement et à la Ville : Paris, 2004.
- **CHARBONNEAU G.,** ***Tourisme et Handicap : Réussir l'accueil*****,** ODIT France : Observation, Développement et Ingénierie Touristiques France : Paris, 2006.
- **LEJARD L., PERBEN J., BOROY J. et al.,** ***Vivre ensemble : Guide des civilités à l'usage des gens ordinaires*****,** IDEECOM et Ministère Délégué à la Sécurité Sociale, aux Personnes Agées, aux Personnes Handicapées et à la Famille : Paris, 2005.
- **ASSANTE V.,** ***Situations de handicap et cadre de vie : Avis et Rapports du Conseil Economique et Social*****,** Journaux Officiels : Paris, 2000.

32

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

- **Ecole d'Architecture Languedoc-Roussillon,** ***La mer ouverte à tous ! : cahier de réglementation et de recommandations*****,** l'Espérou : s.l., 2001.
- **Communauté de Communes,** ***Texte réglementaire et compte-rendus des Conseils Communautaires sur les statuts de la Communauté de Communes*****,** Communauté de Communes : Saint-Pierre d'Oléron, 1995-2006.
- **Communauté de Communes**, ***Compte-rendus des réunions de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées***, Communauté de Communes : Saint-Pierre d'Oléron, 2006-2007
- **Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment : n° 5399**, ***Accessibilité aux handicapés du cadre bâti et de la voirie***, Groupe Moniteur : Paris, 2007.
- **CERTU et la Direction des Routes avec le Service de l'Information et de la Communication,** ***Une voirie accessible***, Ministère de l'Equipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer : Paris, 2003.
- **La Gazette des Communes,** ***Les principales dispositions de la loi handicap*****,** La Gazette : s.l., 2005.




DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude

- **Ecole d'Architecture Languedoc-Roussillon,** ***La mer ouverte à tous ! : cahier de réglementation et de recommandations*****,** l'Espérou : s.l., 2001.
- **Communauté de Communes,** ***Texte réglementaire et compte-rendus des Conseils Communautaires sur les statuts de la Communauté de Communes*****,** Communauté de Communes : Saint-Pierre d'Oléron, 1995-2006.
- **Communauté de Communes**, ***Compte-rendus des réunions de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées***, Communauté de Communes : Saint-Pierre d'Oléron, 2006-2007
- **Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment : n° 5399**, ***Accessibilité aux handicapés du cadre bâti et de la voirie***, Groupe Moniteur : Paris, 2007.
- **CERTU et la Direction des Routes avec le Service de l'Information et de la Communication,** ***Une voirie accessible***, Ministère de l'Equipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer : Paris, 2003.
- **La Gazette des Communes,** ***Les principales dispositions de la loi handicap*****,** La Gazette : s.l., 2005.

33

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

## TABLE DES SIGLES

- APF : Association des Paralysés de France
- CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
- Cif : Classification internationale du fonctionnement, du handicap et de la santé
- CLIC : Centre Local d'Information et de Coordination retraités et personnes âgées
- DDE : Direction Départementale de l'Equipement
- DGI : Direction Générale des Impôts
- ERP : Etablissement Recevant du Public
- GIC : Grand Invalide Civil
- GIG : Grand Invalide de Guerre
- Maison PHARE : Pour un Habitat Adapté et un Réseau d'Entraide
- OMS : Organisation Mondiale de la Santé
- PLH : Programme Local de l'Habitat
- PMR : Personne à Mobilité Réduite
- SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
- SIG : Système d'Information Géométrique
- SMPMO : Syndicat Mixte du Pays Marennes Oléron
- ZAC : Zone d'Aménagement Concerté



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome I : Contexte de l'étude

TABLE DES SIGLES

- APF : Association des Paralysés de France
- CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
- Cif : Classification internationale du fonctionnement, du handicap et de la santé
- CLIC : Centre Local d'Information et de Coordination retraités et personnes âgées
- DDE : Direction Départementale de l'Equipement
- DGI : Direction Générale des Impôts
- ERP : Etablissement Recevant du Public
- GIC : Grand Invalide Civil
- GIG : Grand Invalide de Guerre
- Maison PHARE : Pour un Habitat Adapté et un Réseau d'Entraide
- OMS : Organisation Mondiale de la Santé
- PLH : Programme Local de l'Habitat
- PMR : Personne à Mobilité Réduite
- SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
- SIG : Système d'Information Géométrique
- SMPMO : Syndicat Mixte du Pays Marennes Oléron
- ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

34

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

# DIAGNOSTIC DE L'ACCESSIBILITÉ

# DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

# SUR L'ÎLE D'OLÉRON

## Tome II : Méthode de travail

**Stage de groupe**

*Ingénieurs 2ème année*



Avril - Juillet 2007

Marine DEBROECK Pascal DELFORGE Jessica DUCROCQ Sophie LAINÉ Cyrielle TOSI

DIAGNOSTIC DE L'ACCESSIBILITÉ

DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

SUR L'ÎLE D'OLÉRON

Tome II : Méthode de travail

Stage de groupe

*Ingénieurs 2ème année*



Avril - Juillet 2007

Marine DEBROECK Pascal DELFORGE Jessica DUCROCQ Sophie LAINÉ Cyrielle TOSI

# DIAGNOSTIC DE L'ACCESSIBILITÉ

# DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

# SUR L'ÎLE D'OLÉRON

## Tome II : Méthode de travail

**Stage de groupe**

*Ingénieurs 2ème année*

**Tuteurs : Hervé AMIOT et Sébastien LARRIBE**

Avril - Juillet 2007

Marine DEBROECK Pascal DELFORGE Jessica DUCROCQ Sophie LAINÉ Cyrielle TOSI

DIAGNOSTIC DE L'ACCESSIBILITÉ

DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

SUR L'ÎLE D'OLÉRON

Tome II : Méthode de travail

Stage de groupe

*Ingénieurs 2ème année*

Tuteurs : Hervé AMIOT et Sébastien LARRIBE

Avril - Juillet 2007

Marine DEBROECK Pascal DELFORGE Jessica DUCROCQ Sophie LAINÉ Cyrielle TOSI

# SOMMAIRE

Sommaire
Introduction ..... 5
I. Démarches préliminaires à l'élaboration du diagnostic de l'accessibilité ..... 7
I.1. Elaboration d'un aide mémoire des normes par handicap ..... 7
I.2. Etude du fonctionnement global et local du périmètre ..... 12
I.3. Etude de l'accessibilité des Etablissements Recevant du Public ..... 16
I.3.1 Bilan de notre approche : ..... 20
II. Application de la méthode sur le terrain ..... 22
II.1. Des périmètres inappropriés à la minutie de l'étude ..... 22
II.2. Le S.I.G. : un outil pour l'exploitation du terrain ..... 22
II.3. Une nécessité de recadrer la commande ..... 23
III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G. ..... 24
III.1. La cartographie des cheminements piétons ..... 25
III.2. La cartographie des places ..... 32
III.3. La cartographie des obstacles au cheminement piéton ..... 33
III.4. La cartographie des équipements ..... 36
III.5. La cartographie des Etablissements Recevant du Publique (ERP) ..... 38
III.6. Analyse des premières cartographies ..... 39



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail

SOMMAIRE

Sommaire
Introduction ..... 5
I. Démarches préliminaires à l'élaboration du diagnostic de l'accessibilité ..... 7
I.1. Elaboration d'un aide mémoire des normes par handicap ..... 7
I.2. Etude du fonctionnement global et local du périmètre ..... 12
I.3. Etude de l'accessibilité des Etablissements Recevant du Public ..... 16
I.3.1 Bilan de notre approche : ..... 20
II. Application de la méthode sur le terrain ..... 22
II.1. Des périmètres inappropriés à la minutie de l'étude ..... 22
II.2. Le S.I.G. : un outil pour l'exploitation du terrain ..... 22
II.3. Une nécessité de recadrer la commande ..... 23
III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G. ..... 24
III.1. La cartographie des cheminements piétons ..... 25
III.2. La cartographie des places ..... 32
III.3. La cartographie des obstacles au cheminement piéton ..... 33
III.4. La cartographie des équipements ..... 36
III.5. La cartographie des Etablissements Recevant du Publique (ERP) ..... 38
III.6. Analyse des premières cartographies ..... 39

3

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

III.7. La cartographie de synthèse par périmètre ..... 42

III.8. La cartographie de synthèse par type de PMR et par périmètre ..... 44

III.9. Les chaînes de mobilité ..... 45

**Conclusion** ..... **46**

Table des matières
Table des illustrations
Bibliographie
Table des sigles
Annexes



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail

III.7. La cartographie de synthèse par périmètre ..... 42

III.8. La cartographie de synthèse par type de PMR et par périmètre ..... 44

III.9. Les chaînes de mobilité ..... 45

**Conclusion** ..... **46**

Table des matières
Table des illustrations
Bibliographie
Table des sigles
Annexes

4

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

## Introduction

La première prise de contact avec le comité de pilotage, à savoir la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées, eut lieu dans le but de nous présenter la commande ainsi que de nous fournir les périmètres d'études du diagnostic sur les huit communes de l'Ile d'Oléron. Afin de nous approprier chaque périmètre, il a semblé essentiel, dans un premier temps, de rencontrer les représentants des huit communes appartenant à la commission intercommunale.

En vue de ces futures rencontres, des questionnaires types applicables à chaque commune ont été élaborés. Les questions sont ciblées sur les volontés, les priorités et les attentes de l'élu, les projets réalisés aux normes d'accessibilité sur la commune, l'éventuel caractère singulier de la commune ainsi que les habitudes de la population sédentaire et saisonnière en terme de déplacement ; et ceci afin de connaître le regard de l'élu sur l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

De plus, les rencontres avec les responsables et médecins des centres spécialisés pour les personnes handicapées de Saint-Trojan-les-Bains : le Centre Lannelongue et le Centre Hélio-Marin ; la visite du Centre de vacances de l'Accolade à Saint Georges d'Oléron ainsi que la rencontre avec les membres de l'Association des Paralysés de France, nous ont aidé à mieux appréhender la notion de handicap.

Ces rencontres avec les différents acteurs sur le terrain, nous ont permis de nous approprier et de visualiser les périmètres d'études, mais aussi d'appréhender la notion de handicap et de créer une première base de données essentielle pour la suite de notre travail.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
Introduction

Introduction

La première prise de contact avec le comité de pilotage, à savoir la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées, eut lieu dans le but de nous présenter la commande ainsi que de nous fournir les périmètres d'études du diagnostic sur les huit communes de l'Ile d'Oléron. Afin de nous approprier chaque périmètre, il a semblé essentiel, dans un premier temps, de rencontrer les représentants des huit communes appartenant à la commission intercommunale.

En vue de ces futures rencontres, des questionnaires types applicables à chaque commune ont été élaborés. Les questions sont ciblées sur les volontés, les priorités et les attentes de l'élu, les projets réalisés aux normes d'accessibilité sur la commune, l'éventuel caractère singulier de la commune ainsi que les habitudes de la population sédentaire et saisonnière en terme de déplacement ; et ceci afin de connaître le regard de l'élu sur l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

De plus, les rencontres avec les responsables et médecins des centres spécialisés pour les personnes handicapées de Saint-Trojan-les-Bains : le Centre Lannelongue et le Centre Hélio-Marin ; la visite du Centre de vacances de l'Accolade à Saint Georges d'Oléron ainsi que la rencontre avec les membres de l'Association des Paralysés de France, nous ont aidé à mieux appréhender la notion de handicap.

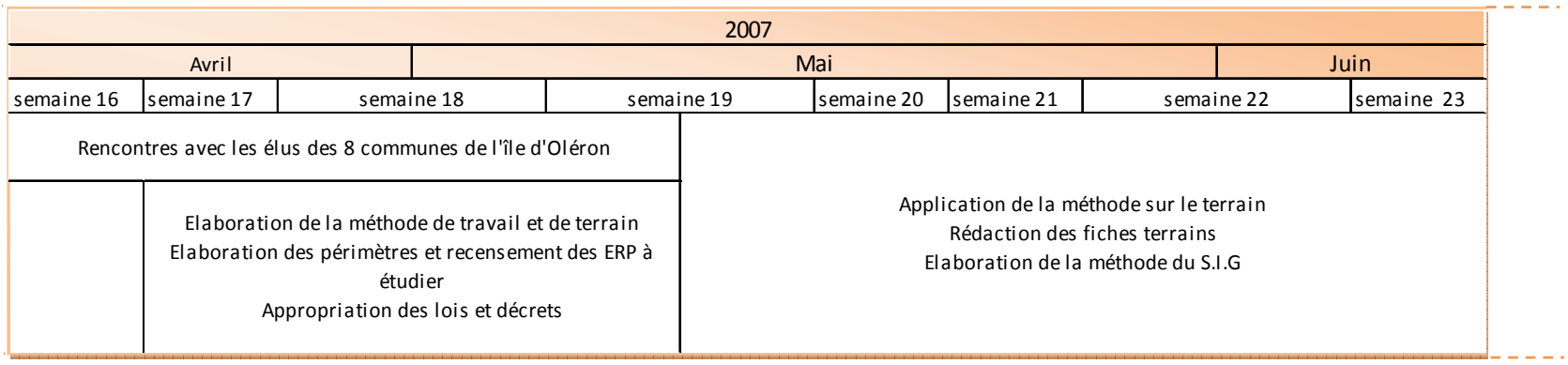
Ces rencontres avec les différents acteurs sur le terrain, nous ont permis de nous approprier et de visualiser les périmètres d'études, mais aussi d'appréhender la notion de handicap et de créer une première base de données essentielle pour la suite de notre travail.

5

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

## 1. Frise chronologique du déroulement de l'étude

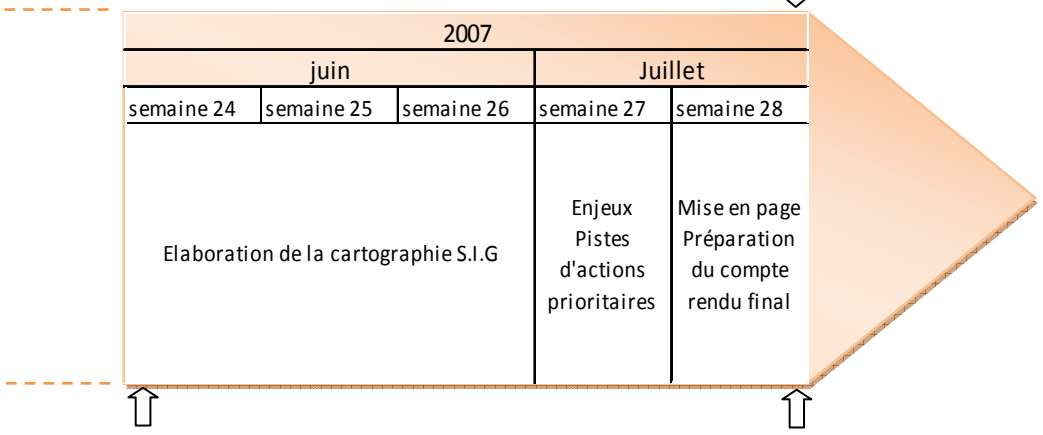
**16 Avril 2007**
**Début du stage à la Communauté de Communes de l'île d'Oléron**




17 Avril 2007
Présentation du groupe de stagiaires à la Commission Intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées

9 Mai 2007
Présentation du compte rendu intermédiaire à la Commission

**13 Juillet 2007**
**Fin du stage à la Communauté de Communes de L'île d'Oléron**




14 Juin 2007
Présentation du compte rendu intermédiaire à la Commission

12 Juillet 2007
Présentation du compte rendu final à la Commission

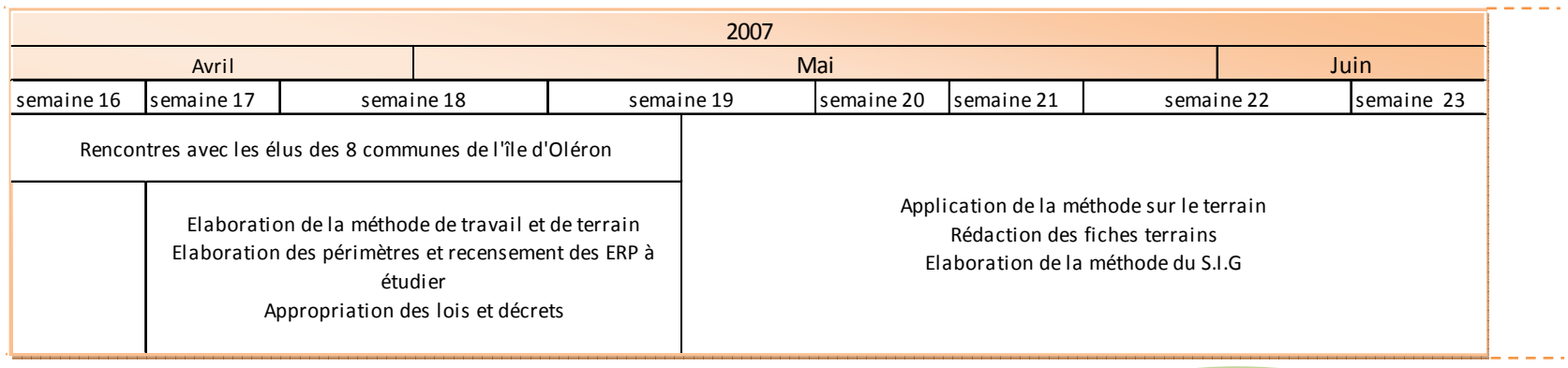


DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
Introduction

1. Frise chronologique du déroulement de l'étude

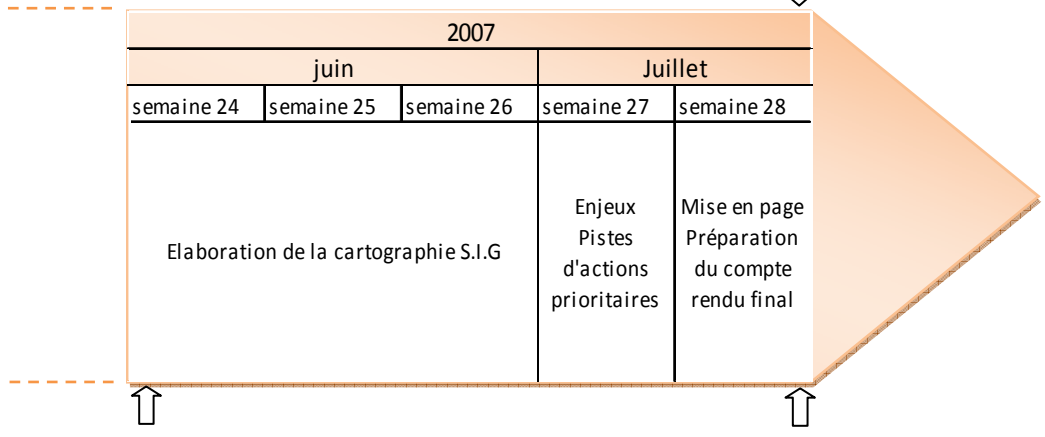
16 Avril 2007
Début du stage à la Communauté de Communes de l'île d'Oléron




17 Avril 2007
Présentation du groupe de stagiaires à la Commission Intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées

9 Mai 2007
Présentation du compte rendu intermédiaire à la Commission

13 Juillet 2007
Fin du stage à la Communauté de Communes de L'île d'Oléron




14 Juin 2007
Présentation du compte rendu intermédiaire à la Commission

12 Juillet 2007
Présentation du compte rendu final à la Commission

# I. Démarches préliminaires à l'élaboration du diagnostic de l'accessibilité

Afin de réaliser le plan de mise en accessibilité des espaces publics, objectif premier de la commission intercommunale pour l'accessibilité, il est essentiel de réaliser un diagnostic préalable de chaque périmètre. Celui-ci vise à répondre aux objectifs de la commande, que sont:

- ✓ disposer d'un état des lieux à un moment donné et apprécier les besoins,
- ✓ repérer et hiérarchiser les enjeux des périmètres en matière d'accessibilité.

D'autre part, la réalisation de ce diagnostic sera l'occasion de rencontrer et de sensibiliser les différents acteurs.

A terme, l'élaboration de ce diagnostic devrait, ainsi permettre de faire des choix pour de futures actions en matière d'accessibilité. Pour ce faire, une méthode a été établie.

## I.1 Elaboration d'un aide mémoire des normes par handicap

Après avoir pris connaissance des lois et décrets sur l'accessibilité ainsi que des différents types de handicaps, nous avons établi un aide mémoire des obstacles par handicap. On y différencie les obstacles concernant les espaces publics et ceux concernant les établissements recevant du public dits ERP. Pour chacun de ces obstacles, nous avons répertorié les normes y répondant. En cas d'absence de normes, nous avons proposé une réponse qui nous semble appropriée.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
*I. Démarches préliminaires*

I. Démarches préliminaires à l'élaboration du diagnostic de l'accessibilité

Afin de réaliser le plan de mise en accessibilité des espaces publics, objectif premier de la commission intercommunale pour l'accessibilité, il est essentiel de réaliser un diagnostic préalable de chaque périmètre. Celui-ci vise à répondre aux objectifs de la commande, que sont:

- ✓ disposer d'un état des lieux à un moment donné et apprécier les besoins,
- ✓ repérer et hiérarchiser les enjeux des périmètres en matière d'accessibilité.

D'autre part, la réalisation de ce diagnostic sera l'occasion de rencontrer et de sensibiliser les différents acteurs.

A terme, l'élaboration de ce diagnostic devrait, ainsi permettre de faire des choix pour de futures actions en matière d'accessibilité. Pour ce faire, une méthode a été établie.

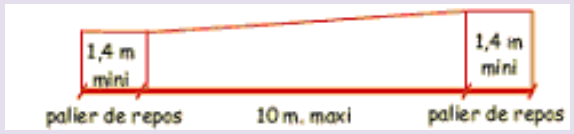
I.1 Elaboration d'un aide mémoire des normes par handicap

Après avoir pris connaissance des lois et décrets sur l'accessibilité ainsi que des différents types de handicaps, nous avons établi un aide mémoire des obstacles par handicap. On y différencie les obstacles concernant les espaces publics et ceux concernant les établissements recevant du public dits ERP. Pour chacun de ces obstacles, nous avons répertorié les normes y répondant. En cas d'absence de normes, nous avons proposé une réponse qui nous semble appropriée.

7

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

## 2. Aide mémoire des normes pour les PMR

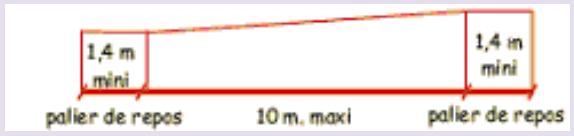
| | Espace public | Norme | ERP | Norme |
|---|---|---|---|---|
| Déficient moteur | | | | |
| Revêtement | - nature<br>- saillis/trous<br>- grille | - non meuble, non glissant, sans obstacle à la roue<br>- ≤ 2 cm<br>- fente ≤ 2 cm | - nature | - idem |
| Hauteur de franchissement | - marche<br>- bateaux<br>- ressaut<br>- chanfrein | - absence<br>- largeur ≥ 1,20 m<br>- ≤ 2 cm, arrondi, entre 2 ressauts d ≥ 2,50 m<br>- ≤ 4 cm si 1/3 | - marche<br>- ressaut | - idem<br>- idem |
| Largeur de cheminement | - trottoir<br>- rotation | - si 1 obstacle d'un côté ≥ 1,40 m sinon ≥ 1, 20 m<br>- diamètre ≥ 1,50 m ou ≥ 0,80m × 1,30 m | - couloir<br>- porte | - ≥ 1,40 m<br>- 1,40m ≤100pers≥ 0,90 m, ≤ 30m² : 0,80m, sas ≥ 1,40 m |
| Topographie | - pente<br>- devers | - ≤ 5 % (tolérance 12% si contrainte topographique ou construction existante), garde corps obligatoire si hauteur ≥ 0,40 m<br><br>- ≤ 2 % | - pente | - idem |

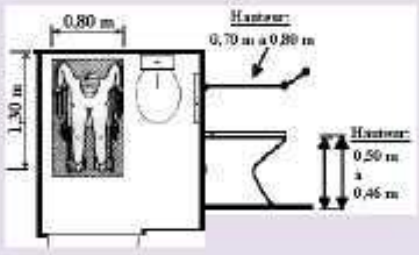
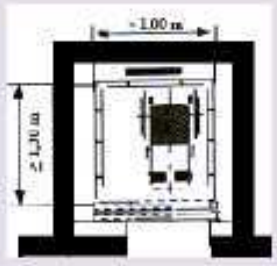


DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
I. Démarches préliminaires

2. Aide mémoire des normes pour les PMR

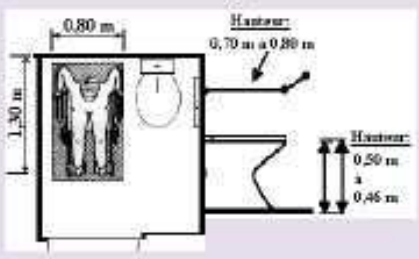
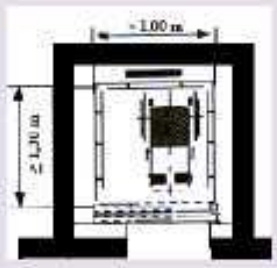
| | Espace public | Norme | ERP | Norme |
|---|---|---|---|---|
| Déficient moteur | | | | |
| Revêtement | - nature<br>- saillis/trous<br>- grille | - non meuble, non glissant, sans obstacle à la roue<br>- ≤ 2 cm<br>- fente ≤ 2 cm | - nature | - idem |
| Hauteur de franchissement | - marche<br>- bateaux<br>- ressaut<br>- chanfrein | - absence<br>- largeur ≥ 1,20 m<br>- ≤ 2 cm, arrondi, entre 2 ressauts d ≥ 2,50 m<br>- ≤ 4 cm si 1/3 | - marche<br>- ressaut | - idem<br>- idem |
| Largeur de cheminement | - trottoir<br>- rotation | - si 1 obstacle d'un côté ≥ 1,40 m sinon ≥ 1, 20 m<br>- diamètre ≥ 1,50 m ou ≥ 0,80m × 1,30 m | - couloir<br>- porte | - ≥ 1,40 m<br>- 1,40m ≤100pers≥ 0,90 m, ≤ 30m² : 0,80m, sas ≥ 1,40 m |
| Topographie | - pente<br>- devers | - ≤ 5 % (tolérance 12% si contrainte topographique ou construction existante), garde corps obligatoire si hauteur ≥ 0,40 m<br><br>- ≤ 2 % | - pente | - idem |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Dimension des équipements | - équipements de service<br>- WC<br><br>- stationnement | - h entre 0,90 et 1,30 m<br>- <br>- largeur ≥ 2,50 m + espace ≥ 0,80 m + panneau | - équipements<br>- WC<br>- vestiaire<br>- ascenseur | - h entre 0,70 et 1,20m<br>- idem<br>- ≥ 0,80m × 1,30 m<br>-  |
| Personne âgée | | | | |
| Revêtement | - idem | - idem | - idem | - idem |
| Hauteur de franchissement | - idem<br>- marche<br>- escalier | - idem<br>- h ≤ 0,16m, giron ≥ 0,28 m<br>- si 2 murs ≥ 1,40 m, si 1 mur ≥ 1,30 m sinon ≥ 1, 20 m ; si ≥ 3marches : main courante à 0,90 du nez de la marche ; nez de marche visible | - idem<br>- marche<br>- escalier | - idem<br>- idem<br>- idem |
| Topographie | - idem | - idem | - idem | - idem |
| Accommodation | - banc<br>- temps de traversée | - de préférence tous les 200m, si possible à l'ombre<br>- allure de 0,5 m/s | - banc | |



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
I. Démarches préliminaires

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Dimension des équipements | - équipements de service<br>- WC<br><br>- stationnement | - h entre 0,90 et 1,30 m<br>- <br>- largeur ≥ 2,50 m + espace ≥ 0,80 m + panneau | - équipements<br>- WC<br>- vestiaire<br>- ascenseur | - h entre 0,70 et 1,20m<br>- idem<br>- ≥ 0,80m × 1,30 m<br>-  |
| Personne âgée | | | | |
| Revêtement | - idem | - idem | - idem | - idem |
| Hauteur de franchissement | - idem<br>- marche<br>- escalier | - idem<br>- h ≤ 0,16m, giron ≥ 0,28 m<br>- si 2 murs ≥ 1,40 m, si 1 mur ≥ 1,30 m sinon ≥ 1, 20 m ; si ≥ 3marches : main courante à 0,90 du nez de la marche ; nez de marche visible | - idem<br>- marche<br>- escalier | - idem<br>- idem<br>- idem |
| Topographie | - idem | - idem | - idem | - idem |
| Accommodation | - banc<br>- temps de traversée | - de préférence tous les 200m, si possible à l'ombre<br>- allure de 0,5 m/s | - banc | |

9

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Déficient visuel** | | | | |
| Repère | - bande d'éveil de vigilance<br>- bande de guidage<br>- contraste des couleurs<br>- sonore<br>- hauteur des obstacles | - longueur ≥ 1,20 m, largeur ≥ 0,40 m, à 0,50 m de la chaussée (bateaux)<br>- nervure ou strie h ≥ 5mm, largeur ≥ 20 à 30mm, espacée de 30 à 45mm<br>- au sol devant les marches, la main courante/mur, nez de marche, mobilier urbain, lumière<br>- répétiteur sonore pour les feux tricolores<br>- très facilement détectable entre 0 et 40 cm ; si h ≤ 2m le prolonger ou le rappeler au sol | - bande podotactile<br>- bande de guidage<br>- contraste des couleurs<br>- sonore<br>- hauteur des obstacles | - en haut et en bas d'un escalier de préférence<br>- idem<br>- idem<br>- ascenseur, alarme<br>- idem |
| Information | - texte/figuré<br>- signalisation | - caractères avec une hauteur minimale de 1,5 cm pour une lecture proche, de 15 cm pour une lecture à 4 m et 20 cm pour une lecture à 6 m et contrastés par rapport au fond | - texte/figuré<br>- signalisation<br>- système audio | - idem |
| **Déficient auditif** | | | | |
| Repère | - visuel | - | - visuel | - ascenseur, alarme incendie<br>- autorisation d'entrée |
| **Déficient mental** | | | | |
| Repère | - contraste des couleurs<br>- marquage au sol | - au sol devant les marches, la main courante/mur, nez de marche, mobilier urbain<br>- marque de peinture | - contraste des couleurs<br>- marquage au sol | - idem<br>- idem |
| Information | - texte/figurés /signalétique | - idem | - texte/figurés /signalétique | - idem |
| **Déficient psychique** | | | | |
| Situation de stress | | | | |

Source : Décret n°2006-1658, 21 décembre 2006
Arrêté du 15 janvier 2007
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
I. Démarches préliminaires

Déficient visuel

Repère — - bande d'éveil de vigilance - bande de guidage - contraste des couleurs - sonore - hauteur des obstacles — - longueur ≥ 1,20 m, largeur ≥ 0,40 m, à 0,50 m de la chaussée (bateaux) - nervure ou strie h ≥ 5mm, largeur ≥ 20 à 30mm, espacée de 30 à 45mm - au sol devant les marches, la main courante/mur, nez de marche, mobilier urbain, lumière - répétiteur sonore pour les feux tricolores - très facilement détectable entre 0 et 40 cm ; si h ≤ 2m le prolonger ou le rappeler au sol — - bande podotactile - bande de guidage - contraste des couleurs - sonore - hauteur des obstacles — - en haut et en bas d'un escalier de préférence - idem - idem - ascenseur, alarme - idem

Information — - texte/figuré - signalisation — - caractères avec une hauteur minimale de 1,5 cm pour une lecture proche, de 15 cm pour une lecture à 4 m et 20 cm pour une lecture à 6 m et contrastés par rapport au fond — - texte/figuré - signalisation - système audio — - idem

Déficient auditif

Repère — - visuel — - — - visuel — - ascenseur, alarme incendie - autorisation d'entrée

Déficient mental

Repère — - contraste des couleurs - marquage au sol — - au sol devant les marches, la main courante/mur, nez de marche, mobilier urbain - marque de peinture — - contraste des couleurs - marquage au sol — - idem - idem

Information — - texte/figurés /signalétique — - idem — - texte/figurés /signalétique — - idem

Déficient psychique

Situation de stress

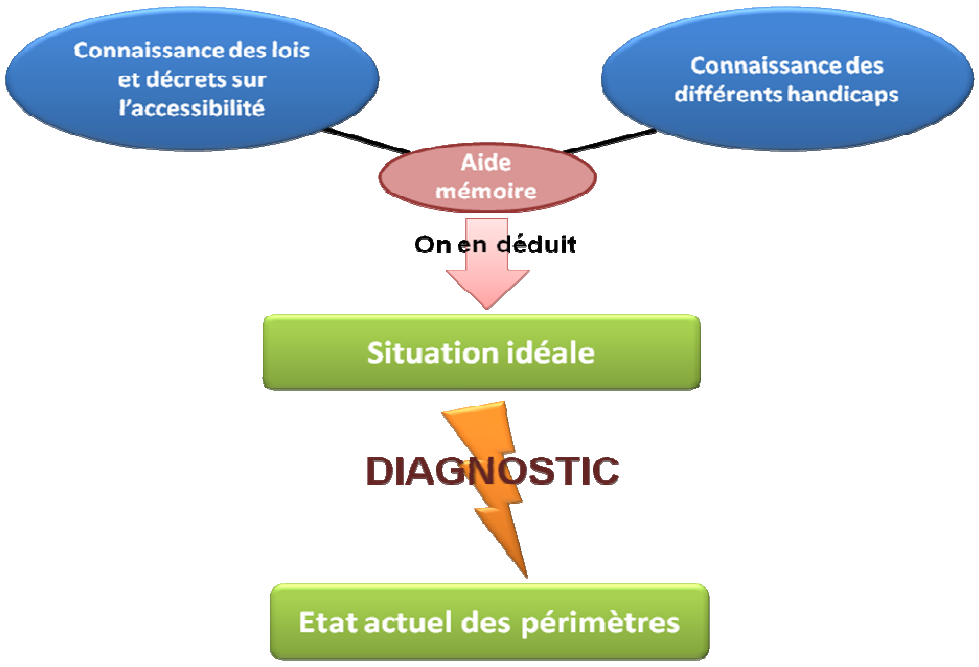
Source : Décret n°2006-1658, 21 décembre 2006
Arrêté du 15 janvier 2007
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

10

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron — POLYTECH'TOURS - Département aménagement

En regardant cet aide mémoire, nous pouvons constater que peu de normes répondent aux problèmes d'accessibilité rencontrés par des personnes souffrant de déficiences mentales ou psychiques. Afin de proposer d'éventuelles réponses, nous avons souhaité rencontrer un psychologue. Celui-ci, nous a expliqué la multitude de pathologies et de degrés existants que l'on regroupe sous l'appellation « Handicap psychique et mental » et en conséquence la difficulté d'existence de normes. Pour les personnes souffrant de ce type de pathologie, tout ce qui est inconnu et découverte est difficile à gérer et de plus ce qui s'avère être une situation d'angoisse pour certains peut être une situation rassurante pour d'autres. La réponse à ce problème ne peut donc se trouver dans les normes. Il s'avère ainsi difficile pour nous de prendre en compte ces types de handicap lors de notre diagnostic.

Si toutes les normes, recensées au sein de cet aide mémoire, sont appliquées, on aurait alors une « situation idéale » pour tous du point de vue de l'accessibilité. L'objectif est de faire tendre chacun des périmètres vers cette situation. Nous confronterons donc cette « situation idéale » avec l'état actuel des périmètres qui sera étudié aussi bien du point de vue global que local.




**3. Le diagnostic : résultat de la confrontation état des lieux-situation idéale**

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

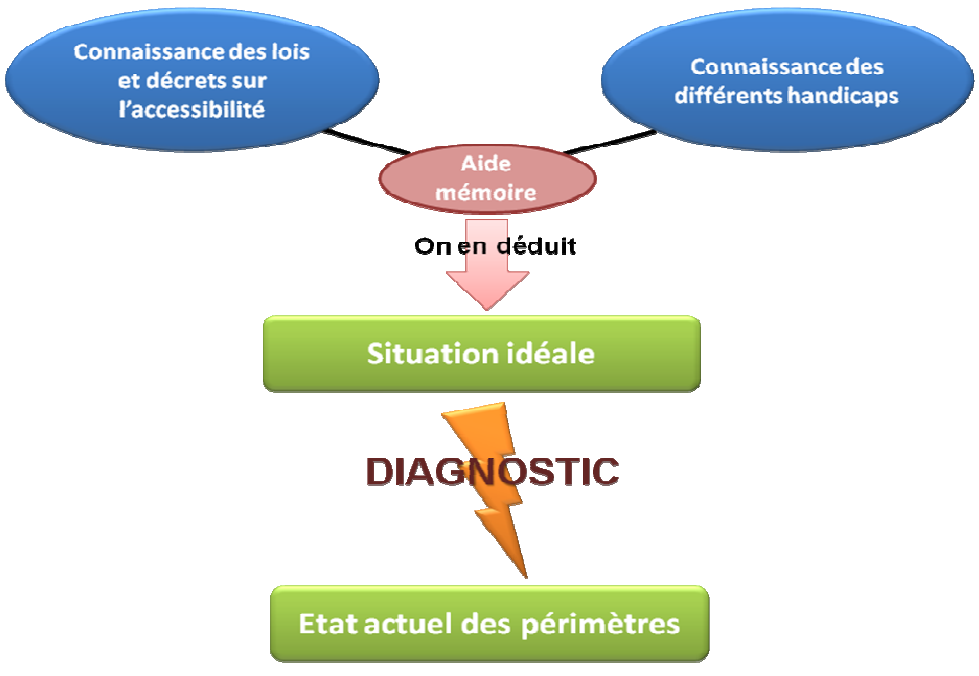


DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
I. Démarches préliminaires

En regardant cet aide mémoire, nous pouvons constater que peu de normes répondent aux problèmes d'accessibilité rencontrés par des personnes souffrant de déficiences mentales ou psychiques. Afin de proposer d'éventuelles réponses, nous avons souhaité rencontrer un psychologue. Celui-ci, nous a expliqué la multitude de pathologies et de degrés existants que l'on regroupe sous l'appellation « Handicap psychique et mental » et en conséquence la difficulté d'existence de normes. Pour les personnes souffrant de ce type de pathologie, tout ce qui est inconnu et découverte est difficile à gérer et de plus ce qui s'avère être une situation d'angoisse pour certains peut être une situation rassurante pour d'autres. La réponse à ce problème ne peut donc se trouver dans les normes. Il s'avère ainsi difficile pour nous de prendre en compte ces types de handicap lors de notre diagnostic.

Si toutes les normes, recensées au sein de cet aide mémoire, sont appliquées, on aurait alors une « situation idéale » pour tous du point de vue de l'accessibilité. L'objectif est de faire tendre chacun des périmètres vers cette situation. Nous confronterons donc cette « situation idéale » avec l'état actuel des périmètres qui sera étudié aussi bien du point de vue global que local.




**3. Le diagnostic : résultat de la confrontation état des lieux-situation idéale**

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

11

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron

POLYTECH'TOURS - Département aménagement

## I.2 Etude du fonctionnement global et local du périmètre

Il s'agit dans un premier temps, pour avoir une vue globale, d'étudier le fonctionnement du périmètre du point de vue des déplacements. Il faudra donc :

- ✓ repérer les sites générateurs de déplacements,
- ✓ repérer les infrastructures de déplacements,
- ✓ repérer les interfaces entre les différents modes,
- ✓ collecter des données sur la sécurité des modes doux.

Dans un second temps, pour connaître le périmètre du point de vue local, il sera établi un état des lieux précis des espaces publics au sein des périmètres. Il sera observé :

- ✓ la place et la logique des cheminements piétons,
- ✓ les obstacles et les gênes causées par le mobilier urbain et la qualité des aménagements
- ✓ l'accessibilité et la fonctionnalité des services.

Ces deux étapes se feront de manière simultanée sur le terrain pour chaque périmètre, et ce à l'aide de fiches que nous avons réalisées.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
I. Démarches préliminaires

I.2 Etude du fonctionnement global et local du périmètre

Il s'agit dans un premier temps, pour avoir une vue globale, d'étudier le fonctionnement du périmètre du point de vue des déplacements. Il faudra donc :

- ✓ repérer les sites générateurs de déplacements,
- ✓ repérer les infrastructures de déplacements,
- ✓ repérer les interfaces entre les différents modes,
- ✓ collecter des données sur la sécurité des modes doux.

Dans un second temps, pour connaître le périmètre du point de vue local, il sera établi un état des lieux précis des espaces publics au sein des périmètres. Il sera observé :

- ✓ la place et la logique des cheminements piétons,
- ✓ les obstacles et les gênes causées par le mobilier urbain et la qualité des aménagements
- ✓ l'accessibilité et la fonctionnalité des services.

Ces deux étapes se feront de manière simultanée sur le terrain pour chaque périmètre, et ce à l'aide de fiches que nous avons réalisées.

12

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

## Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement

Périmètre :

Date :

### Sites générateurs de déplacements

- Centre-ville - zone portuaire
- Zone commerçante, marchés
- Services : Poste, banques, Trésor public, cabinet médical, laboratoire d'analyse, hôpital, maison de retraite, institutions ...
- Equipements publics : mairie, église, école, collège, crèche, WC publics, salle des fêtes, foyer rural, complexe sportif, musée, square/jardin...

### Infrastructures de déplacement

- voies ouvertes à la circulation publique, vitesse limite, zone 30
- gare routière, port
- voies piétonnes, voies semi-piétonnes, voies cyclables
- aires de stationnement (nombre de parking, nombre de place par parking, nombre de place pour les personnes handicapées)

### Interface entre différents modes

- Zone de conflits PMR/piéton-voiture
- Zone de conflits PMR-vélo

**4. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
I. Démarches préliminaires

Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement

Périmètre :

Date :

Sites générateurs de déplacements

- Centre-ville - zone portuaire
- Zone commerçante, marchés
- Services : Poste, banques, Trésor public, cabinet médical, laboratoire d'analyse, hôpital, maison de retraite, institutions ...
- Equipements publics : mairie, église, école, collège, crèche, WC publics, salle des fêtes, foyer rural, complexe sportif, musée, square/jardin...

Infrastructures de déplacement

- voies ouvertes à la circulation publique, vitesse limite, zone 30
- gare routière, port
- voies piétonnes, voies semi-piétonnes, voies cyclables
- aires de stationnement (nombre de parking, nombre de place par parking, nombre de place pour les personnes handicapées)

Interface entre différents modes

- Zone de conflits PMR/piéton-voiture
- Zone de conflits PMR-vélo

4. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement

13

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

## Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon :
Périmètre :
Date :

### Aménagement de la voirie

- Usages des différents espaces

### Cheminements piétons

- Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, ...)
- Traversées piétonnes et carrefours
- Revêtement de surface
- Evènements particuliers (chantier, travaux, ...)

### Obstacles aux déplacements

1 MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR

- Position dans l'espace
- Empiètement sur la voirie
- Obstacles à hauteur de visage



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
*I. Démarches préliminaires*

Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon :
Périmètre :
Date :

Aménagement de la voirie

- Usages des différents espaces

Cheminements piétons

- Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, ...)
- Traversées piétonnes et carrefours
- Revêtement de surface
- Evènements particuliers (chantier, travaux, ...)

Obstacles aux déplacements

1 MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR

- Position dans l'espace
- Empiètement sur la voirie
- Obstacles à hauteur de visage

14

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

Interface entre différents modes

- Zone de conflits PMR-piéton
- Zone de conflits PMR-vélo
- Zone de conflits PMR-voiture

Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

- Les entrées et accès aux bâtis

Equipements

- (A) : Equipement public au sein du cheminement
- Le jalonnement, la signalisation, les informations visuelles/auditives

Espaces verts

- Parcs et jardins

**5. Fiche de l'état des lieux des espaces publics**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
I. Démarches préliminaires

Interface entre différents modes

- Zone de conflits PMR-piéton
- Zone de conflits PMR-vélo
- Zone de conflits PMR-voiture

Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

- Les entrées et accès aux bâtis

Equipements

- (A) : Equipement public au sein du cheminement
- Le jalonnement, la signalisation, les informations visuelles/auditives

Espaces verts

- Parcs et jardins

**5. Fiche de l'état des lieux des espaces publics**

### I.3 Etude de l'accessibilité des Etablissement Recevant du Public

Dans ce même temps, comme il a été demandé dans la commande, il sera étudié l'accessibilité des différents Etablissements Recevant du Public ou ERP présents au sein des différents périmètres. Pour cela, nous prêterons attention aux seuils, aux entrées, aux accès des bâtiments ainsi qu'à la circulation intérieure, l'éclairage et à l'accueil tout en notant les informations visuelles et auditives présentes.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
*I. Démarches préliminaires*

### I.3 Etude de l'accessibilité des Etablissement Recevant du Public

Dans ce même temps, comme il a été demandé dans la commande, il sera étudié l'accessibilité des différents Etablissements Recevant du Public ou ERP présents au sein des différents périmètres. Pour cela, nous prêterons attention aux seuils, aux entrées, aux accès des bâtiments ainsi qu'à la circulation intérieure, l'éclairage et à l'accueil tout en notant les informations visuelles et auditives présentes.

16

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

## Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

| | |
|---|---|
| Nom de l'ERP : | Périmètre : |
| Adresse : | Date : |

**Accès au site de l'ERP**

- Dimension de l'entrée
- Présence de jardins ou de cours

**Accès au bâtiment**

- Seuil et marches
- Dimension de la porte
- Présence de sas
- Issue de secours

**Cheminements dans les bâtiments**

- Dimension du cheminement (taille des portes et couloirs…)
- Obstacles permanents (radiateur…) et temporaires (chaises…)
- Accès aux étages : escaliers, ascenseurs

**Equipements du bâtiment**

- Hauteur des comptoirs
- Hauteur des interrupteurs
- Alarmes incendies et extincteurs
- WC

**Communication**

- Jalonnement
- Lisibilité de l'information (plans, n° de bureaux…)

**Aménagement accessible au personnel**

- Oui ou non ?

**6. Fiche de l'état des lieux des Etablissements Recevant du Public**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
*I. Démarches préliminaires*

Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : Périmètre :
Adresse : Date :

Accès au site de l'ERP
- Dimension de l'entrée
- Présence de jardins ou de cours

Accès au bâtiment
- Seuil et marches
- Dimension de la porte
- Présence de sas
- Issue de secours

Cheminements dans les bâtiments
- Dimension du cheminement (taille des portes et couloirs…)
- Obstacles permanents (radiateur…) et temporaires (chaises…)
- Accès aux étages : escaliers, ascenseurs

Equipements du bâtiment
- Hauteur des comptoirs
- Hauteur des interrupteurs
- Alarmes incendies et extincteurs
- WC

Communication
- Jalonnement
- Lisibilité de l'information (plans, n° de bureaux…)

Aménagement accessible au personnel
- Oui ou non ?

17

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

L'expression « ERP » comprend également les commerces. Cependant nous avons pris le parti de les traiter à part et ceci grâce à une fiche. Celle-ci nous permettra d'aller à la rencontre des commerçants pour connaître leurs regards sur l'accessibilité mais aussi d'avoir l'opportunité de les sensibiliser.

De la même façon, il sera pris en compte le point de vue de chacun des acteurs concernés comme les élus, les techniciens ainsi que les commerçants.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
I. Démarches préliminaires

L'expression « ERP » comprend également les commerces. Cependant nous avons pris le parti de les traiter à part et ceci grâce à une fiche. Celle-ci nous permettra d'aller à la rencontre des commerçants pour connaître leurs regards sur l'accessibilité mais aussi d'avoir l'opportunité de les sensibiliser.

De la même façon, il sera pris en compte le point de vue de chacun des acteurs concernés comme les élus, les techniciens ainsi que les commerçants.

Questionnaire établi dans le cadre du stage de groupe : Diagnostic accessibilité, pour le compte de la commission intercommunale pour l'accessibilité des personnes handicapées

| | |
|---|---|
| Localisation : | |
| Type : | |
| Nom du commerce : | |
| Accès extérieur au commerce : | |
| Accès intérieur : largeur du passage<br>hauteur du comptoir<br>sanitaires<br>cabines | |
| Profession de la personne interrogée : | |

Si le commerce est accessible :

- Depuis quand ?
- Pour quelles motivations ?
- Quel budget avez-vous investi ?
- Avez-vous rencontré des problèmes de mise en accessibilité ?
- Avez-vous observé une augmentation de clientèle ?
- Etes-vous sensibilisé à cette question ?

Si le commerce est non accessible :

- Avez-vous conscience des difficultés que peuvent rencontrer certaines personnes pour entrer dans votre commerce ?
  - *Si oui,* Avez-vous envisagé une solution pour y remédier ?
    Y a-t-il des freins à la mise en place d'éventuelles solutions ? (Coûts, manque de temps, manque d'information, problèmes techniques, démarche compliquée,...)
  - *Si non,* Explication de la non-accessibilité.
    Ne pensez-vous pas vous priver d'une certaine clientèle ?
- Etes-vous sensibilisé à cette question ?

**7. Questionnaire : Diagnostic accessibilité**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
I. Démarches préliminaires

Questionnaire établi dans le cadre du stage de groupe : Diagnostic accessibilité, pour le compte de la commission intercommunale pour l'accessibilité des personnes handicapées

| | |
|---|---|
| Localisation : | |
| Type : | |
| Nom du commerce : | |
| Accès extérieur au commerce : | |
| Accès intérieur : largeur du passage<br>hauteur du comptoir<br>sanitaires<br>cabines | |
| Profession de la personne interrogée : | |

Si le commerce est accessible :

- Depuis quand ?
- Pour quelles motivations ?
- Quel budget avez-vous investi ?
- Avez-vous rencontré des problèmes de mise en accessibilité ?
- Avez-vous observé une augmentation de clientèle ?
- Etes-vous sensibilisé à cette question ?

Si le commerce est non accessible :

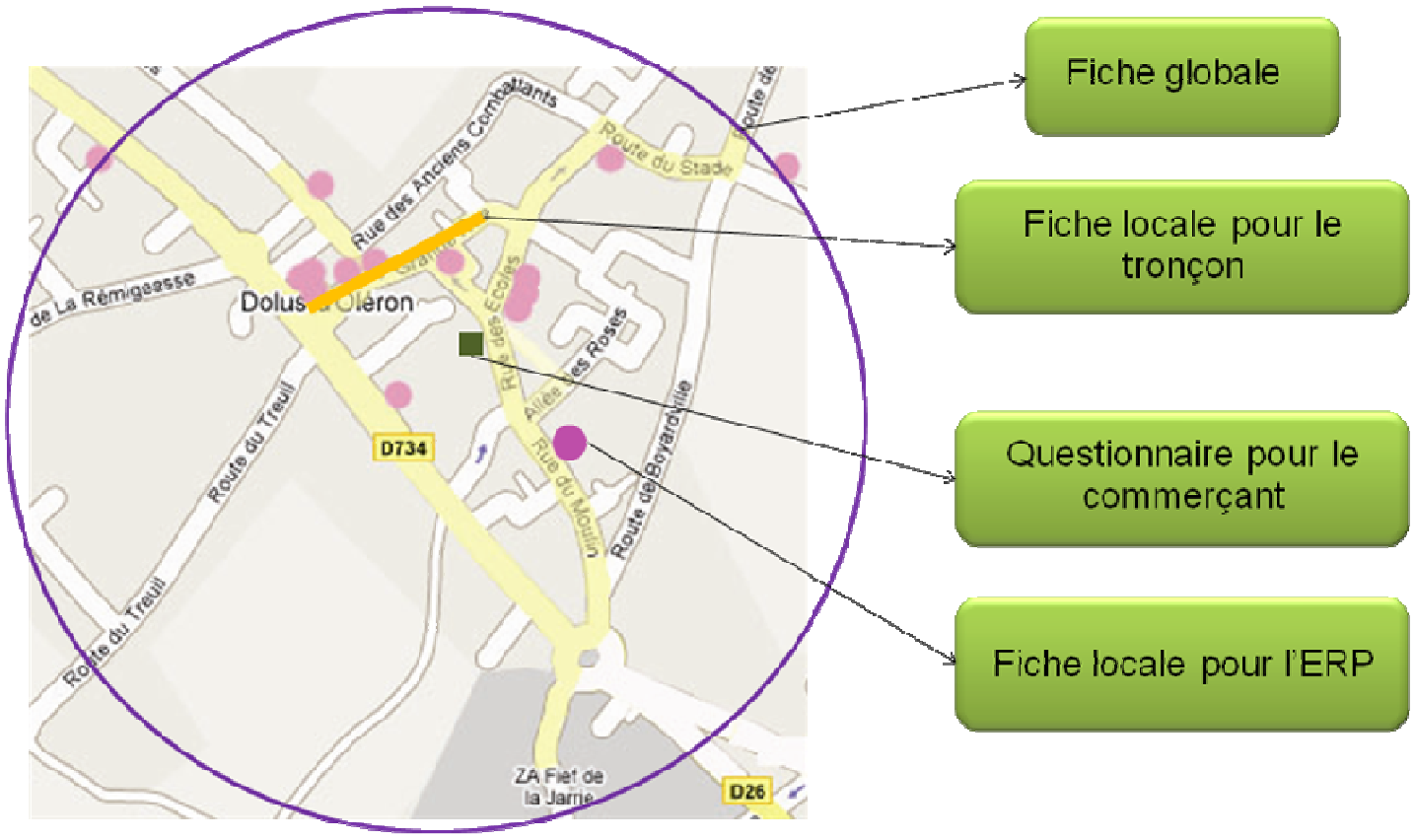
- Avez-vous conscience des difficultés que peuvent rencontrer certaines personnes pour entrer dans votre commerce ?
  - *Si oui,* Avez-vous envisagé une solution pour y remédier ?
    Y a-t-il des freins à la mise en place d'éventuelles solutions ? (Coûts, manque de temps, manque d'information, problèmes techniques, démarche compliquée,...)
  - *Si non,* Explication de la non-accessibilité.
    Ne pensez-vous pas vous priver d'une certaine clientèle ?
- Etes-vous sensibilisé à cette question ?

**7. Questionnaire : Diagnostic accessibilité**

I.3.1 Bilan de notre approche :

Pour pouvoir procéder à un état des lieux local précis, nous avons pris le parti de découper chacun des périmètres en tronçons correspondant à des entités cohérentes telles que rue, place ou encore parking. Les périmètres seront parcourus en analysant minutieusement l'accessibilité à l'aide de gabarits. Il y aura également une mise en  situation de handicap avec un fauteuil roulant, des bagages encombrants ou avec les yeux bandés.

En résumé, la répartition des fiches sur un périmètre se fera comme indiquée sur le schéma ci-dessous :




**8. Répartition des fiches sur un périmètre**

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007



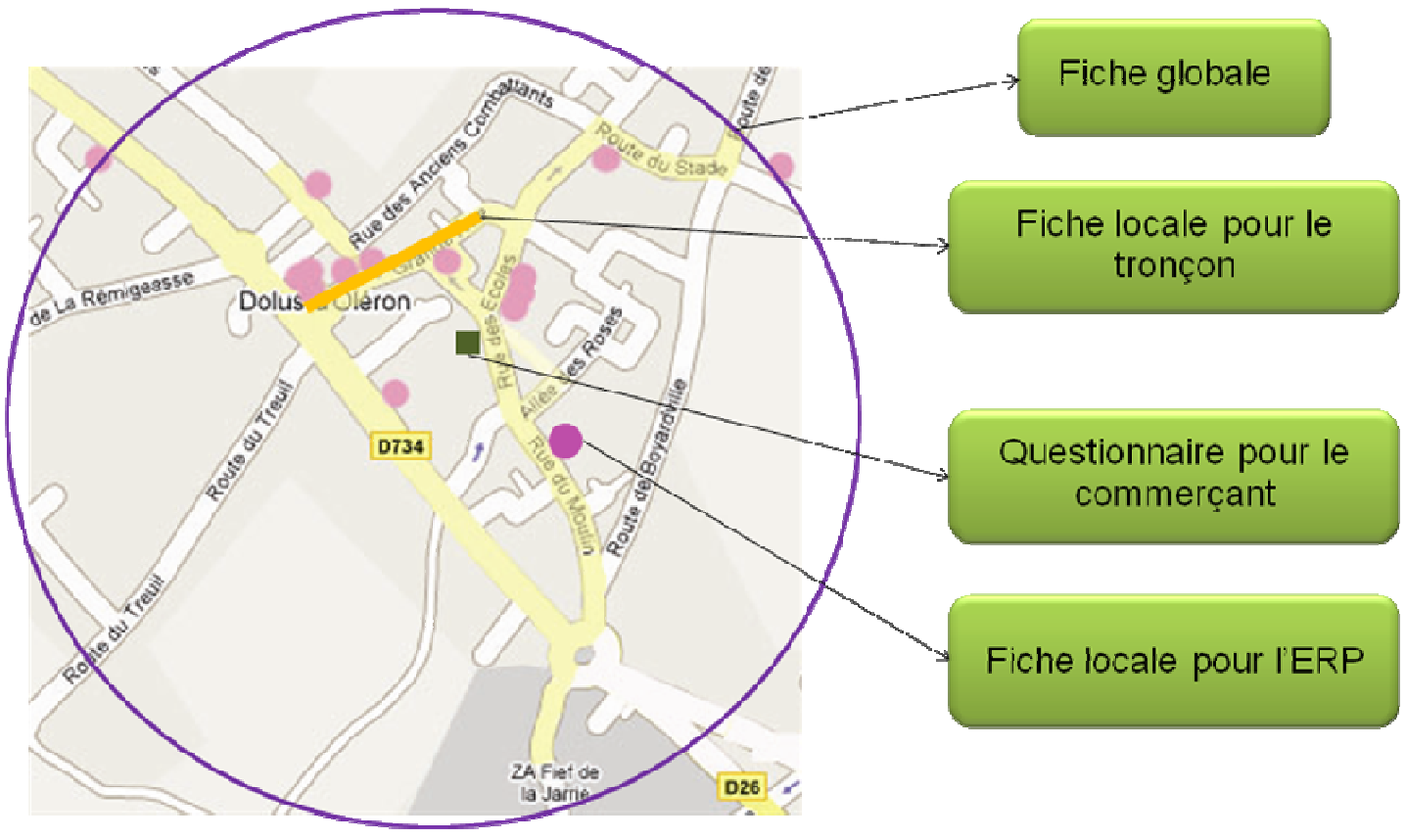
DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
I. Démarches préliminaires

I.3.1 Bilan de notre approche :

Pour pouvoir procéder à un état des lieux local précis, nous avons pris le parti de découper chacun des périmètres en tronçons correspondant à des entités cohérentes telles que rue, place ou encore parking. Les périmètres seront parcourus en analysant minutieusement l'accessibilité à l'aide de gabarits. Il y aura également une mise en  situation de handicap avec un fauteuil roulant, des bagages encombrants ou avec les yeux bandés.

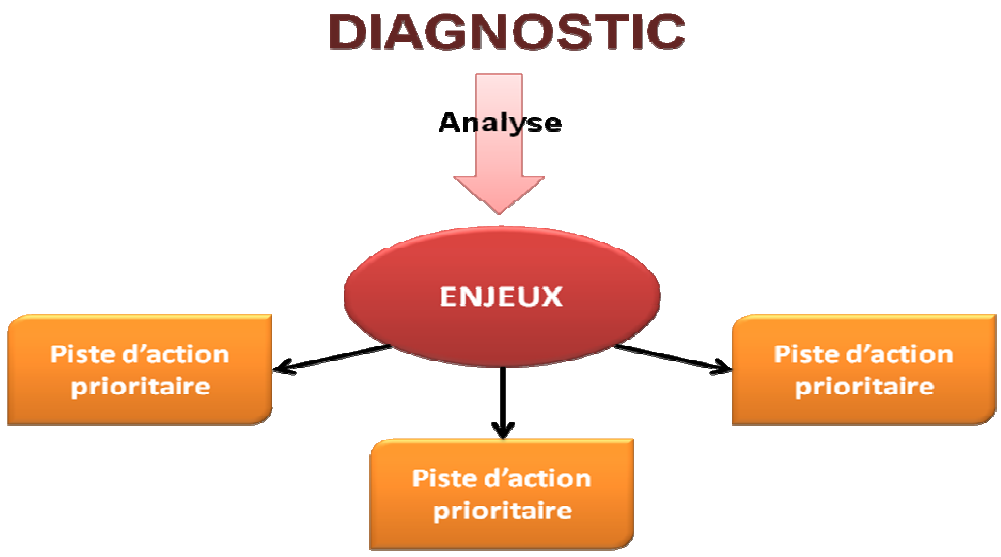
En résumé, la répartition des fiches sur un périmètre se fera comme indiquée sur le schéma ci-dessous :




**8. Répartition des fiches sur un périmètre**

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

La lecture et l'analyse de ce diagnostic, permettront d'élaborer, pour chaque périmètre, une carte du degré d'accessibilité pour tout type de handicap confondu, mais également une carte par type de handicap. Cette analyse permettra aussi de soulever des enjeux. La formulation de ces enjeux permettra de dégager des pistes d'actions prioritaires afin de structurer la politique d'accessibilité de la Communauté de Communes. Ces propos peuvent s'illustrer avec le schéma suivant :




**9. L'émergence des enjeux et des pistes d'actions à partir de l'analyse du diagnostic**

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

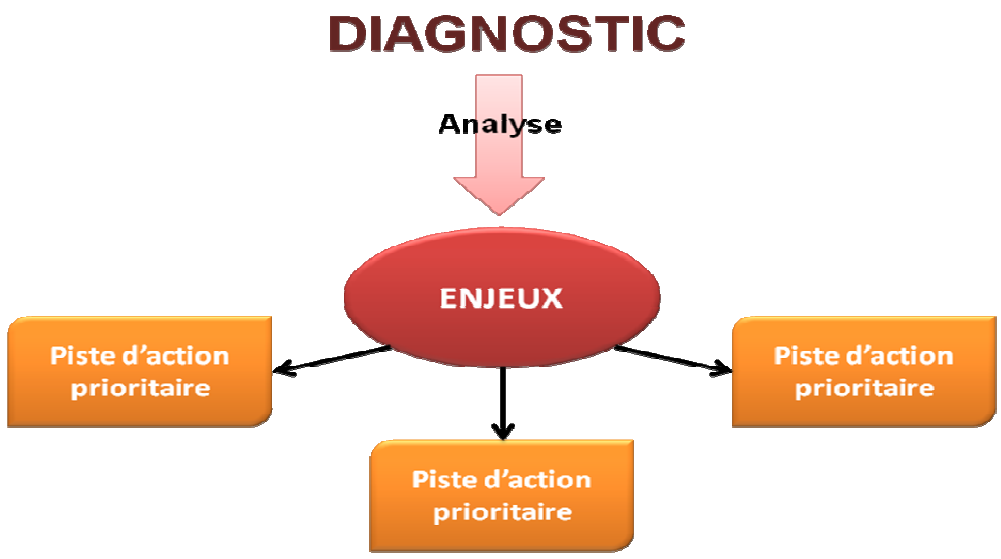
*Ces démarches préliminaires achevées, il convient de mettre en application notre méthode de travail sur le terrain.*



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
I. Démarches préliminaires

La lecture et l'analyse de ce diagnostic, permettront d'élaborer, pour chaque périmètre, une carte du degré d'accessibilité pour tout type de handicap confondu, mais également une carte par type de handicap. Cette analyse permettra aussi de soulever des enjeux. La formulation de ces enjeux permettra de dégager des pistes d'actions prioritaires afin de structurer la politique d'accessibilité de la Communauté de Communes. Ces propos peuvent s'illustrer avec le schéma suivant :




**9. L'émergence des enjeux et des pistes d'actions à partir de l'analyse du diagnostic**

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

*Ces démarches préliminaires achevées, il convient de mettre en application notre méthode de travail sur le terrain.*

# II. Application de la méthode sur le terrain

La commande initiale demande de réaliser un état des lieux et une analyse des espaces publics des différentes communes ainsi que de proposer des zones d'interventions prioritaires. Pour ce faire, les élus ont défini pour chacune de leur commune un ou plusieurs périmètres regroupant les principaux espaces générateurs de déplacements. Il doit être réalisé un diagnostic sur l'ensemble de ces périmètres, c'est-à-dire étudier le cheminement piéton, recenser les obstacles présents sur ce dernier et étudier l'accessibilité des établissements recevant du public.

## II.1 Des périmètres inappropriés à la minutie de l'étude

Le périmètre de la commune de la Brée-les-Bains fut le premier périmètre étudié car c'était alors une des seules communes dont nous possédions le cadastre numérisé. Il nous a fallu deux jours complets sur le terrain pour mesurer la largeur des trottoirs et des accotements, la hauteur des bordures de trottoir, les espaces laissés par les obstacles, les places de stationnement, la hauteur des équipements ainsi que pour étudier l'accessibilité aux ERP dont les commerces. En plus de ces deux jours passés sur le terrain, il a fallu ajouter à cela une journée supplémentaire pour la rédaction des fiches terrain.

Nous avons poursuivi sur le terrain avec le périmètre de la commune de Saint-Pierre d'Oléron. Il nous a fallu deux jours pour faire le diagnostic du périmètre sans prendre en compte les ERP. Comme il était précisé initialement dans la commande, une sensibilisation des commerçants de Saint-Pierre d'Oléron a été réalisée. En effet, un après midi, n'a suffit qu'à rencontrer les commerçants de la section piétonne de la rue de la République sachant que le groupe était divisé en deux. Il a fallu également deux jours pour la rédaction des fiches terrain. Au bout d'une semaine, nous n'avions parcouru que deux périmètres. Si l'étude s'était poursuivie ainsi, il aurait fallu plus d'une vingtaine de jours pour faire seulement l'état des lieux des cheminements piétons.

## II.2 Le S.I.G. : un outil pour l'exploitation du terrain

Seulement avec l'étude de ces deux périmètres, un très grand nombre de données ont été recensées. Il nous est alors apparu plus judicieux de répertorier toutes ces données non pas sur un support papier figé mais sur un support numérique évolutif. Pour faire l'analyse du terrain, nous avons proposé de réaliser un SIG : Système d'Information Géographique. Or, prendre le parti de réaliser ce système de représentation cartographique, demande une grande précision dans le relevé de terrain et se révèle, de plus, assez complexe dans l'élaboration. Laurent SCHNELL, administrateur SIG au Pays Marennes-Oléron, nous a conseillé de garder notre précision sur le terrain et par conséquent nous a conforté dans l'idée de réduire les périmètres.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
II. Application de la méthode sur le terrain

II. Application de la méthode sur le terrain

La commande initiale demande de réaliser un état des lieux et une analyse des espaces publics des différentes communes ainsi que de proposer des zones d'interventions prioritaires. Pour ce faire, les élus ont défini pour chacune de leur commune un ou plusieurs périmètres regroupant les principaux espaces générateurs de déplacements. Il doit être réalisé un diagnostic sur l'ensemble de ces périmètres, c'est-à-dire étudier le cheminement piéton, recenser les obstacles présents sur ce dernier et étudier l'accessibilité des établissements recevant du public.

II.1 Des périmètres inappropriés à la minutie de l'étude

Le périmètre de la commune de la Brée-les-Bains fut le premier périmètre étudié car c'était alors une des seules communes dont nous possédions le cadastre numérisé. Il nous a fallu deux jours complets sur le terrain pour mesurer la largeur des trottoirs et des accotements, la hauteur des bordures de trottoir, les espaces laissés par les obstacles, les places de stationnement, la hauteur des équipements ainsi que pour étudier l'accessibilité aux ERP dont les commerces. En plus de ces deux jours passés sur le terrain, il a fallu ajouter à cela une journée supplémentaire pour la rédaction des fiches terrain.

Nous avons poursuivi sur le terrain avec le périmètre de la commune de Saint-Pierre d'Oléron. Il nous a fallu deux jours pour faire le diagnostic du périmètre sans prendre en compte les ERP. Comme il était précisé initialement dans la commande, une sensibilisation des commerçants de Saint-Pierre d'Oléron a été réalisée. En effet, un après midi, n'a suffit qu'à rencontrer les commerçants de la section piétonne de la rue de la République sachant que le groupe était divisé en deux. Il a fallu également deux jours pour la rédaction des fiches terrain. Au bout d'une semaine, nous n'avions parcouru que deux périmètres. Si l'étude s'était poursuivie ainsi, il aurait fallu plus d'une vingtaine de jours pour faire seulement l'état des lieux des cheminements piétons.

II.2 Le S.I.G. : un outil pour l'exploitation du terrain

Seulement avec l'étude de ces deux périmètres, un très grand nombre de données ont été recensées. Il nous est alors apparu plus judicieux de répertorier toutes ces données non pas sur un support papier figé mais sur un support numérique évolutif. Pour faire l'analyse du terrain, nous avons proposé de réaliser un SIG : Système d'Information Géographique. Or, prendre le parti de réaliser ce système de représentation cartographique, demande une grande précision dans le relevé de terrain et se révèle, de plus, assez complexe dans l'élaboration. Laurent SCHNELL, administrateur SIG au Pays Marennes-Oléron, nous a conseillé de garder notre précision sur le terrain et par conséquent nous a conforté dans l'idée de réduire les périmètres.

22

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

Pour que ce système puisse ensuite être exploité, il est indispensable de fournir à la commission intercommunale à l'accessibilité une base Pour aller plus loin, nous avons donc entièrement créé une base de données. Elle sera facilement réutilisable et de données approfondie. exploitable par les services techniques. Ces derniers n'auront plus qu'à réactualiser les données ce qui n'aurait pas été possible avec un diagnostic papier.

## II.3 Une nécessité de recadrer la commande

Afin d'anticiper les difficultés qui se seraient inévitablement présentées, il a été décidé d'en informer M. AMIOT, notre tuteur, professeur d'architecture à l'Ecole Polytechnique de Tours, lors de sa venue à la Communauté de Communes. Suite à une réunion avec M. HUGUES, directeur de la Communauté de Communes d'Oléron, M$^{elle}$ MESSÉGUÉ, chargée de mission au service habitat et patrimoine de la Communauté de Communes de l'île d'Oléron et M.AMIOT, il a été convenu de restreindre les périmètres à l'hyper centre de chaque commune. Il a été décidé également de ne plus faire une étude complète des ERP mais de se limiter seulement à leur accès extérieur. Seul le périmètre de St-Pierre d'Oléron n'a pas été modifié, en effet, la commune de Saint-Pierre d'Oléron demeure le centre administratif, culturel et commercial de l'île. C'est pourquoi, nous avons préféré garder celle-ci pour avoir un exemple le plus complet possible.

*La commande reformulée est donc de fournir une méthode approfondie afin de pouvoir être facilement réutilisable et un diagnostic appuyé d'un SIG sur l'ensemble des hyper centres des huit communes de la Communauté de Communes.*



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
II. Application de la méthode sur le terrain

Pour que ce système puisse ensuite être exploité, il est indispensable de fournir à la commission intercommunale à l'accessibilité une base Pour aller plus loin, nous avons donc entièrement créé une base de données. Elle sera facilement réutilisable et de données approfondie. exploitable par les services techniques. Ces derniers n'auront plus qu'à réactualiser les données ce qui n'aurait pas été possible avec un diagnostic papier.

II.3 Une nécessité de recadrer la commande

Afin d'anticiper les difficultés qui se seraient inévitablement présentées, il a été décidé d'en informer M. AMIOT, notre tuteur, professeur d'architecture à l'Ecole Polytechnique de Tours, lors de sa venue à la Communauté de Communes. Suite à une réunion avec M. HUGUES, directeur de la Communauté de Communes d'Oléron, Melle MESSÉGUÉ, chargée de mission au service habitat et patrimoine de la Communauté de Communes de l'île d'Oléron et M.AMIOT, il a été convenu de restreindre les périmètres à l'hyper centre de chaque commune. Il a été décidé également de ne plus faire une étude complète des ERP mais de se limiter seulement à leur accès extérieur. Seul le périmètre de St-Pierre d'Oléron n'a pas été modifié, en effet, la commune de Saint-Pierre d'Oléron demeure le centre administratif, culturel et commercial de l'île. C'est pourquoi, nous avons préféré garder celle-ci pour avoir un exemple le plus complet possible.

*La commande reformulée est donc de fournir une méthode approfondie afin de pouvoir être facilement réutilisable et un diagnostic appuyé d'un SIG sur l'ensemble des hyper centres des huit communes de la Communauté de Communes.*

23

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

## III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G.

Un système d'information géographique (S.I.G.) permet de gérer des données alphanumériques spatialement localisées, ainsi que des données graphiques permettant d'afficher des cartes.
Le rôle du système d'information est de proposer une représentation réaliste de l'environnement spatial en se basant sur des primitives graphiques telles que des points, des vecteurs, des polygones ou des maillages. À ces primitives sont associées des informations qualitatives regroupées dans des tables dites tables attributaires.

La réalisation du Système d'Informations Géographiques a nécessité l'élaboration d'une méthode approfondie qui se décompose en plusieurs étapes :

- ✓ la cartographie des cheminements piétons,
- ✓ la cartographie des places,
- ✓ la cartographie des obstacles au cheminement piéton,
- ✓ la cartographie des équipements,
- ✓ la cartographie des Etablissements Recevant du Public,
- ✓ l'analyse des premières cartographies,
- ✓ la cartographie de synthèse par périmètre,
- ✓ la cartographie de synthèse par type de personne à mobilité réduite et par périmètre,
- ✓ les chaînes de mobilité.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
*III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G.*

III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G.

Un système d'information géographique (S.I.G.) permet de gérer des données alphanumériques spatialement localisées, ainsi que des données graphiques permettant d'afficher des cartes.
Le rôle du système d'information est de proposer une représentation réaliste de l'environnement spatial en se basant sur des primitives graphiques telles que des points, des vecteurs, des polygones ou des maillages. À ces primitives sont associées des informations qualitatives regroupées dans des tables dites tables attributaires.

La réalisation du Système d'Informations Géographiques a nécessité l'élaboration d'une méthode approfondie qui se décompose en plusieurs étapes :

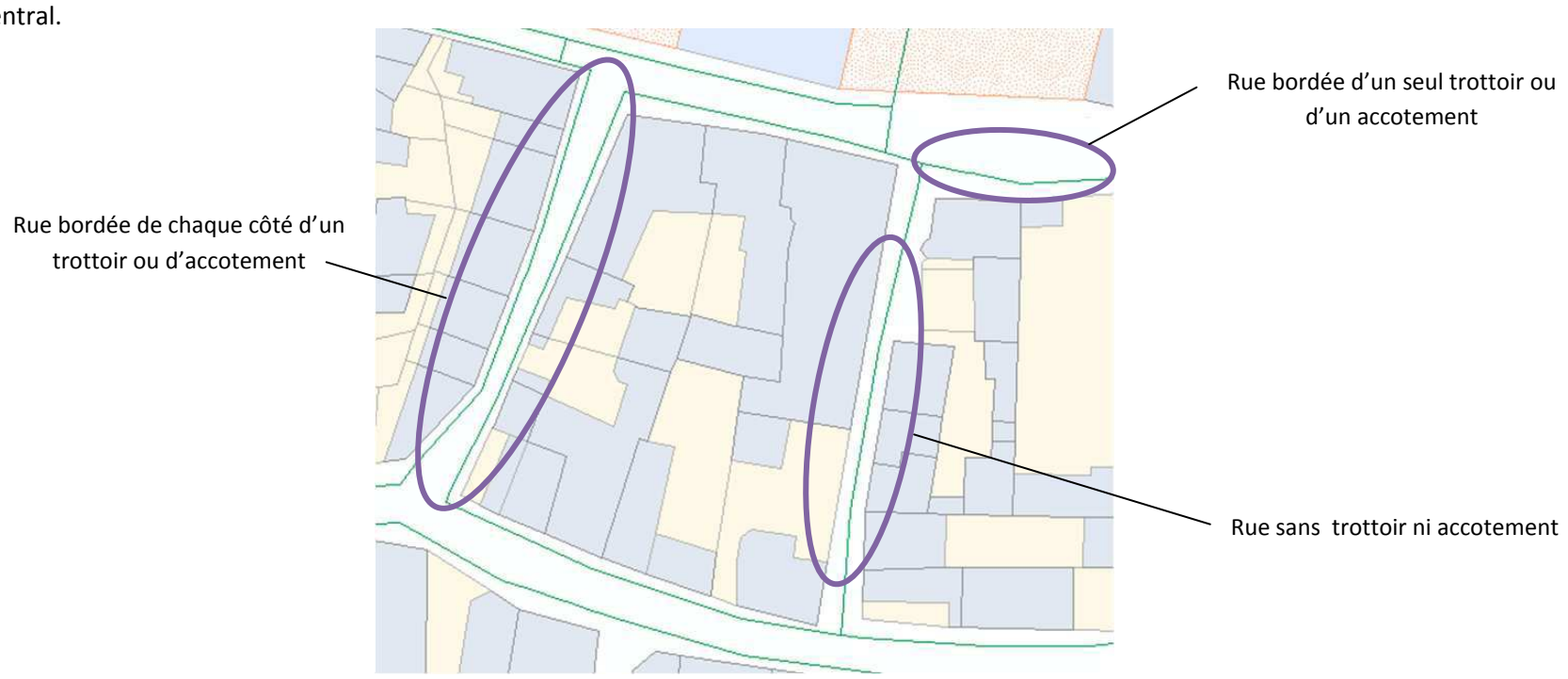
- ✓ la cartographie des cheminements piétons,
- ✓ la cartographie des places,
- ✓ la cartographie des obstacles au cheminement piéton,
- ✓ la cartographie des équipements,
- ✓ la cartographie des Etablissements Recevant du Public,
- ✓ l'analyse des premières cartographies,
- ✓ la cartographie de synthèse par périmètre,
- ✓ la cartographie de synthèse par type de personne à mobilité réduite et par périmètre,
- ✓ les chaînes de mobilité.

24

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

## III.1 La cartographie des cheminements piétons

Dans un premier temps l'ensemble des rues comprises dans les périmètres d'études doit être numérisé.
Il a été décidé qu'une rue bordée de chaque côté par un trottoir ou un accotement sera matérialisée sur la cartographie par deux traits, qu'une rue bordée d'un seul trottoir ou d'un accotement sera matérialisée par un trait latéral et qu'une rue sans trottoir ni accotement sera matérialisée par un trait central.




**10. Numérisation des différents types de rue**

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

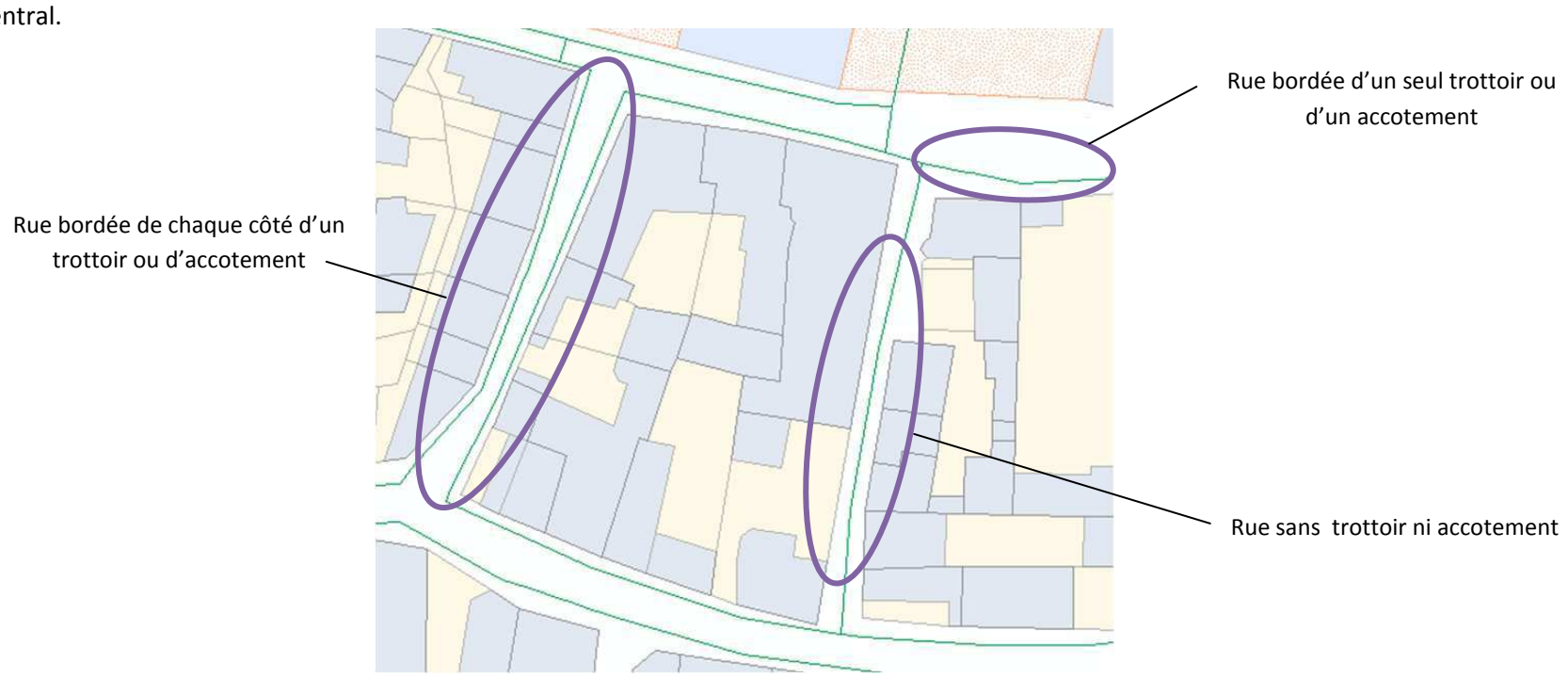


DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G.

III.1 La cartographie des cheminements piétons

Dans un premier temps l'ensemble des rues comprises dans les périmètres d'études doit être numérisé.
Il a été décidé qu'une rue bordée de chaque côté par un trottoir ou un accotement sera matérialisée sur la cartographie par deux traits, qu'une rue bordée d'un seul trottoir ou d'un accotement sera matérialisée par un trait latéral et qu'une rue sans trottoir ni accotement sera matérialisée par un trait central.




10. Numérisation des différents types de rue

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

Par souci de précision, une rue sera découpée en plusieurs tronçons caractérisés par trois paramètres que sont sa largeur, sa topographie et son revêtement.

- ✓ Le paramètre « largeur » pourra correspondre à l'une des cinq classes suivantes :
  - inférieur à 0,80 m
  - compris entre [0,80 m ; 0,99 m [
  - compris entre [1 m ; 1,19 m [
  - compris entre [1,20 m ; 1,39 m [
  - supérieur ou égal à 1,40 m

Ces cinq classes ont été définies à partir de deux mesures citées le plus souvent dans les normes et qui équivalent dans cette méthode à deux bornes limites :

- 0,80 m se rapporte à la largeur du gabarit de base qui est celui d'un fauteuil roulant. En pratique, il permet une circulation confortable pour tous les usagers qu'ils soient à pied, en fauteuil ou avec une poussette.
- 1,40 m se rapporte à la largeur minimale obligatoire pour le cheminement piéton. Cette largeur permet à une personne en fauteuil roulant de pouvoir croiser un piéton.

Entre ces deux bornes un découpage a été effectué pour garder le maximum de précision entre la réalité et la représentation cartographique.

- ✓ Le paramètre « topographie » correspondra à la mesure des pentes et/ou des dévers.
- ✓ Le paramètre « revêtement » pourra correspondre à sept types de revêtement :

  - **la bicouche** : matériau constitué successivement d'une couche de liant, d'une couche de granulats, d'une seconde couche de liant, suivie d'une seconde couche de granulats de classe inférieure.



**11 et 12 : Bicouche**

**13 : Enrobé**



  - **l'enrobé** : Les enrobés à chaud sont des bétons à base de bitume dits béton bitumineux fabriqués à chaud dans une centrale d'enrobage. Leur composition varie selon l'utilisation : en couche de roulement ou en couche de liaison.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G.

Par souci de précision, une rue sera découpée en plusieurs tronçons caractérisés par trois paramètres que sont sa largeur, sa topographie et son revêtement.

- ✓ Le paramètre « largeur » pourra correspondre à l'une des cinq classes suivantes :
  - inférieur à 0,80 m
  - compris entre [0,80 m ; 0,99 m [
  - compris entre [1 m ; 1,19 m [
  - compris entre [1,20 m ; 1,39 m [
  - supérieur ou égal à 1,40 m

Ces cinq classes ont été définies à partir de deux mesures citées le plus souvent dans les normes et qui équivalent dans cette méthode à deux bornes limites :

- 0,80 m se rapporte à la largeur du gabarit de base qui est celui d'un fauteuil roulant. En pratique, il permet une circulation confortable pour tous les usagers qu'ils soient à pied, en fauteuil ou avec une poussette.
- 1,40 m se rapporte à la largeur minimale obligatoire pour le cheminement piéton. Cette largeur permet à une personne en fauteuil roulant de pouvoir croiser un piéton.

Entre ces deux bornes un découpage a été effectué pour garder le maximum de précision entre la réalité et la représentation cartographique.

- ✓ Le paramètre « topographie » correspondra à la mesure des pentes et/ou des dévers.
- ✓ Le paramètre « revêtement » pourra correspondre à sept types de revêtement :

  - **la bicouche** : matériau constitué successivement d'une couche de liant, d'une couche de granulats, d'une seconde couche de liant, suivie d'une seconde couche de granulats de classe inférieure.



**11 et 12 : Bicouche**

**13 : Enrobé**



  - **l'enrobé** : Les enrobés à chaud sont des bétons à base de bitume dits béton bitumineux fabriqués à chaud dans une centrale d'enrobage. Leur composition varie selon l'utilisation : en couche de roulement ou en couche de liaison.

- **le béton lavé** : matériau dans lequel le dégagement des granulats résulte de l'action d'un jet d'eau sur la surface du béton fraîchement coulé.




**14 et 15 : Béton lavé**

- **le calcaire** : Granulats, sables ou gravillons issus du concassage de roches calcaires. Il constitue la couche superficielle d'un cheminement.



**16 : Calcaire**

- **le béton de sable** : béton fin qui se différencie du béton normal par un fort dosage en sable et l'absence ou la faible dosage en gravillons.



**17 : Béton de sable**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G.

- **le béton lavé** : matériau dans lequel le dégagement des granulats résulte de l'action d'un jet d'eau sur la surface du béton fraîchement coulé.




**14 et 15 : Béton lavé**

- **le calcaire** : Granulats, sables ou gravillons issus du concassage de roches calcaires. Il constitue la couche superficielle d'un cheminement.



**16 : Calcaire**

- **le béton de sable** : béton fin qui se différencie du béton normal par un fort dosage en sable et l'absence ou la faible dosage en gravillons.



**17 : Béton de sable**

- **les pavés ou les dalles** : produits industriels fabriqués à partir d'un mélange de granulats courants, de ciment, d'eau et d'adjuvants. Ils se rencontrent plus particulièrement dans les zones piétonnes ou alors ils recouvrent les cheminements des rues anciennes.




**18 et 19 : Pavés**




**20 et 21 : Dalles**

- **l'état naturel** : cette dernière catégorie concerne le revêtement de tous les cheminements piétons non aménagés.





**22, 23 et 24 : Etat naturel**

D'après le service technique de la Communauté de Communes, les quatre premiers types de revêtement cités sont les plus utilisés pour l'aménagement des trottoirs.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G.

- **les pavés ou les dalles** : produits industriels fabriqués à partir d'un mélange de granulats courants, de ciment, d'eau et d'adjuvants. Ils se rencontrent plus particulièrement dans les zones piétonnes ou alors ils recouvrent les cheminements des rues anciennes.




**18 et 19 : Pavés**




**20 et 21 : Dalles**

- **l'état naturel** : cette dernière catégorie concerne le revêtement de tous les cheminements piétons non aménagés.





**22, 23 et 24 : Etat naturel**

D'après le service technique de la Communauté de Communes, les quatre premiers types de revêtement cités sont les plus utilisés pour l'aménagement des trottoirs.

Chaque tronçon étant numérisé par un trait, il sera répertorié dans la table attributaire « cheminement ». A un tronçon correspondra différents attributs observables dans la table suivante.

| nom | côté | type | largeur m | Pond large | topographie | Pond topog | revetement | Pond revêt | Pond chem |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |

**25. Table attributaire des cheminements**

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

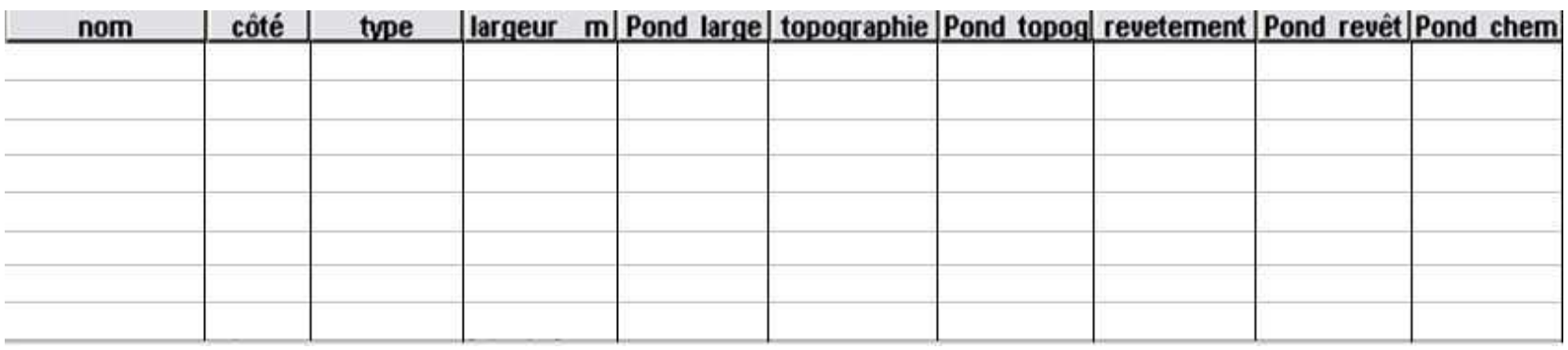
- ✓ La colonne « Nom » correspond au nom de la rue ou de la place dans laquelle le tronçon se trouve.
- ✓ La colonne « côté » précisera si le tronçon étudié se trouve du côté pair ou impair de la rue. La mention <NULL> apparaîtra dans le cas d'un passage piéton, d'un cheminement central ou au sein d'une place.
- ✓ Le type de cheminement précisera si le tronçon est un trottoir, un accotement, un passage piéton, un cheminement piéton ou de la voirie. Par cheminement piéton on entend toute zone de déplacement dédiée aux piétons comme au sein des voies piétonnes ou semi-piétonnes, des squares ou encore des parkings. Le terme « voirie » sera quant à lui utilisé au niveau des accès de propriétés ou de sorties de garage donnant sur le cheminement réservé aux piétons.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G.

Chaque tronçon étant numérisé par un trait, il sera répertorié dans la table attributaire « cheminement ». A un tronçon correspondra différents attributs observables dans la table suivante.



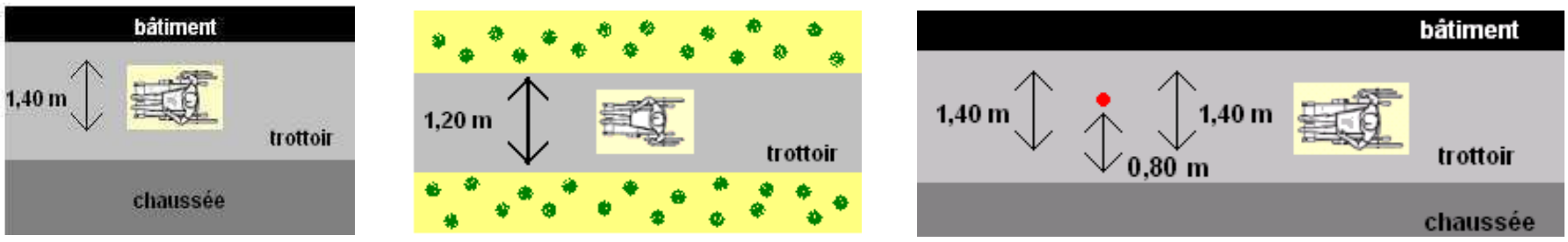
**25. Table attributaire des cheminements**

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

- ✓ La colonne « Nom » correspond au nom de la rue ou de la place dans laquelle le tronçon se trouve.
- ✓ La colonne « côté » précisera si le tronçon étudié se trouve du côté pair ou impair de la rue. La mention <NULL> apparaîtra dans le cas d'un passage piéton, d'un cheminement central ou au sein d'une place.
- ✓ Le type de cheminement précisera si le tronçon est un trottoir, un accotement, un passage piéton, un cheminement piéton ou de la voirie. Par cheminement piéton on entend toute zone de déplacement dédiée aux piétons comme au sein des voies piétonnes ou semi-piétonnes, des squares ou encore des parkings. Le terme « voirie » sera quant à lui utilisé au niveau des accès de propriétés ou de sorties de garage donnant sur le cheminement réservé aux piétons.

✓ La largeur du tronçon correspondra à l'une des catégories définies précédemment. Elle sera suivie de la case « pondération » dans laquelle on pourra trouver l'un des attributs suivants :

– **l'attribut 1** définira une largeur de cheminement aux normes. Selon les normes en vigueur, un cheminement est aux normes si sa largeur est de 1,40 m ou de 1,20 m en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement. Celle-ci peut également être réduite à 0,80 m de façon ponctuelle si de part et d'autre du rétrécissement le cheminement est aux normes.




**26. Largeurs aux normes selon la configuration du cheminement piétonnier**

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

– **L'attribut 2** définira une largeur de cheminement non aux normes mais facilement corrigeable. Dans la mesure où l'élargissement d'un cheminement nécessite dans la majorité des cas des travaux conséquents, cet attribut n'apparaîtra que très rarement dans les tables.

– **L'attribut 3** définira une largeur de cheminement non aux normes et difficilement corrigeable.

Il est à préciser que les qualificatifs « facilement corrigeable » et « difficilement corrigeable » sont définis d'un point de vue technique et financier. A chaque fois, les partis pris présentés se justifient par les renseignements apportés par le service technique de la ville de Saint Pierre d'Oléron.

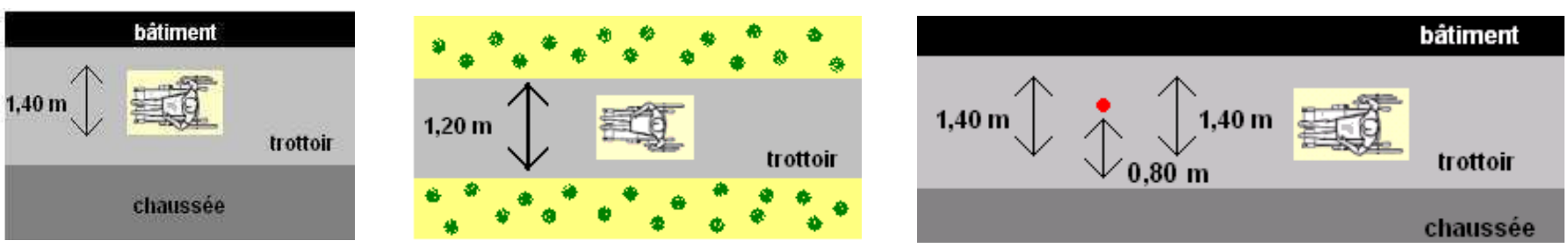


DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G.

✓ La largeur du tronçon correspondra à l'une des catégories définies précédemment. Elle sera suivie de la case « pondération » dans laquelle on pourra trouver l'un des attributs suivants :

– **l'attribut 1** définira une largeur de cheminement aux normes. Selon les normes en vigueur, un cheminement est aux normes si sa largeur est de 1,40 m ou de 1,20 m en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement. Celle-ci peut également être réduite à 0,80 m de façon ponctuelle si de part et d'autre du rétrécissement le cheminement est aux normes.




**26. Largeurs aux normes selon la configuration du cheminement piétonnier**

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

– **L'attribut 2** définira une largeur de cheminement non aux normes mais facilement corrigeable. Dans la mesure où l'élargissement d'un cheminement nécessite dans la majorité des cas des travaux conséquents, cet attribut n'apparaîtra que très rarement dans les tables.

– **L'attribut 3** définira une largeur de cheminement non aux normes et difficilement corrigeable.

Il est à préciser que les qualificatifs « facilement corrigeable » et « difficilement corrigeable » sont définis d'un point de vue technique et financier. A chaque fois, les partis pris présentés se justifient par les renseignements apportés par le service technique de la ville de Saint Pierre d'Oléron.

- ✓ La colonne « topographie » du cheminement sera suivie, elle aussi, de la case « pondération » dans laquelle pourra être rentrés un des deux attributs suivants :
  - **L'attribut 1** qualifiera une pente ou un dévers aux normes selon la législation.

  - **L'attribut 3** qualifiera une pente ou un dévers non aux normes et difficilement corrigeable.

En effet toujours selon le service technique de Saint Pierre d'Oléron, rectifier un dévers ou une pente entraîne des travaux importants c'est pourquoi l'attribut 2 ne sera pas associé au paramètre topographie.

- ✓ La nature du revêtement correspondra à l'un des sept types exposés précédemment. A cette caractéristique sera associée le même système de pondération que pour le critère largeur :
  - **l'attribut 1** définira un revêtement aux normes c'est à dire un sol non meuble, non glissant et sans obstacles à la roue. Cette catégorie se justifie par la pratique du terrain notamment par la mise en situation en fauteuil roulant.

  - **L'attribut 2** qualifiera un revêtement non aux normes mais facilement corrigeable. Il sera attribué à ce tronçon si le revêtement présente de façon ponctuelle un défaut rectifiable. Selon le service technique de la ville de Saint Pierre d'Oléron, il est aisé de faire une reprise de revêtement sur cinq mètres. Au delà, des travaux plus conséquents sont nécessaires.
    Cet attribut sera également employé dans le cas d'un passage piéton pour différentes raisons : soit la peinture de ce dernier est effacée, soit le passage n'est pas bordé de deux bandes d'éveil de vigilance.

  - **L'attribut 3** sera utilisé pour un revêtement non aux normes et difficilement corrigeable. Il apparaîtra donc pour toutes les autres situations que celles exposées précédemment.

- ✓ La « pondération de cheminement » sera donnée par la plus forte pondération de ces trois paramètres.

Chaque tronçon pondéré sera traduit sur la cartographie par une couleur dont le code est le suivant :

vert : 1 = aux normes
orange : 2 = pas aux normes mais facilement corrigeable
rouge : 3 = pas aux normes et difficilement corrigeable



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G.

- ✓ La colonne « topographie » du cheminement sera suivie, elle aussi, de la case « pondération » dans laquelle pourra être rentrés un des deux attributs suivants :
  - **L'attribut 1** qualifiera une pente ou un dévers aux normes selon la législation.

  - **L'attribut 3** qualifiera une pente ou un dévers non aux normes et difficilement corrigeable.

En effet toujours selon le service technique de Saint Pierre d'Oléron, rectifier un dévers ou une pente entraîne des travaux importants c'est pourquoi l'attribut 2 ne sera pas associé au paramètre topographie.

- ✓ La nature du revêtement correspondra à l'un des sept types exposés précédemment. A cette caractéristique sera associée le même système de pondération que pour le critère largeur :
  - **l'attribut 1** définira un revêtement aux normes c'est à dire un sol non meuble, non glissant et sans obstacles à la roue. Cette catégorie se justifie par la pratique du terrain notamment par la mise en situation en fauteuil roulant.

  - **L'attribut 2** qualifiera un revêtement non aux normes mais facilement corrigeable. Il sera attribué à ce tronçon si le revêtement présente de façon ponctuelle un défaut rectifiable. Selon le service technique de la ville de Saint Pierre d'Oléron, il est aisé de faire une reprise de revêtement sur cinq mètres. Au delà, des travaux plus conséquents sont nécessaires.
    Cet attribut sera également employé dans le cas d'un passage piéton pour différentes raisons : soit la peinture de ce dernier est effacée, soit le passage n'est pas bordé de deux bandes d'éveil de vigilance.

  - **L'attribut 3** sera utilisé pour un revêtement non aux normes et difficilement corrigeable. Il apparaîtra donc pour toutes les autres situations que celles exposées précédemment.

- ✓ La « pondération de cheminement » sera donnée par la plus forte pondération de ces trois paramètres.

Chaque tronçon pondéré sera traduit sur la cartographie par une couleur dont le code est le suivant :

vert : 1 = aux normes
orange : 2 = pas aux normes mais facilement corrigeable
rouge : 3 = pas aux normes et difficilement corrigeable

## III.2 La cartographie des places

Chaque place sera numérisée par un polygone épousant ses contours, elle sera répertoriée dans la table attributaire « place ». A une place correspondra différents attributs observables dans la table suivante.

| Nom | largeur | pond_largeur | topographie | pond_topographie | revêtement | pond_revêtement | pond_cheminement |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> |
| <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> |
| <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> |
| | | | | | | | |

**27. Table attributaire des places**

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

- ✓ La colonne « Nom » correspond au nom de la place.
- ✓ La largeur du cheminement au sein de la place correspondra à l'une des catégories définies précédemment. Elle sera suivie de la case « pondération ». Celle-ci sera toujours égale à 1, car la largeur ne pourra correspondre qu'à la catégorie : >1,40 m.
- ✓ La colonne « topographie » du cheminement sera suivie, elle aussi, de la case « pondération » dans laquelle pourra être rentrés un des deux attributs suivants 1 ou 3.
- ✓ La nature du revêtement correspondra à l'un des sept types exposés précédemment. A cette caractéristique sera associée le même système de pondération que celui appliqué à la nature du revêtement d'un cheminement.
- ✓ La « pondération de la place » sera donnée par la plus forte pondération des ces trois paramètres.

Chaque place pondérée sera traduite sur la cartographie par un polygone de couleur dont le code est le suivant :

vert : 1 = aux normes
orange : 2 = pas aux normes mais facilement corrigeable
rouge : 3 = pas aux normes et difficilement corrigeable



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G.

III.2 La cartographie des places

Chaque place sera numérisée par un polygone épousant ses contours, elle sera répertoriée dans la table attributaire « place ». A une place correspondra différents attributs observables dans la table suivante.

| Nom | largeur | pond_largeur | topographie | pond_topographie | revêtement | pond_revêtement | pond_cheminement |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> |
| <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> |
| <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> |
| | | | | | | | |

**27. Table attributaire des places**

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

- ✓ La colonne « Nom » correspond au nom de la place.
- ✓ La largeur du cheminement au sein de la place correspondra à l'une des catégories définies précédemment. Elle sera suivie de la case « pondération ». Celle-ci sera toujours égale à 1, car la largeur ne pourra correspondre qu'à la catégorie : >1,40 m.
- ✓ La colonne « topographie » du cheminement sera suivie, elle aussi, de la case « pondération » dans laquelle pourra être rentrés un des deux attributs suivants 1 ou 3.
- ✓ La nature du revêtement correspondra à l'un des sept types exposés précédemment. A cette caractéristique sera associée le même système de pondération que celui appliqué à la nature du revêtement d'un cheminement.
- ✓ La « pondération de la place » sera donnée par la plus forte pondération des ces trois paramètres.

Chaque place pondérée sera traduite sur la cartographie par un polygone de couleur dont le code est le suivant :

vert : 1 = aux normes
orange : 2 = pas aux normes mais facilement corrigeable
rouge : 3 = pas aux normes et difficilement corrigeable

### III.3 La cartographie des obstacles au cheminement piéton

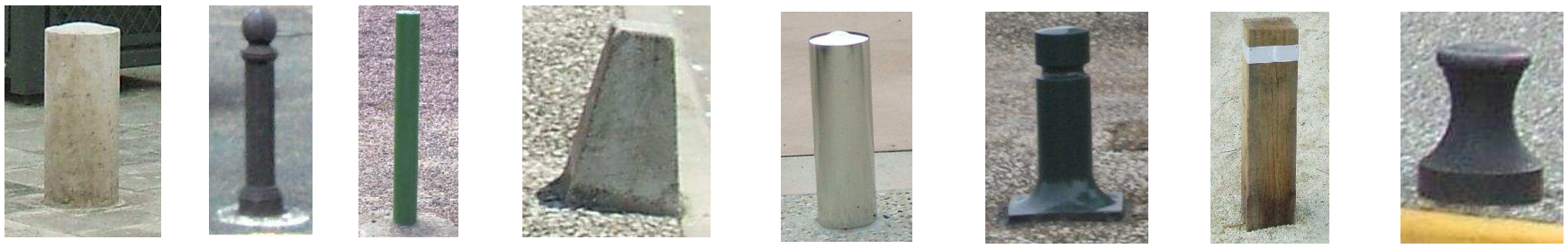
Chaque obstacle au cheminement recensé sur le terrain sera numérisé par un point et répertorié dans la table attributaire « obstacles ». A chaque obstacle correspondra différents attributs observables dans la table suivante.

| Rue | Trottoir | Nature | Unités | dimension | Ponderatio | h_moteur | h_visuel | pers_agées |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| <Null> | <Null> | | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> |
| <Null> | <Null> | | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> |
| <Null> | <Null> | | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> |
| <Null> | <Null> | | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> |
| <Null> | <Null> | | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> |

**28. Table attributaire des obstacles**

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

- ✓ La colonne « Rue » correspond au nom de la rue ou de la place dans laquelle l'obstacle se trouve.
- ✓ La colonne « trottoir » précisera si l'obstacle étudié se trouve du côté pair ou impair de la rue. La mention <NULL> apparaîtra dans le cas d'un obstacle situé sur un cheminement central ou au sein d'une place.
- ✓ La nature de l'obstacle sera précisée dans la troisième colonne. Afin d'éviter d'avoir une multitude de nature d'obstacle, nous en avons regroupé certains sous le même terme.
  Par exemple, le terme potelet correspondra aux différents obstacles présentés ci-dessous :



**29 : Différents types de potelet**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G.

III.3 La cartographie des obstacles au cheminement piéton

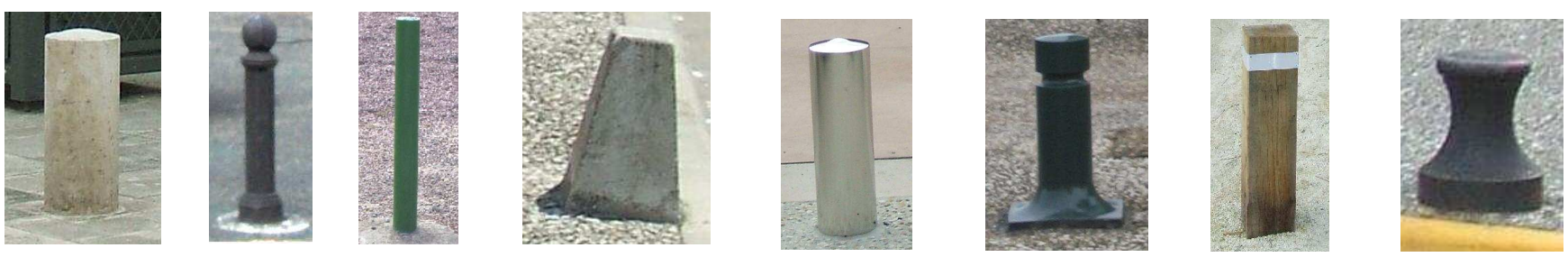
Chaque obstacle au cheminement recensé sur le terrain sera numérisé par un point et répertorié dans la table attributaire « obstacles ». A chaque obstacle correspondra différents attributs observables dans la table suivante.

| Rue | Trottoir | Nature | Unités | dimension | Ponderatio | h_moteur | h_visuel | pers_agées |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| <Null> | <Null> | | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> |
| <Null> | <Null> | | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> |
| <Null> | <Null> | | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> |
| <Null> | <Null> | | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> |
| <Null> | <Null> | | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> |

**28. Table attributaire des obstacles**

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

- ✓ La colonne « Rue » correspond au nom de la rue ou de la place dans laquelle l'obstacle se trouve.
- ✓ La colonne « trottoir » précisera si l'obstacle étudié se trouve du côté pair ou impair de la rue. La mention <NULL> apparaîtra dans le cas d'un obstacle situé sur un cheminement central ou au sein d'une place.
- ✓ La nature de l'obstacle sera précisée dans la troisième colonne. Afin d'éviter d'avoir une multitude de nature d'obstacle, nous en avons regroupé certains sous le même terme.
  Par exemple, le terme potelet correspondra aux différents obstacles présentés ci-dessous :



**29 : Différents types de potelet**

- ✓ Dans la colonne « unité » sera rentré le nombre d'obstacles présentant les mêmes caractéristiques et situés à proximité.

- ✓ La colonne « dimensions » apportera des renseignements sur la gêne occasionnée par l'obstacle. Il pourra s'agir de la largeur laissée par l'obstacle sur le cheminement, de la hauteur de franchissement d'une marche, de la largeur d'un interstice ou encore de la hauteur d'un obstacle. Dans la table attributaire, les mesures pourront être suivies de l'abréviation « CC » signifiant côté chaussée et de l'abréviation « CB » signifiant côté bâti.

- ✓ De la même façon que pour les tronçons, une pondération sera associée à chaque obstacle et le même système sera appliqué :
  - un obstacle présent sur un cheminement piéton aux normes et laissant un passage sur ce dernier supérieur ou égal à 0,80 mètres correspondra à **l'attribut 1**.

Les obstacles non aux normes correspondront à tous les obstacles laissant un passage inférieur à 0,80 mètres quelque soit la largeur du cheminement ou laissant un passage supérieur à 0,80 mètres mais sur un cheminement non aux normes.

  - **L'attribut 2** sera associé à un obstacle non aux normes et facilement corrigeable. L'usage du terme facilement corrigeable a été justifié par la pratique du terrain et les renseignements apportés par le service technique de la ville de Saint Pierre d'Oléron. Il qualifiera des obstacles qui pourront être enlevé facilement c'est à dire qui ne nécessiteront pas d'intervention lourde d'un point vue technique et financier. Ainsi, les obstacles rentrant dans cette catégorie sont : les panneaux de signalisation, le mobilier urbain (une jardinière, un banc, un garde corps, un potelet), la végétation.

  - **L'attribut 3** sera associé à un obstacle non aux normes et difficilement corrigeable. Tous les obstacles ne répondant pas aux critères de la catégorie précédente auront donc une pondération de 3. Il s'agit par exemple des grilles d'évacuation des eaux dont les fentes sont supérieures à deux centimètres de large. Bien que leur remplacement ne présente pas de difficultés techniques, leur coût unitaire élevé et leur nombre au sein d'un périmètre représentent une difficulté d'ordre financier. D'autre part les constructeurs de matériaux ont du retard dans la fabrication de produits répondant aux toutes dernières normes d'accessibilité.

- ✓ Les trois dernières colonnes correspondent aux trois types de personnes à mobilité réduite susceptibles d'être gênées par l'obstacle présent sur leur cheminement. Pour le système d'information géographique, seuls les handicapés moteurs, les handicapés visuels et les personnes âgées ont été retenus dans la mesure où ce sont les trois catégories de personnes à mobilité réduite pour lesquelles il existe des normes que l'on peut mesurer et donc cartographier. En effet, au sein des espaces publics, la loi ne précise pas de normes quantifiables pour les handicaps auditifs, mentaux et psychiques.
  Pour indiquer que l'obstacle constitue une gêne, le chiffre 1 apparaîtra dans la colonne de la personne à mobilité réduite concernée. A l'inverse, le chiffre 0 apparaîtra dès lors que l'obstacle situé sur le cheminement piéton ne lui constitue pas une gêne. Toutefois dès lors que la pondération 1 aura été appliquée à un obstacle, le chiffre 1 apparaîtra dans les trois colonnes. Puisque « l'obstacle » est aux normes, il ne



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G.

✓ Dans la colonne « unité » sera rentré le nombre d'obstacles présentant les mêmes caractéristiques et situés à proximité.

✓ La colonne « dimensions » apportera des renseignements sur la gêne occasionnée par l'obstacle. Il pourra s'agir de la largeur laissée par l'obstacle sur le cheminement, de la hauteur de franchissement d'une marche, de la largeur d'un interstice ou encore de la hauteur d'un obstacle. Dans la table attributaire, les mesures pourront être suivies de l'abréviation « CC » signifiant côté chaussée et de l'abréviation « CB » signifiant côté bâti.

✓ De la même façon que pour les tronçons, une pondération sera associée à chaque obstacle et le même système sera appliqué :
– un obstacle présent sur un cheminement piéton aux normes et laissant un passage sur ce dernier supérieur ou égal à 0,80 mètres correspondra à **l'attribut 1**.

Les obstacles non aux normes correspondront à tous les obstacles laissant un passage inférieur à 0,80 mètres quelque soit la largeur du cheminement ou laissant un passage supérieur à 0,80 mètres mais sur un cheminement non aux normes.

– **L'attribut 2** sera associé à un obstacle non aux normes et facilement corrigeable. L'usage du terme facilement corrigeable a été justifié par la pratique du terrain et les renseignements apportés par le service technique de la ville de Saint Pierre d'Oléron. Il qualifiera des obstacles qui pourront être enlevé facilement c'est à dire qui ne nécessiteront pas d'intervention lourde d'un point vue technique et financier. Ainsi, les obstacles rentrant dans cette catégorie sont : les panneaux de signalisation, le mobilier urbain (une jardinière, un banc, un garde corps, un potelet), la végétation.

– **L'attribut 3** sera associé à un obstacle non aux normes et difficilement corrigeable. Tous les obstacles ne répondant pas aux critères de la catégorie précédente auront donc une pondération de 3. Il s'agit par exemple des grilles d'évacuation des eaux dont les fentes sont supérieures à deux centimètres de large. Bien que leur remplacement ne présente pas de difficultés techniques, leur coût unitaire élevé et leur nombre au sein d'un périmètre représentent une difficulté d'ordre financier. D'autre part les constructeurs de matériaux ont du retard dans la fabrication de produits répondant aux toutes dernières normes d'accessibilité.

✓ Les trois dernières colonnes correspondent aux trois types de personnes à mobilité réduite susceptibles d'être gênées par l'obstacle présent sur leur cheminement. Pour le système d'information géographique, seuls les handicapés moteurs, les handicapés visuels et les personnes âgées ont été retenus dans la mesure où ce sont les trois catégories de personnes à mobilité réduite pour lesquelles il existe des normes que l'on peut mesurer et donc cartographier. En effet, au sein des espaces publics, la loi ne précise pas de normes quantifiables pour les handicaps auditifs, mentaux et psychiques.
Pour indiquer que l'obstacle constitue une gêne, le chiffre 1 apparaîtra dans la colonne de la personne à mobilité réduite concernée. A l'inverse, le chiffre 0 apparaîtra dès lors que l'obstacle situé sur le cheminement piéton ne lui constitue pas une gêne. Toutefois dès lors que la pondération 1 aura été appliquée à un obstacle, le chiffre 1 apparaîtra dans les trois colonnes. Puisque « l'obstacle » est aux normes, il ne

34

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

constitue une gêne pour personne.
Par exemple, une grille d'évacuation des eaux avec des fentes supérieures à 2 cm et donc de pondération 3 d'après les explications précédentes, est ne gêne pour les handicapés moteurs dans la mesure où les roues de leur fauteuil peuvent se coincer dans les fentes. Le chiffre 1 apparaîtra donc dans la colonne « handicapé moteur ». La grille constitue également une gêne pour les personnes âgées se déplaçant à l'aide d'une canne ou d'un déambulateur pour la même raison que citée précédemment. Le chiffre 1 apparaîtra donc dans la colonne « personne âgée ». Cependant une personne atteinte de handicap visuel n'étant pas gênée par une grille, le chiffre 0 apparaîtra donc dans la colonne « handicapé visuel ».
Une bordure de trottoir dont la hauteur de franchissement est comprise entre 2 et 16 cm constitue une gêne pour les handicapés moteurs. Si celle–ci est en limite de voirie, elle constitue également une gêne pour les handicapés visuels qui sont alors mis en situation de danger. Au dessus de 16 cm, la hauteur de franchissement constitue une gêne pour les personnes âgées.
Les obstacles en saillie de plus de 2 cm, comme les plaques présentes sur les trottoirs ne constituent une gêne que pour les handicapés moteurs dans la mesure où ces derniers représentent des obstacles à la roue.

Chaque obstacle pondéré sera traduit sur la cartographie par une couleur dont le code est le suivant :

vert : 1 = aux normes
orange : 2 = pas aux normes mais facilement corrigeable
rouge : 3 = pas aux normes et difficilement corrigeable



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G.

constitue une gêne pour personne.
Par exemple, une grille d'évacuation des eaux avec des fentes supérieures à 2 cm et donc de pondération 3 d'après les explications précédentes, est ne gêne pour les handicapés moteurs dans la mesure où les roues de leur fauteuil peuvent se coincer dans les fentes. Le chiffre 1 apparaîtra donc dans la colonne « handicapé moteur ». La grille constitue également une gêne pour les personnes âgées se déplaçant à l'aide d'une canne ou d'un déambulateur pour la même raison que citée précédemment. Le chiffre 1 apparaîtra donc dans la colonne « personne âgée ». Cependant une personne atteinte de handicap visuel n'étant pas gênée par une grille, le chiffre 0 apparaîtra donc dans la colonne « handicapé visuel ».
Une bordure de trottoir dont la hauteur de franchissement est comprise entre 2 et 16 cm constitue une gêne pour les handicapés moteurs. Si celle–ci est en limite de voirie, elle constitue également une gêne pour les handicapés visuels qui sont alors mis en situation de danger. Au dessus de 16 cm, la hauteur de franchissement constitue une gêne pour les personnes âgées.
Les obstacles en saillie de plus de 2 cm, comme les plaques présentes sur les trottoirs ne constituent une gêne que pour les handicapés moteurs dans la mesure où ces derniers représentent des obstacles à la roue.

Chaque obstacle pondéré sera traduit sur la cartographie par une couleur dont le code est le suivant :

vert : 1 = aux normes
orange : 2 = pas aux normes mais facilement corrigeable
rouge : 3 = pas aux normes et difficilement corrigeable

### III.4 La cartographie des équipements

Chaque équipement public recensé au sein des périmètres sera numérisé par un point et répertorié dans la table attributaire « équipement ». A chaque équipement correspondra différents attributs observables dans la table suivante.

| rue | nature | dimension | pondération | h_moteur | h_visuel | pers_agées |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> |
| | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> |
| | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> |
| | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> | <Null> |

**30. Table attributaire des équipements**

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

- ✓ La colonne « Rue » correspond au nom de la rue ou de la place dans laquelle l'équipement se trouve.
- ✓ La nature de l'équipement sera précisée dans la seconde colonne. Il pourra s'agir des toilettes publiques, des cabines téléphoniques, des distributeurs de billets, des places de stationnement ou encore des bancs situés sur le cheminement piéton.
- ✓ Dans la troisième colonne figurent les dimensions de l'équipement comme la largeur des portes, la hauteur de l'équipement, ou la lisibilité de l'information dans le cas des plans de ville.
- ✓ A partir de la colonne précédente sera déterminée la pondération de chaque équipement. Comme précédemment, la colonne pourra comprendre l'un des trois attributs suivant :
  - **L'attribut 1** sera associé à un équipement aux normes c'est à dire accessible aux trois types de personnes à mobilité réduite. Une place de parking réservée aux personnes handicapées sera considérée aux normes si ses dimensions sont conformes aux normes en vigueur et si elle est indiquée par un panneau de signalisation aux normes. Un plan de ville aura l'attribut 1 si les informations qu'il contient sont présentées de façon claire et aérée et si le repère « Vous–êtes ici » (ou tout autre formulation équivalente) est présent.
    La pondération d'un équipement ne dépend que de celui-ci et non pas de son environnement. Ainsi pour un banc, lorsque sa hauteur d'assise est correcte, sa pondération est de 1 et ce même si le banc est situé sur un trottoir inaccessible.

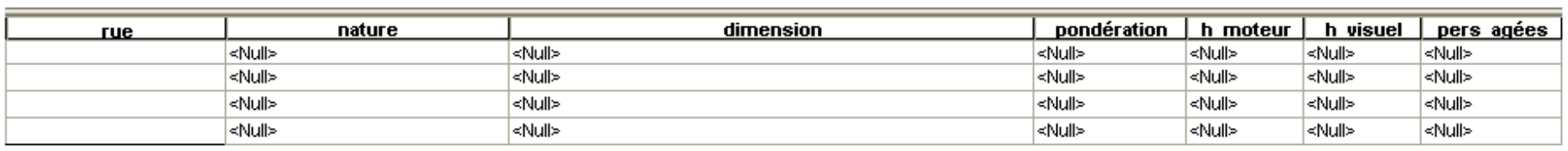


DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G.

III.4 La cartographie des équipements

Chaque équipement public recensé au sein des périmètres sera numérisé par un point et répertorié dans la table attributaire « équipement ». A chaque équipement correspondra différents attributs observables dans la table suivante.



30. Table attributaire des équipements

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

- ✓ La colonne « Rue » correspond au nom de la rue ou de la place dans laquelle l'équipement se trouve.
- ✓ La nature de l'équipement sera précisée dans la seconde colonne. Il pourra s'agir des toilettes publiques, des cabines téléphoniques, des distributeurs de billets, des places de stationnement ou encore des bancs situés sur le cheminement piéton.
- ✓ Dans la troisième colonne figurent les dimensions de l'équipement comme la largeur des portes, la hauteur de l'équipement, ou la lisibilité de l'information dans le cas des plans de ville.
- ✓ A partir de la colonne précédente sera déterminée la pondération de chaque équipement. Comme précédemment, la colonne pourra comprendre l'un des trois attributs suivant :
  - **L'attribut 1** sera associé à un équipement aux normes c'est à dire accessible aux trois types de personnes à mobilité réduite. Une place de parking réservée aux personnes handicapées sera considérée aux normes si ses dimensions sont conformes aux normes en vigueur et si elle est indiquée par un panneau de signalisation aux normes. Un plan de ville aura l'attribut 1 si les informations qu'il contient sont présentées de façon claire et aérée et si le repère « Vous–êtes ici » (ou tout autre formulation équivalente) est présent.
    La pondération d'un équipement ne dépend que de celui-ci et non pas de son environnement. Ainsi pour un banc, lorsque sa hauteur d'assise est correcte, sa pondération est de 1 et ce même si le banc est situé sur un trottoir inaccessible.

- **L'attribut 2** sera associé à un équipement non aux normes mais facilement corrigeable. Il pourra s'agir par exemple d'une place de parking avec des dimensions aux normes mais ne présentant pas de panneau de signalisation conforme aux normes ou bien d'une place aux dimensions trop étroites mais possédant un espace suffisant pour l'agrandir. Une cabine téléphonique aux dimensions aux normes mais présentant un ressaut à l'entrée sera considérée comme facilement corrigeable.

- **L'attribut 3** sera associé à un équipement non aux normes et difficilement corrigeable. Une cabine de téléphone avec des dimensions standards, un distributeur de billets avec un de ses éléments trop haut, un plan illisible ou encore des toilettes publiques aux dimensions standards seront considérés comme des équipements difficilement corrigeable.

✓ Les trois dernières colonnes correspondent aux trois types de personnes à mobilité réduite pour lesquelles l'équipement présent sur leur cheminement peut s'avérer inaccessible. Pour indiquer que l'équipement est inaccessible, le chiffre 1 apparaîtra dans la colonne de la personne à mobilité réduite concernée. A l'inverse, le chiffre 0 apparaîtra dès lors que l'équipement situé sur le cheminement piéton est accessible pour la personne à mobilité réduite concernée. Dès lors que la pondération 1 aura été appliquée à un équipement, le chiffre 1 apparaîtra dans les trois colonnes. En ce qui concerne la hauteur des équipements, pour les personnes en fauteuil roulant celle-ci ne devra pas dépasser 1,30 m. Pour les personnes âgées, il a été décidé que la hauteur maximale d'atteinte sera de 1,50 m.

Chaque équipement pondéré sera traduit sur la cartographie par une couleur dont le code est le même que précédemment :

vert : 1 = aux normes
orange : 2 = pas aux normes mais facilement corrigeable
rouge : 3 = pas aux normes et difficilement corrigeable



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G.

- **L'attribut 2** sera associé à un équipement non aux normes mais facilement corrigeable. Il pourra s'agir par exemple d'une place de parking avec des dimensions aux normes mais ne présentant pas de panneau de signalisation conforme aux normes ou bien d'une place aux dimensions trop étroites mais possédant un espace suffisant pour l'agrandir. Une cabine téléphonique aux dimensions aux normes mais présentant un ressaut à l'entrée sera considérée comme facilement corrigeable.

- **L'attribut 3** sera associé à un équipement non aux normes et difficilement corrigeable. Une cabine de téléphone avec des dimensions standards, un distributeur de billets avec un de ses éléments trop haut, un plan illisible ou encore des toilettes publiques aux dimensions standards seront considérés comme des équipements difficilement corrigeable.

✓ Les trois dernières colonnes correspondent aux trois types de personnes à mobilité réduite pour lesquelles l'équipement présent sur leur cheminement peut s'avérer inaccessible. Pour indiquer que l'équipement est inaccessible, le chiffre 1 apparaîtra dans la colonne de la personne à mobilité réduite concernée. A l'inverse, le chiffre 0 apparaîtra dès lors que l'équipement situé sur le cheminement piéton est accessible pour la personne à mobilité réduite concernée. Dès lors que la pondération 1 aura été appliquée à un équipement, le chiffre 1 apparaîtra dans les trois colonnes. En ce qui concerne la hauteur des équipements, pour les personnes en fauteuil roulant celle-ci ne devra pas dépasser 1,30 m. Pour les personnes âgées, il a été décidé que la hauteur maximale d'atteinte sera de 1,50 m.

Chaque équipement pondéré sera traduit sur la cartographie par une couleur dont le code est le même que précédemment :

vert : 1 = aux normes
orange : 2 = pas aux normes mais facilement corrigeable
rouge : 3 = pas aux normes et difficilement corrigeable

### III.5 La cartographie des Etablissements Recevant du Publique (ERP)

Chaque établissement recevant du public et présent au sein de chaque périmètre sera numérisé et répertorié dans la table attributaire « ERP ». A chaque établissement recevant du public correspondra deux attributs observables dans la table suivante.

| nom | dimension |
|---|---|
| <Null> | <Null> |
| <Null> | <Null> |
| <Null> | <Null> |
| <Null> | <Null> |
| <Null> | <Null> |

**31. Table attributaire des établissements recevant du public**

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

- ✓ La colonne « Nom » correspond au nom de l'établissement recevant du public.
- ✓ Les caractéristiques de l'accès aux ERP comme la présence de marche ou d'une pente, ou la largeur de l'entrée sont regroupées dans la colonne « dimensions ».

Les ERP ne seront pas associés à une pondération dans la mesure où seul l'accès à ces derniers a été pris en compte. Il aurait été trop arbitraire de juger de l'accessibilité d'un établissement recevant du public qu'à partir de son entrée même si l'accessibilité de cette dernière est primordiale.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
*III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G.*

### III.5 La cartographie des Etablissements Recevant du Publique (ERP)

Chaque établissement recevant du public et présent au sein de chaque périmètre sera numérisé et répertorié dans la table attributaire « ERP ». A chaque établissement recevant du public correspondra deux attributs observables dans la table suivante.

| nom | dimension |
|---|---|
| <Null> | <Null> |
| <Null> | <Null> |
| <Null> | <Null> |
| <Null> | <Null> |
| <Null> | <Null> |

**31. Table attributaire des établissements recevant du public**

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

- ✓ La colonne « Nom » correspond au nom de l'établissement recevant du public.
- ✓ Les caractéristiques de l'accès aux ERP comme la présence de marche ou d'une pente, ou la largeur de l'entrée sont regroupées dans la colonne « dimensions ».

Les ERP ne seront pas associés à une pondération dans la mesure où seul l'accès à ces derniers a été pris en compte. Il aurait été trop arbitraire de juger de l'accessibilité d'un établissement recevant du public qu'à partir de son entrée même si l'accessibilité de cette dernière est primordiale.

38

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

## III.6 Analyse des premières cartographies

Toutes les données précédemment numérisées dans le S.I.G. peuvent être exploitées notamment sous forme de sélections. Ces dernières permettent d'afficher sur la cartographie les informations souhaitées. Pour chaque table attributaire des sélections pourront être effectuées.

- ✓ A partir de la table attributaire « cheminement », il sera possible de comptabiliser tous les tronçons de même pondération.
  A partir de cette même table, il sera possible d'y lire le paramètre parmi la largeur, la topographie et le revêtement auquel est le plus souvent associée une pondération égale à 3. Ainsi le principal défaut en matière de cheminement sur un périmètre sera visible.

| nom | côté | type | largeur_m | Pond_largeur | topographie | Pond_topo | revetement | Pond_revêt | Pond_chem | Pond_totale |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Place Aliénor d'Aquitaine | <Null> | trottoir | <0,80 | 3 | dévers de 12% | 3 | enrobé | 2 | 3 | 3 |
| Place de Verdun | impair | trottoir | [1 ; 1,20[ | 3 | <Null> | 1 | enrobé | 2 | 3 | 3 |
| Place de Verdun | impair | voirie | <Null> | 3 | <Null> | 1 | bitume | 2 | 3 | 3 |
| Place de Verdun | impair | trottoir | <0,80 | 3 | <Null> | 1 | enrobé | 2 | 3 | 3 |
| Place de Verdun | impair | trottoir | [1 ; 1,20[ | 3 | <Null> | 1 | enrobé | 2 | 3 | 3 |
| Place de Verdun | impair | accotement | ≥1,40 | 1 | <Null> | 1 | béton lavé | 1 | 1 | 3 |
| Place de Verdun | impair | cheminement piéton | [1 ; 1,20[ | 3 | pente 3% | 1 | dalles | 1 | 3 | 3 |
| Rue des Dames | pair | trottoir | [1,20 ; 1,40[ | 3 | <Null> | 1 | béton lavé | 1 | 3 | 3 |
| Rue des Dames | pair | accotement | [1,20 ; 1,40[ | 3 | <Null> | 1 | béton lavé | 1 | 3 | 3 |
| Place de Verdun | impair | cheminement piéton | ≥1,40 | 1 | <Null> | 1 | bitume | 1 | 1 | 3 |
| Rue des Dames | pair | accotement | <0,80 | 3 | <Null> | 1 | béton lavé | 1 | 3 | 3 |
| Rue des Dames | pair | trottoir | <0,80 | 3 | <Null> | 1 | béton | 1 | 3 | 3 |
| Rue de la République | pair | voirie | <Null> | 3 | <Null> | 1 | ciment | 1 | 3 | 3 |

**32. Extrait d'une table attributaire « cheminement » dans laquelle on peut voir le principal défaut : la largeur**

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007



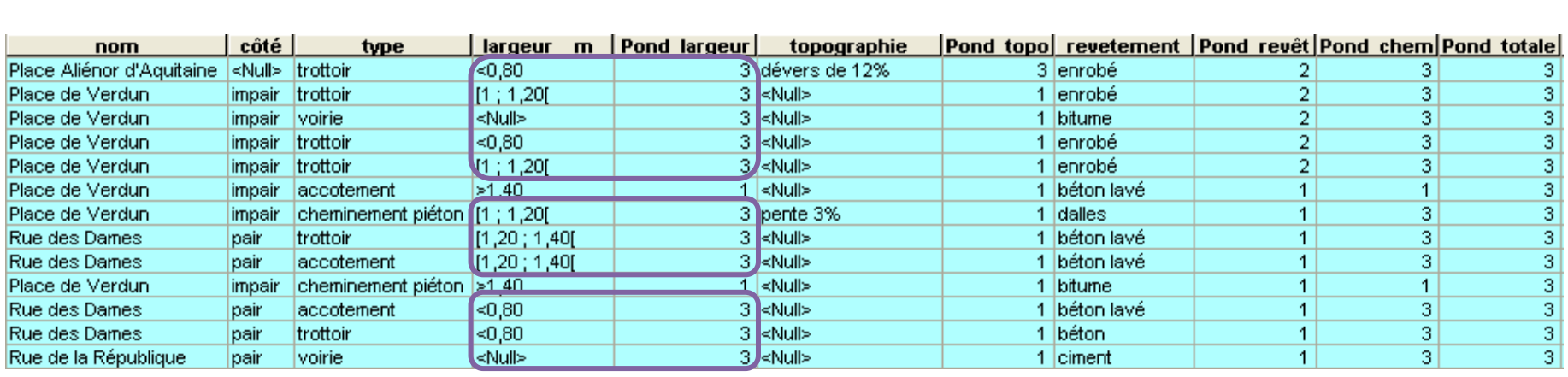
DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G.

III.6 Analyse des premières cartographies

Toutes les données précédemment numérisées dans le S.I.G. peuvent être exploitées notamment sous forme de sélections. Ces dernières permettent d'afficher sur la cartographie les informations souhaitées. Pour chaque table attributaire des sélections pourront être effectuées.

✓ A partir de la table attributaire « cheminement », il sera possible de comptabiliser tous les tronçons de même pondération.
A partir de cette même table, il sera possible d'y lire le paramètre parmi la largeur, la topographie et le revêtement auquel est le plus souvent associée une pondération égale à 3. Ainsi le principal défaut en matière de cheminement sur un périmètre sera visible.



32. Extrait d'une table attributaire « cheminement » dans laquelle on peut voir le principal défaut : la largeur

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

✓ A partir de la table attributaire « obstacle », il sera possible de comptabiliser les obstacles soit suivant leur pondération soit suivant les personnes à mobilité réduite concernées par l'obstacle. A partir de cette même table il sera possible d'afficher, par exemple, les obstacles les plus contraignants c'est à dire ceux de pondération 3. La nature de l'obstacle qui revient le plus souvent, sera ainsi visible dans la table.
Cette même table permettra aussi, par exemple, d'afficher tous les obstacles constituant une gêne au déplacement des handicapés moteurs. La nature de l'obstacle qui gêne le plus les handicapés moteurs, sera ainsi visible dans la table.

| Rue | Trottoir | Nature | Unités | dimension | Ponderatio | h_moteur | h_visuel | pers_agées |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Place de Verdun | impair | Bordure de trottoir | 1 | Hauteur de franchissement de 14 cm | 3 | 1 | 1 | 0 |
| Place de Verdun | impair | Bordure de trottoir | 1 | Hauteur de franchissement de 27 cm | 3 | 1 | 1 | 1 |
| Place de Verdun | impair | Bordure de trottoir | 1 | Hauteur de franchissement de 12 cm | 3 | 1 | 1 | 0 |
| Place de Verdun | impair | Marche | 1 | Passage de 0 m sur 1 m | 3 | 1 | 1 | 1 |
| Place de Verdun | impair | Marche | 1 | Passage de 0 m sur 1 m | 3 | 1 | 1 | 1 |
| Place de Verdun | impair | Marche | 1 | Passage de 0 m sur 1 m | 3 | 1 | 1 | 1 |
| Place de Verdun | impair | Marche | 4 | Hauteur de franchissement de 14 à 17 cm | 3 | 1 | 1 | 1 |
| Rue de la Cure | pair | Marche | 5 | Passage de 0 m sur 0,70 m | 3 | 1 | 1 | 1 |
| Place de Verdun | impair | Grille d'évacuation des eaux | 1 | Fentes supérieures à 2 cm | 3 | 1 | 0 | 1 |
| Rue des Dames | impair | Bordure de trottoir | 1 | Hauteur de franchissement de 13,5 cm | 3 | 1 | 1 | 0 |
| Rue des Dames | pair | Bordure de trottoir | 1 | Hauteur de franchissement de 12,5 cm | 3 | 1 | 1 | 0 |
| Rue des Dames | pair | Bordure de trottoir | 1 | Hauteur de franchissement de 11 cm | 3 | 1 | 1 | 0 |

**33. Extrait d'une table attributaire « obstacle » dans laquelle on peut voir les obstacles gênant les handicapés moteurs**

Pour le recensement des obstacles « non gênants » pour un type de PMR, il sera pris en compte bien sûr les obstacles de pondération 1 mais également ceux de pondération totale 2 ou 3 affichant un 0 dans la colonne du PMR concerné ; comme nous pouvons le voir dans la table ci-dessous :

| Rue | Trottoir | Nature | Unités | dimension | Ponderatio | pers_agées | h_moteur | h_visuel |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rue des Dames | pair | Bordure de trottoir | 1 | Hauteur de franchissement de 12,5 cm | 3 | 0 | 1 | 1 |
| Place de Verdun | <Null> | Marche | 2 | Hauteur de franchissement de 3 et 15 cm | 3 | 0 | 1 | 1 |
| Rue de la Cure | <Null> | Bordure de trottoir | 1 | Hauteur de franchissement de 13 cm | 3 | 0 | 1 | 1 |
| Rue de l'Eglise | <Null> | Jardinière | 1 | Passages de 1,30 m côté pair et 1,20 m côté im | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Rue des Dames | pair | Jardinière | 1 | Passage de 0,43 m CC et de 0,93 m CB | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Rue Rhin et Danube | impair | Panneau de signalisation | 1 | Passage de 1,04 m sur 1,36 m | 2 | 0 | 1 | 0 |
| Rue des Dames | impair | Panneau de signalisation | 1 | Passage de 1,10 m sur 1,34 m | 2 | 0 | 1 | 0 |
| Rue des Dames | pair | Plaque | 1 | En saillie de plus de 2 cm | 3 | 0 | 1 | 0 |
| Rue des Dames | pair | Marche | 1 | Passage de 1,05 m sur 1,40 m | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Rue des Dames | pair | Gouttière | 1 | Passage de 1,26 m sur 1,40 m | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Rue des Dames | pair | Gouttière | 1 | Passage de 1,16 m sur 1,52 m | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Rue des Dames | pair | Marche | 1 | Passage de 0,92 m sur 1,63 m | 1 | 1 | 1 | 1 |

**34. Extrait d'une table attributaire « obstacle » dans laquelle on peut voir les obstacles non gênant pour les personnes âgées**

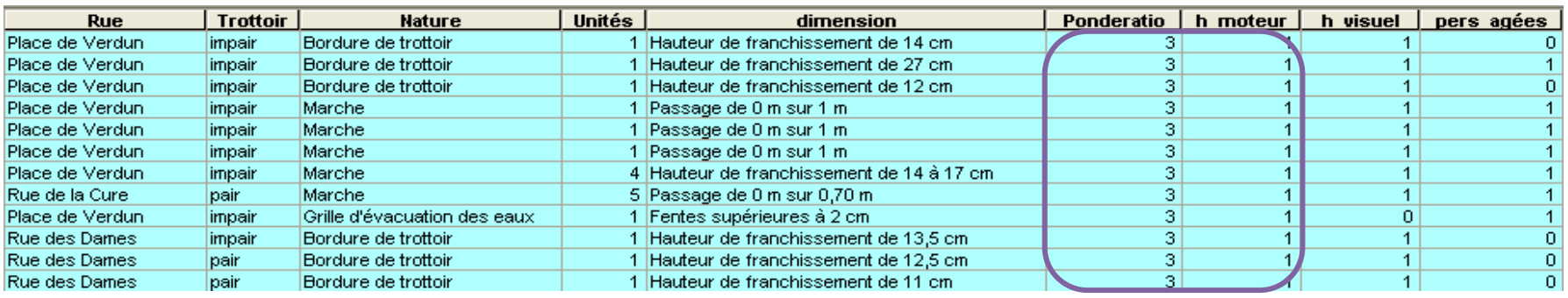
Réalisations : Stage Polytech'Tours 2007



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

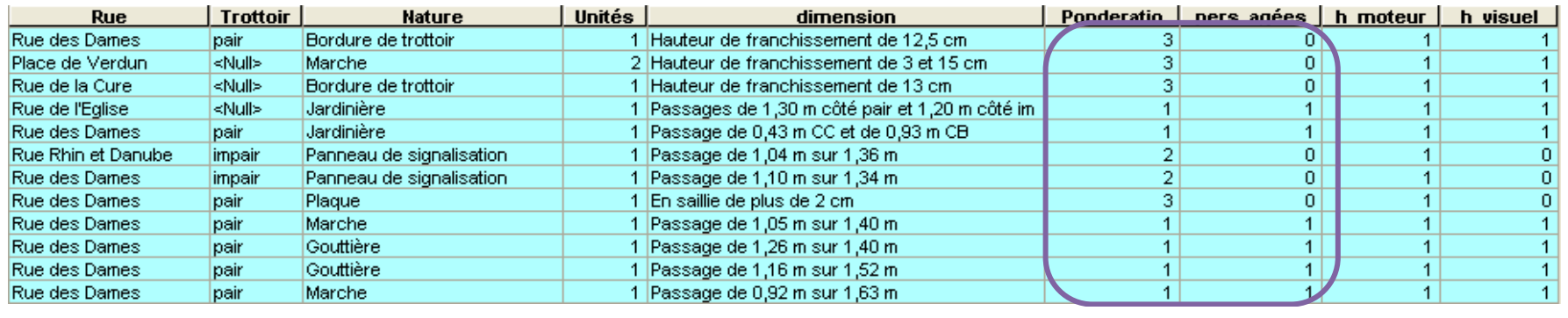
Tome II : Méthode de travail
III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G.

✓ A partir de la table attributaire « obstacle », il sera possible de comptabiliser les obstacles soit suivant leur pondération soit suivant les personnes à mobilité réduite concernées par l'obstacle. A partir de cette même table il sera possible d'afficher, par exemple, les obstacles les plus contraignants c'est à dire ceux de pondération 3. La nature de l'obstacle qui revient le plus souvent, sera ainsi visible dans la table.
Cette même table permettra aussi, par exemple, d'afficher tous les obstacles constituant une gêne au déplacement des handicapés moteurs. La nature de l'obstacle qui gêne le plus les handicapés moteurs, sera ainsi visible dans la table.



**33. Extrait d'une table attributaire « obstacle » dans laquelle on peut voir les obstacles gênant les handicapés moteurs**

Pour le recensement des obstacles « non gênants » pour un type de PMR, il sera pris en compte bien sûr les obstacles de pondération 1 mais également ceux de pondération totale 2 ou 3 affichant un 0 dans la colonne du PMR concerné ; comme nous pouvons le voir dans la table ci-dessous :



**34. Extrait d'une table attributaire « obstacle » dans laquelle on peut voir les obstacles non gênant pour les personnes âgées**

Réalisations : Stage Polytech'Tours 2007

✓ De la même façon, à partir de la table attributaire « équipement », il sera possible de comptabiliser les équipements, soit suivant leur pondération, soit suivant les personnes à mobilité réduite concernées. Il sera donc possible d'afficher tous les équipements inaccessibles, c'est à dire de pondération 2 ou 3. La nature de l'équipement qui revient le plus souvent, sera ainsi visible dans la table.
Cette table permettra aussi d'afficher par exemple, tous les équipements non accessibles pour les handicapés visuels. La nature des équipements non accessibles aux handicapés visuels, sera ainsi visible dans la table.

| nature | dimension | pondéra | h_vis | h_mo | pers | rue |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Arrêt bus | accès par une marche de 8 cm, et absence de places assises | 3 | 1 | 1 | 1 | Boulevard de la Plage |
| Container verre | hauteur d'utilisation > 1,50 m | 3 | 1 | 1 | 1 | Boulevard de la Plage |
| Container papier | hauteur d'utilisation > 1,50 m | 3 | 1 | 1 | 1 | Boulevard de la Plage |
| Panneau d'information | repère de localisation présent mais à une hauteur de 2 m | 3 | 1 | 1 | 1 | Boulevard de la Plage |
| Place de parking pour handicapée | largeur de 3,46 m sans panneau seulement symbol peint au sol mais pente de 5,5 | 3 | 1 | 1 | 1 | Rue de la Poste |
| Container verre | hauteur d'utilisation >1,50 m | 3 | 1 | 1 | 1 | Place du 18 juin 1948 |
| Container papier | hauteur d'utilisation >1,50 m | 3 | 1 | 1 | 1 | Place du 18 juin 1948 |

**35. Extrait d'une table attributaire « équipement » dans laquelle on peut voir les équipements inaccessibles aux handicapés visuels**

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

Pour le recensement des équipements accessibles, le comptage sera fait de la même façon que pour les obstacles.

**Remarque :** l'outil S.I.G. permet d'effectuer l'ensemble de ces comptages ; la procédure est jointe en annexe.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G.

✓ De la même façon, à partir de la table attributaire « équipement », il sera possible de comptabiliser les équipements, soit suivant leur pondération, soit suivant les personnes à mobilité réduite concernées. Il sera donc possible d'afficher tous les équipements inaccessibles, c'est à dire de pondération 2 ou 3. La nature de l'équipement qui revient le plus souvent, sera ainsi visible dans la table.
Cette table permettra aussi d'afficher par exemple, tous les équipements non accessibles pour les handicapés visuels. La nature des équipements non accessibles aux handicapés visuels, sera ainsi visible dans la table.

| nature | dimension | pondéra | h_vis | h_mo | pers | rue |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Arrêt bus | accès par une marche de 8 cm, et absence de places assises | 3 | 1 | 1 | 1 | Boulevard de la Plage |
| Container verre | hauteur d'utilisation > 1,50 m | 3 | 1 | 1 | 1 | Boulevard de la Plage |
| Container papier | hauteur d'utilisation > 1,50 m | 3 | 1 | 1 | 1 | Boulevard de la Plage |
| Panneau d'information | repère de localisation présent mais à une hauteur de 2 m | 3 | 1 | 1 | 1 | Boulevard de la Plage |
| Place de parking pour handicapée | largeur de 3,46 m sans panneau seulement symbol peint au sol mais pente de 5,5 | 3 | 1 | 1 | 1 | Rue de la Poste |
| Container verre | hauteur d'utilisation >1,50 m | 3 | 1 | 1 | 1 | Place du 18 juin 1948 |
| Container papier | hauteur d'utilisation >1,50 m | 3 | 1 | 1 | 1 | Place du 18 juin 1948 |

**35. Extrait d'une table attributaire « équipement » dans laquelle on peut voir les équipements inaccessibles aux handicapés visuels**

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

Pour le recensement des équipements accessibles, le comptage sera fait de la même façon que pour les obstacles.

**Remarque :** l'outil S.I.G. permet d'effectuer l'ensemble de ces comptages ; la procédure est jointe en annexe.

### III.7 La cartographie de synthèse par périmètre

Cette représentation cartographique présentera l'avantage de faire la synthèse de l'accessibilité d'un tronçon en combinant la pondération du tronçon à celle des obstacles éventuels présents sur ce dernier. L'attribut le plus élevé, entre celui du tronçon et celui du ou des obstacle(s), définira l'attribut final du tronçon et sera répertorié dans une nouvelle colonne «Pond_totale » de la table cheminement. Cet attribut final correspondra à une couleur.
Comme précédemment voici le code couleur qui sera appliqué :

vert : 1 = aux normes
orange : 2 = pas aux normes mais facilement corrigeable
rouge : 3 = pas aux normes et difficilement corrigeable

Les cartographies obtenues sont le fruit d'une requête qui correspond à une sélection par attribut dans la table des obstacles croisée à une sélection par localisation dans la table des cheminements (cf. : annexe procédure S.I.G.).
Ainsi, nous sélectionnerons tous les obstacles de pondération égale à 3 par exemple. La sélection par localisation permettra de mettre en évidence les tronçons sur lesquels se situent les obstacles sélectionnés. Nous pourrons ainsi modifier l'attribut que l'on souhaite dans la table cheminement.

Ainsi, un tronçon de pondération 1, aux normes et de couleur verte, sur lequel se trouve un obstacle de pondération 1, aux normes et de couleur verte, deviendra un tronçon final de pondération 1 et de couleur verte.
De la même façon, un tronçon de pondération 1, aux normes et de couleur verte, sur lequel se trouve un obstacle de pondération 3, non aux normes et de couleur rouge, deviendra un tronçon final de pondération 3 et de couleur rouge.
Un tronçon de pondération 2, non aux normes et de couleur orange, sur lequel se trouve un obstacle de pondération 1, aux normes et de couleur verte, deviendra un tronçon final de pondération 2 et donc de couleur orange.

Les deux premiers exemples sont illustrés sur le schéma ci-dessous.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G.

III.7 La cartographie de synthèse par périmètre

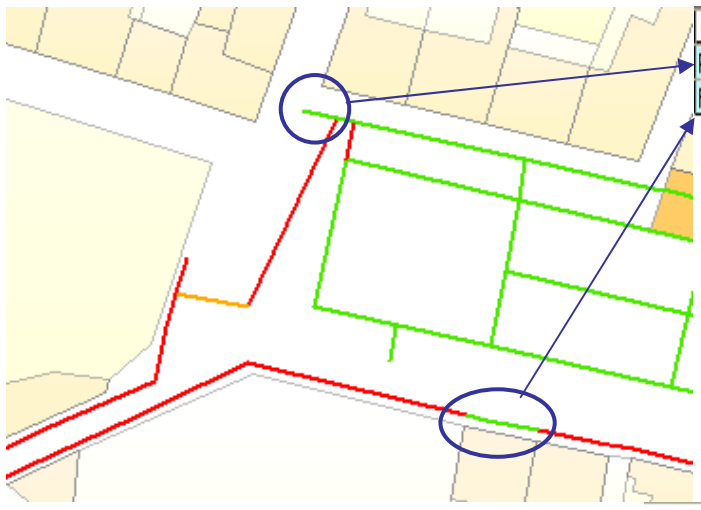
Cette représentation cartographique présentera l'avantage de faire la synthèse de l'accessibilité d'un tronçon en combinant la pondération du tronçon à celle des obstacles éventuels présents sur ce dernier. L'attribut le plus élevé, entre celui du tronçon et celui du ou des obstacle(s), définira l'attribut final du tronçon et sera répertorié dans une nouvelle colonne «Pond_totale » de la table cheminement. Cet attribut final correspondra à une couleur.
Comme précédemment voici le code couleur qui sera appliqué :

vert : 1 = aux normes
orange : 2 = pas aux normes mais facilement corrigeable
rouge : 3 = pas aux normes et difficilement corrigeable

Les cartographies obtenues sont le fruit d'une requête qui correspond à une sélection par attribut dans la table des obstacles croisée à une sélection par localisation dans la table des cheminements (cf. : annexe procédure S.I.G.).
Ainsi, nous sélectionnerons tous les obstacles de pondération égale à 3 par exemple. La sélection par localisation permettra de mettre en évidence les tronçons sur lesquels se situent les obstacles sélectionnés. Nous pourrons ainsi modifier l'attribut que l'on souhaite dans la table cheminement.

Ainsi, un tronçon de pondération 1, aux normes et de couleur verte, sur lequel se trouve un obstacle de pondération 1, aux normes et de couleur verte, deviendra un tronçon final de pondération 1 et de couleur verte.
De la même façon, un tronçon de pondération 1, aux normes et de couleur verte, sur lequel se trouve un obstacle de pondération 3, non aux normes et de couleur rouge, deviendra un tronçon final de pondération 3 et de couleur rouge.
Un tronçon de pondération 2, non aux normes et de couleur orange, sur lequel se trouve un obstacle de pondération 1, aux normes et de couleur verte, deviendra un tronçon final de pondération 2 et donc de couleur orange.

Les deux premiers exemples sont illustrés sur le schéma ci-dessous.

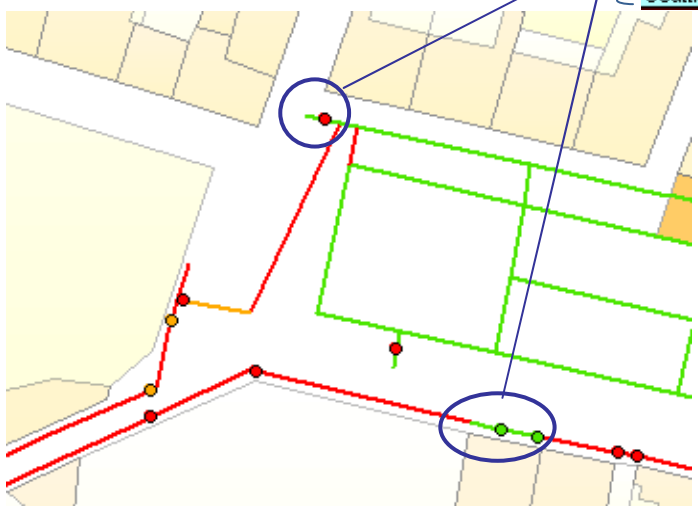


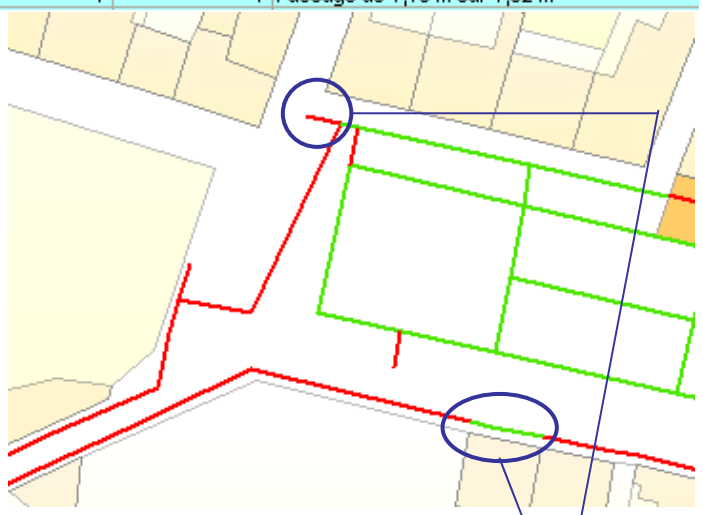
| nom | côté | type | largeur m | Pond largeu | topographie | Pond topo | revetement | Pond revêtem | Pond cheminement | Pond totale |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Place de Verdun | impair | cheminement piéton | >1,40 | 1 | <Null> | 1 | bitume | 1 | 1 | 3 |
| Rue des Dames | pair | trottoir | >1,40 | 1 | <Null> | 1 | béton lavé | 1 | 1 | 1 |

**36. Schéma explicatif d'une cartographie de synthèse**

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

| Nature | Ponderatio | h moteur | h visuel | pers agées | dimension |
|---|---|---|---|---|---|
| Marche | 3 | 1 | 1 | 1 | Hauteur de franchissement de 14 à 17 cm |
| Marche | 1 | 1 | 1 | 1 | Passage de 0,92 m sur 1,63 m |
| Gouttière | 1 | 1 | 1 | 1 | Passage de 1,16 m sur 1,52 m |



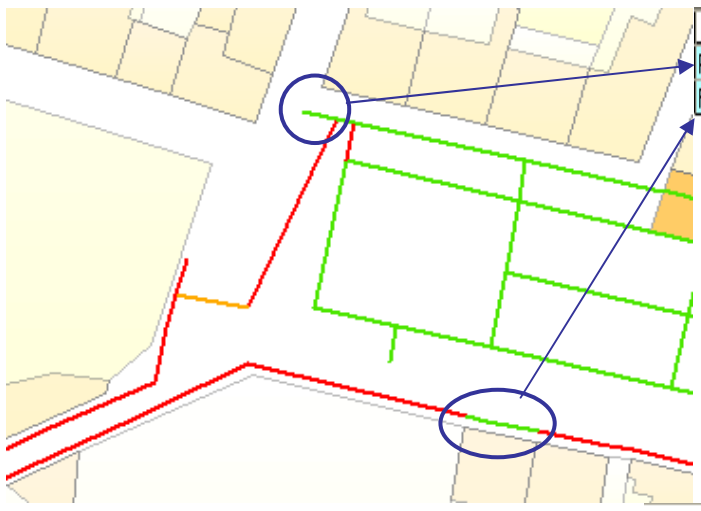


| nom | côté | type | largeur m | Pond largeur | topographie | Pond topo | revetement | Pond revêt | Pond chem | Pond totale |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Place de Verdun | impair | cheminement piéton | >1,40 | 1 | <Null> | 1 | bitume | 1 | 1 | 3 |
| Rue des Dames | pair | trottoir | >1,40 | 1 | <Null> | 1 | béton lavé | 1 | 1 | 1 |



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G.

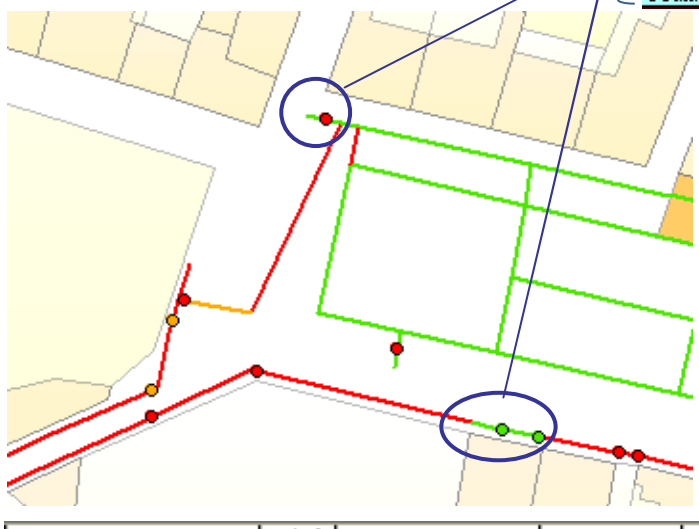


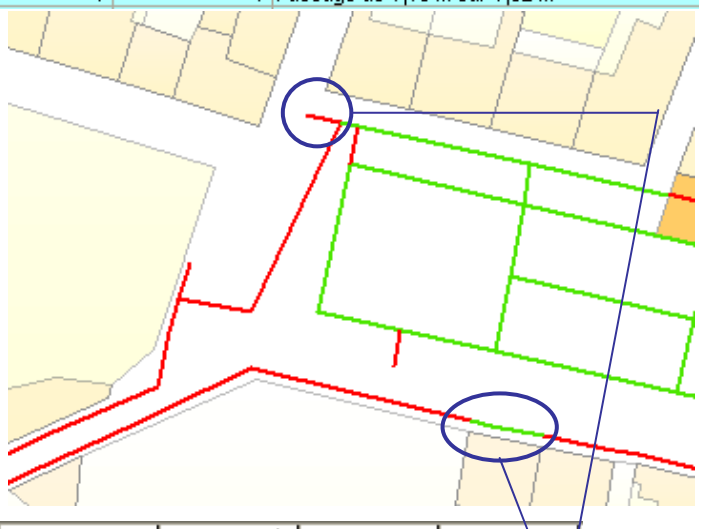
| nom | côté | type | largeur m | Pond largeu | topographie | Pond topo | revetement | Pond revêtem | Pond cheminement | Pond totale |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Place de Verdun | impair | cheminement piéton | >1,40 | 1 | <Null> | 1 | bitume | 1 | 1 | 3 |
| Rue des Dames | pair | trottoir | >1,40 | 1 | <Null> | 1 | béton lavé | 1 | 1 | 1 |

**36. Schéma explicatif d'une cartographie de synthèse**

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

| Nature | Ponderatio | h moteur | h visuel | pers agées | dimension |
|---|---|---|---|---|---|
| Marche | 3 | 1 | 1 | 1 | Hauteur de franchissement de 14 à 17 cm |
| Marche | 1 | 1 | 1 | 1 | Passage de 0,92 m sur 1,63 m |
| Gouttière | 1 | 1 | 1 | 1 | Passage de 1,16 m sur 1,52 m |





| nom | côté | type | largeur m | Pond largeur | topographie | Pond topo | revetement | Pond revêt | Pond chem | Pond totale |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Place de Verdun | impair | cheminement piéton | >1,40 | 1 | <Null> | 1 | bitume | 1 | 1 | 3 |
| Rue des Dames | pair | trottoir | >1,40 | 1 | <Null> | 1 | béton lavé | 1 | 1 | 1 |

## III.8 La cartographie de synthèse par type de PMR et par périmètre

Cette représentation cartographique s'élabore de la même façon que la cartographie expliquée au point précédent mais seuls les obstacles concernant un des trois types de personnes à mobilité réduite seront pris en compte. Ainsi une carte de synthèse pour les handicapés moteurs sera obtenue, une carte de synthèse pour les handicapés visuels et une carte de synthèse pour les personnes âgées et ceci pour les huit périmètres étudiés. Les attributs finaux des tronçons seront ainsi répertoriés dans trois nouvelles colonnes «Pond_total_moteur », « Pond_total_visuel » et « Pond_total_pers_âgées » de la table cheminement. (cf. : annexe procédure S.I.G.).

A partir des requêtes précédentes effectuées dans la table cheminement, il sera possible d'obtenir le nombre de mètres pour les tronçons de pondération 1, 2 et 3 ainsi que le pourcentage correspondant pour le cheminement, le cheminement total et enfin pour le cheminement total par type de handicap.

| | Cheminement | % | Total | % | Total handicap moteur | % | Total handicap visuel | % | Total personnes âgées | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vert | 123,66 | 8,12 | 61,74 | 4,05 | 61,74 | 4,05 | 61,74 | 4,05 | 83,20 | 5,46 |
| Orange | 248,12 | 16,29 | 164,52 | 10,80 | 164,52 | 10,80 | 164,52 | 10,80 | 252,95 | 16,60 |
| Rouge | 1 151,72 | 75,60 | 1 297,24 | 85,15 | 1 297,24 | 85,15 | 1 297,24 | 85,15 | 1 187,35 | 77,94 |
| total | 1 523,50 | 100,00 | 1 523,50 | 100,00 | 1 523,50 | 100,00 | 1 523,50 | 100,00 | 1 523,50 | 100,00 |



**37. Comparaison des mètres linéaires accessibles**

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

Ce tableau accompagné de ses graphiques peut servir d'outil évolutif pour chaque périmètre. Il permet de visualiser l'accessibilité c'est-à-dire le pourcentage de mètres linéaires aux normes sur l'ensemble du périmètre.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G.

III.8 La cartographie de synthèse par type de PMR et par périmètre

Cette représentation cartographique s'élabore de la même façon que la cartographie expliquée au point précédent mais seuls les obstacles concernant un des trois types de personnes à mobilité réduite seront pris en compte. Ainsi une carte de synthèse pour les handicapés moteurs sera obtenue, une carte de synthèse pour les handicapés visuels et une carte de synthèse pour les personnes âgées et ceci pour les huit périmètres étudiés. Les attributs finaux des tronçons seront ainsi répertoriés dans trois nouvelles colonnes «Pond_total_moteur », « Pond_total_visuel » et « Pond_total_pers_âgées » de la table cheminement. (cf. : annexe procédure S.I.G.).

A partir des requêtes précédentes effectuées dans la table cheminement, il sera possible d'obtenir le nombre de mètres pour les tronçons de pondération 1, 2 et 3 ainsi que le pourcentage correspondant pour le cheminement, le cheminement total et enfin pour le cheminement total par type de handicap.

| | Cheminement | % | Total | % | Total handicap moteur | % | Total handicap visuel | % | Total personnes âgées | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vert | 123,66 | 8,12 | 61,74 | 4,05 | 61,74 | 4,05 | 61,74 | 4,05 | 83,20 | 5,46 |
| Orange | 248,12 | 16,29 | 164,52 | 10,80 | 164,52 | 10,80 | 164,52 | 10,80 | 252,95 | 16,60 |
| Rouge | 1 151,72 | 75,60 | 1 297,24 | 85,15 | 1 297,24 | 85,15 | 1 297,24 | 85,15 | 1 187,35 | 77,94 |
| total | 1 523,50 | 100,00 | 1 523,50 | 100,00 | 1 523,50 | 100,00 | 1 523,50 | 100,00 | 1 523,50 | 100,00 |



37. Comparaison des mètres linéaires accessibles

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

Ce tableau accompagné de ses graphiques peut servir d'outil évolutif pour chaque périmètre. Il permet de visualiser l'accessibilité c'est-à-dire le pourcentage de mètres linéaires aux normes sur l'ensemble du périmètre.

### III.9 Les chaînes de mobilité

A partir des cartographies précédentes, et en y superposant les équipements comme les places de parking réservées aux personnes handicapées, il est possible de visualiser les chaînes de mobilité par type de handicap et par périmètre.
Par chaîne de mobilité, on entend une mise en relation, par le cheminement sur l'espace public, des différents lieux de vie. Pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite, les chaînes de mobilité doivent être continues.
Pour les personnes handicapées motrices, le point de départ des chaînes de mobilité correspond uniquement aux places de parking réservées aux handicapées. En revanche, pour les personnes handicapées visuelles et les personnes âgées, le point de départ des chaînes de mobilité correspond aux principaux parkings du périmètre.
Pour les obstacles, de pondération égale à 2 ou 3, présents dans une rue piétonne-semi piétonne ou encore sur une place, il a été décidé qu'ils ne viendront pas interrompre la chaîne de mobilité dans la mesure où ils sont facilement contournables.
Par exemple, il sera possible de voir quels équipements sont accessibles aux personnes ayant un handicap moteur en partant d'une certaine place de parking et ceci sur chacun des périmètres**.**

La pondération des cheminements des cartes utilisées dépend de normes d'accessibilité établies en fonction des besoins des personnes ayant une déficience motrice. Sur la carte, un tronçon de couleur rouge et donc de pondération égale à 3, pourra être en réalité praticable par des personnes âgées ou ayant une déficience visuelle. Ainsi, un tronçon présentant un dévers de 3 %, sera de pondération égale à 3, bien que des personnes âgées ou souffrant de déficience visuelle puissent s'y déplacer aisément.

Ainsi, pour la mise en évidence des chaînes de mobilité pour les personnes âgées et celles pour les personnes souffrant de déficiences visuelles, nous aurons un regard moins « sévère » sur les cheminements. Nous les analyserons donc plutôt sous l'angle de la praticabilité. Il s'agira cette fois-ci d'une étude plus subjective. Toutefois il nous a semblé intéressant de prendre ce parti sinon les chaînes de mobilité proposées à la commission intercommunale auraient été extrêmement réduites et insignifiantes.

**Remarque** : nous tenons à préciser que les couleurs choisies pour le fond cadastral (parcelles et bâtis) n'ont pas de signification sémiologique mais relèvent seulement d'un choix esthétique.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G.

III.9 Les chaînes de mobilité

A partir des cartographies précédentes, et en y superposant les équipements comme les places de parking réservées aux personnes handicapées, il est possible de visualiser les chaînes de mobilité par type de handicap et par périmètre.
Par chaîne de mobilité, on entend une mise en relation, par le cheminement sur l'espace public, des différents lieux de vie. Pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite, les chaînes de mobilité doivent être continues.
Pour les personnes handicapées motrices, le point de départ des chaînes de mobilité correspond uniquement aux places de parking réservées aux handicapées. En revanche, pour les personnes handicapées visuelles et les personnes âgées, le point de départ des chaînes de mobilité correspond aux principaux parkings du périmètre.
Pour les obstacles, de pondération égale à 2 ou 3, présents dans une rue piétonne-semi piétonne ou encore sur une place, il a été décidé qu'ils ne viendront pas interrompre la chaîne de mobilité dans la mesure où ils sont facilement contournables.
Par exemple, il sera possible de voir quels équipements sont accessibles aux personnes ayant un handicap moteur en partant d'une certaine place de parking et ceci sur chacun des périmètres**.**

La pondération des cheminements des cartes utilisées dépend de normes d'accessibilité établies en fonction des besoins des personnes ayant une déficience motrice. Sur la carte, un tronçon de couleur rouge et donc de pondération égale à 3, pourra être en réalité praticable par des personnes âgées ou ayant une déficience visuelle. Ainsi, un tronçon présentant un dévers de 3 %, sera de pondération égale à 3, bien que des personnes âgées ou souffrant de déficience visuelle puissent s'y déplacer aisément.

Ainsi, pour la mise en évidence des chaînes de mobilité pour les personnes âgées et celles pour les personnes souffrant de déficiences visuelles, nous aurons un regard moins « sévère » sur les cheminements. Nous les analyserons donc plutôt sous l'angle de la praticabilité. Il s'agira cette fois-ci d'une étude plus subjective. Toutefois il nous a semblé intéressant de prendre ce parti sinon les chaînes de mobilité proposées à la commission intercommunale auraient été extrêmement réduites et insignifiantes.

**Remarque** : nous tenons à préciser que les couleurs choisies pour le fond cadastral (parcelles et bâtis) n'ont pas de signification sémiologique mais relèvent seulement d'un choix esthétique.

45

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

## Conclusion

L'imprégnation des textes et des normes réglementaires a été nécessaire pour l'appropriation de la nouvelle notion du handicap, celle des Personnes à Mobilité Réduite issue de la loi du 11 février 2005. Durant la phase de terrain nous avons essayé de garder à l'esprit cette notion de PMR. Ainsi, l'état des lieux que nous avons établi respecte aussi bien les besoins d'une personne atteinte d'un handicap moteur, que d'une personne atteinte d'un handicap visuel ou encore d'une personne âgée. Au vu des nombreuses données rapportées du terrain, la solution qui nous est apparue la plus judicieuse pour les exploiter a été la mise en place d'un S.I.G. Il nous a fallu créer entièrement notre système et s'accoutumer aux diverses fonctions du logiciel Arcgis. Nous avons donc élaboré des tables attributaires regroupant l'ensemble de nos données de terrain. A partir de celles-ci, nous avons mis au point différentes requêtes afin d'amorcer l'analyse du diagnostic.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
Conclusion

Conclusion

L'imprégnation des textes et des normes réglementaires a été nécessaire pour l'appropriation de la nouvelle notion du handicap, celle des Personnes à Mobilité Réduite issue de la loi du 11 février 2005. Durant la phase de terrain nous avons essayé de garder à l'esprit cette notion de PMR. Ainsi, l'état des lieux que nous avons établi respecte aussi bien les besoins d'une personne atteinte d'un handicap moteur, que d'une personne atteinte d'un handicap visuel ou encore d'une personne âgée. Au vu des nombreuses données rapportées du terrain, la solution qui nous est apparue la plus judicieuse pour les exploiter a été la mise en place d'un S.I.G. Il nous a fallu créer entièrement notre système et s'accoutumer aux diverses fonctions du logiciel Arcgis. Nous avons donc élaboré des tables attributaires regroupant l'ensemble de nos données de terrain. A partir de celles-ci, nous avons mis au point différentes requêtes afin d'amorcer l'analyse du diagnostic.

46

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

# TABLES DES MATIERES

Sommaire ..... 5
Introduction ..... 5
I. Démarches préliminaires à l'élaboration du diagnostic de l'accessibilité ..... 7
I.1. Elaboration d'un aide mémoire des normes par handicap ..... 7
I.2. Etude du fonctionnement global et local du périmètre ..... 12
I.3. Etude de l'accessibilité des Etablissements Recevant du Public ..... 16
I.3.1 Bilan de notre approche : ..... 20
II. Application de la méthode sur le terrain ..... 22
II.1. Des périmètres inappropriés à la minutie de l'étude ..... 22
II.2. Le S.I.G. : un outil pour l'exploitation du terrain ..... 22
II.3. Une nécessité de recadrer la commande ..... 23
III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G. ..... 24
III.1. La cartographie des cheminements piétons ..... 25
III.2. La cartographie des places ..... 32
III.3. La cartographie des obstacles au cheminement piéton ..... 33
III.4. La cartographie des équipements ..... 36
III.5. La cartographie des Etablissements Recevant du Publique (ERP) ..... 38
III.6. Analyse des premières cartographies ..... 39



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail

TABLES DES MATIERES

Sommaire ..... 5
Introduction ..... 5
I. Démarches préliminaires à l'élaboration du diagnostic de l'accessibilité ..... 7
I.1. Elaboration d'un aide mémoire des normes par handicap ..... 7
I.2. Etude du fonctionnement global et local du périmètre ..... 12
I.3. Etude de l'accessibilité des Etablissements Recevant du Public ..... 16
I.3.1 Bilan de notre approche : ..... 20
II. Application de la méthode sur le terrain ..... 22
II.1. Des périmètres inappropriés à la minutie de l'étude ..... 22
II.2. Le S.I.G. : un outil pour l'exploitation du terrain ..... 22
II.3. Une nécessité de recadrer la commande ..... 23
III. Elaboration d'une méthode pour l'outil S.I.G. ..... 24
III.1. La cartographie des cheminements piétons ..... 25
III.2. La cartographie des places ..... 32
III.3. La cartographie des obstacles au cheminement piéton ..... 33
III.4. La cartographie des équipements ..... 36
III.5. La cartographie des Etablissements Recevant du Publique (ERP) ..... 38
III.6. Analyse des premières cartographies ..... 39

47

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

TABLES DES MATIERES

III.7. La cartographie de synthèse par périmètre ..... 42

III.8. La cartographie de synthèse par type de PMR et par périmètre ..... 44

III.9. Les chaînes de mobilité ..... 45

**Conclusion** ..... **46**

Table des matières ..... 47
Table des illustrations ..... 49
Bibliographie ..... 51
Table des sigles ..... 53
Annexes ..... 54



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail

TABLES DES MATIERES

III.7. La cartographie de synthèse par périmètre ..... 42

III.8. La cartographie de synthèse par type de PMR et par périmètre ..... 44

III.9. Les chaînes de mobilité ..... 45

**Conclusion** ..... **46**

Table des matières ..... 47
Table des illustrations ..... 49
Bibliographie ..... 51
Table des sigles ..... 53
Annexes ..... 54

48

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

# TABLE DES ILLUSTRATIONS

**1 : Schéma :** Frise chronologique du déroulement de l'étude ..... 6
**2 : Tableau :** Aide mémoire des normes pour les PMR ..... 8
**3 : Schéma :** Le diagnostic : résultat de la confrontation état des lieux-situation idéale ..... 11
**4 : Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacements** ..... 13
**5 : Fiche de l'état des lieux des espaces publics** ..... 14
**6 : Fiche de l'état des lieux des Etablissements Recevant du Public** ..... 17
**7 : Questionnaire :** Diagnostic accessibilité ..... 19
**8 : Schéma :** Répartition des fiches sur un périmètre ..... 20
**9 : Schéma :** Emergence des enjeux et des pistes d'actions à partir de l'analyse du diagnostic ..... 21
**10 : Schéma :** Numérisation des différents types de rue ..... 25
**11 : Photo :** Bicouche ..... 26
**12 : Photo :** Bicouche ..... 26
**13 : Photo :** Enrobé ..... 26
**14 : Photo :** Béton lavé ..... 27
**15 : Photo :** Béton lavé ..... 27
**16 : Photo :** Calcaire ..... 27
**17 : Photo :** Béton de sable ..... 27
**18 : Photo :** Pavés ..... 28
**19 : Photo :** Pavés ..... 28
**20 : Photo :** Dalles ..... 28
**21 : Photo :** Dalles ..... 28



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail

TABLE DES ILLUSTRATIONS

**1 : Schéma :** Frise chronologique du déroulement de l'étude ..... 6
**2 : Tableau :** Aide mémoire des normes pour les PMR ..... 8
**3 : Schéma :** Le diagnostic : résultat de la confrontation état des lieux-situation idéale ..... 11
**4 : Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacements** ..... 13
**5 : Fiche de l'état des lieux des espaces publics** ..... 14
**6 : Fiche de l'état des lieux des Etablissements Recevant du Public** ..... 17
**7 : Questionnaire :** Diagnostic accessibilité ..... 19
**8 : Schéma :** Répartition des fiches sur un périmètre ..... 20
**9 : Schéma :** Emergence des enjeux et des pistes d'actions à partir de l'analyse du diagnostic ..... 21
**10 : Schéma :** Numérisation des différents types de rue ..... 25
**11 : Photo :** Bicouche ..... 26
**12 : Photo :** Bicouche ..... 26
**13 : Photo :** Enrobé ..... 26
**14 : Photo :** Béton lavé ..... 27
**15 : Photo :** Béton lavé ..... 27
**16 : Photo :** Calcaire ..... 27
**17 : Photo :** Béton de sable ..... 27
**18 : Photo :** Pavés ..... 28
**19 : Photo :** Pavés ..... 28
**20 : Photo :** Dalles ..... 28
**21 : Photo :** Dalles ..... 28

49

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

**22 : Photo :** Etat naturel ..... 28
**23 : Photo :** Etat naturel ..... 28
**24 : Photo :** Etat naturel ..... 28
**25 : Tableau :** Table attributaire des cheminements ..... 29
**26 : Schémas :** Largeurs aux normes selon la configuration du cheminement piétonnier ..... 30
**27 : Tableau :** Table attributaire des places ..... 32
**28: Tableau :** Table attributaire des obstacles ..... 33
**29 : Photos :** Différents types de potelet ..... 33
**30 : Tableau :** Table attributaire des équipements ..... 36
**31 : Tableau :** Table attributaire des établissements recevant du public ..... 38
**32 : Tableau :** Extrait d'une table attributaire des cheminements ..... 39
**33 : Tableau :** Extrait d'une table attributaire des obstacles ..... 40
**34 : Tableau :** Extrait d'une table attributaire des obstacles ..... 40
**35 : Tableau :** Extrait d'une table attributaire des équipements ..... 41
**36 : Schéma :** Schéma explicatif d'une cartographie de synthèse ..... 43
**37 : Graphe :** Comparaison des mètres linéaires accessibles ..... 44



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail

**22 : Photo :** Etat naturel ..... 28
**23 : Photo :** Etat naturel ..... 28
**24 : Photo :** Etat naturel ..... 28
**25 : Tableau :** Table attributaire des cheminements ..... 29
**26 : Schémas :** Largeurs aux normes selon la configuration du cheminement piétonnier ..... 30
**27 : Tableau :** Table attributaire des places ..... 32
**28: Tableau :** Table attributaire des obstacles ..... 33
**29 : Photos :** Différents types de potelet ..... 33
**30 : Tableau :** Table attributaire des équipements ..... 36
**31 : Tableau :** Table attributaire des établissements recevant du public ..... 38
**32 : Tableau :** Extrait d'une table attributaire des cheminements ..... 39
**33 : Tableau :** Extrait d'une table attributaire des obstacles ..... 40
**34 : Tableau :** Extrait d'une table attributaire des obstacles ..... 40
**35 : Tableau :** Extrait d'une table attributaire des équipements ..... 41
**36 : Schéma :** Schéma explicatif d'une cartographie de synthèse ..... 43
**37 : Graphe :** Comparaison des mètres linéaires accessibles ..... 44

50

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

## BIBLIOGRAPHIE


- **KARSENTY G.,** ***Guide pratique des VRD et aménagements extérieurs*****,** EYROLLES : Paris, 2004.
- **BESANCON P.,** ***Cahier des prescriptions techniques permanentes – C.V.P.*****,** Communauté Urbaine de Bordeaux : Bordeaux, 2001.
- **C.E.T.E de l'Ouest : HISLER M., MAITRE J.,** ***Accessibilité de la voirie et des espaces publics*****,** CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques, Ministère des Transports, de l'Equipements, du Tourisme et de la Mer : Paris, 2006.
- **CAUE 17 :** Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de la Charente-Maritime**,** ***Paysage, urbanisme et architecture en Oléron : Charte Intercommunale*****,** Communauté de Communes de l'île d'Oléron : Saint-Pierre d'Oléron, 1998.
- **PAYS MARENNES OLERON,** ***Schéma de Cohérence Territoriale*****,** Pays Marennes Oléron : Saint-Pierre d'Oléron, 2005.
- **ABIGNOLI C., BRIAUX-TROUVERIE CH., DEJEAMMES M. et al.,** ***Handicaps et villes*****,** Techni.Cités : Voiron, 2007.
- **PECHMAJOU C.,** ***Quelle accessibilité au patrimoine bâti culturel pour les personnes handicapées en Indre et Loire ?*****,** Master 2 Villes et territoires : Aménagement du territoire : Mémoire de recherche : Ecole polytechnique de l'Université de Tours, Département Aménagement, 2006.
- **C.E.T.E de l'Ouest, Groupe Construction et la Direction générale de l'Urbanisme, de L'Habitat et de la Construction,** ***L'accessibilité des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public*****,** Ministère de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale et Ministère délégué au Logement et à la Ville : Paris, 2004.
- **CHARBONNEAU G.,** ***Tourisme et Handicap : Réussir l'accueil*****,** ODIT France : Observation, Développement et Ingénierie Touristiques France : Paris, 2006.
- **LEJARD L., PERBEN J., BOROY J. et al.,** ***Vivre ensemble : Guide des civilités à l'usage des gens ordinaires*****,** IDEECOM et Ministère Délégué à la Sécurité Sociale, aux Personnes Agées, aux Personnes Handicapées et à la Famille : Paris, 2005.
- **ASSANTE V.,** ***Situations de handicap et cadre de vie : Avis et Rapports du Conseil Economique et Social*****,** Journaux Officiels : Paris, 2000.




DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail

BIBLIOGRAPHIE

- **KARSENTY G.,** ***Guide pratique des VRD et aménagements extérieurs*****,** EYROLLES : Paris, 2004.
- **BESANCON P.,** ***Cahier des prescriptions techniques permanentes – C.V.P.*****,** Communauté Urbaine de Bordeaux : Bordeaux, 2001.
- **C.E.T.E de l'Ouest : HISLER M., MAITRE J.,** ***Accessibilité de la voirie et des espaces publics*****,** CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques, Ministère des Transports, de l'Equipements, du Tourisme et de la Mer : Paris, 2006.
- **CAUE 17 :** Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de la Charente-Maritime**,** ***Paysage, urbanisme et architecture en Oléron : Charte Intercommunale*****,** Communauté de Communes de l'île d'Oléron : Saint-Pierre d'Oléron, 1998.
- **PAYS MARENNES OLERON,** ***Schéma de Cohérence Territoriale*****,** Pays Marennes Oléron : Saint-Pierre d'Oléron, 2005.
- **ABIGNOLI C., BRIAUX-TROUVERIE CH., DEJEAMMES M. et al.,** ***Handicaps et villes*****,** Techni.Cités : Voiron, 2007.
- **PECHMAJOU C.,** ***Quelle accessibilité au patrimoine bâti culturel pour les personnes handicapées en Indre et Loire ?*****,** Master 2 Villes et territoires : Aménagement du territoire : Mémoire de recherche : Ecole polytechnique de l'Université de Tours, Département Aménagement, 2006.
- **C.E.T.E de l'Ouest, Groupe Construction et la Direction générale de l'Urbanisme, de L'Habitat et de la Construction,** ***L'accessibilité des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public*****,** Ministère de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale et Ministère délégué au Logement et à la Ville : Paris, 2004.
- **CHARBONNEAU G.,** ***Tourisme et Handicap : Réussir l'accueil*****,** ODIT France : Observation, Développement et Ingénierie Touristiques France : Paris, 2006.
- **LEJARD L., PERBEN J., BOROY J. et al.,** ***Vivre ensemble : Guide des civilités à l'usage des gens ordinaires*****,** IDEECOM et Ministère Délégué à la Sécurité Sociale, aux Personnes Agées, aux Personnes Handicapées et à la Famille : Paris, 2005.
- **ASSANTE V.,** ***Situations de handicap et cadre de vie : Avis et Rapports du Conseil Economique et Social*****,** Journaux Officiels : Paris, 2000.

51

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

- **Ecole d'Architecture Languedoc-Roussillon,** ***La mer ouverte à tous ! : cahier de réglementation et de recommandations*****,** l'Espérou : s.l., 2001.
- **Communauté de Communes,** ***Texte réglementaire et compte-rendus des Conseils Communautaires sur les statuts de la Communauté de Communes*****,** Communauté de Communes : Saint-Pierre d'Oléron, 1995-2006.
- **Communauté de Communes**, ***Compte-rendus des réunions de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées***, Communauté de Communes : Saint-Pierre d'Oléron, 2006-2007
- **Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment : n° 5399**, ***Accessibilité aux handicapés du cadre bâti et de la voirie***, Groupe Moniteur : Paris, 2007.
- **CERTU et la Direction des Routes avec le Service de l'Information et de la Communication,** ***Une voirie accessible***, Ministère de l'Equipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer : Paris, 2003.
- **La Gazette des Communes,** ***Les principales dispositions de la loi handicap*****,** La Gazette : s.l., 2005.




DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail

- **Ecole d'Architecture Languedoc-Roussillon,** ***La mer ouverte à tous ! : cahier de réglementation et de recommandations*****,** l'Espérou : s.l., 2001.
- **Communauté de Communes,** ***Texte réglementaire et compte-rendus des Conseils Communautaires sur les statuts de la Communauté de Communes*****,** Communauté de Communes : Saint-Pierre d'Oléron, 1995-2006.
- **Communauté de Communes**, ***Compte-rendus des réunions de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées***, Communauté de Communes : Saint-Pierre d'Oléron, 2006-2007
- **Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment : n° 5399**, ***Accessibilité aux handicapés du cadre bâti et de la voirie***, Groupe Moniteur : Paris, 2007.
- **CERTU et la Direction des Routes avec le Service de l'Information et de la Communication,** ***Une voirie accessible***, Ministère de l'Equipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer : Paris, 2003.
- **La Gazette des Communes,** ***Les principales dispositions de la loi handicap*****,** La Gazette : s.l., 2005.

52

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

## TABLE DES SIGLES

- APF : Association des Paralysés de France
- CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
- Cif : Classification internationale du fonctionnement, du handicap et de la santé
- CLIC : Centre Local d'Information et de Coordination retraités et personnes âgées
- DDE : Direction Départementale de l'Equipement
- DGI : Direction Générale des Impôts
- ERP : Etablissement Recevant du Public
- GIC : Grand Invalide Civil
- GIG : Grand Invalide de Guerre
- Maison PHARE : Pour un Habitat Adapté et un Réseau d'Entraide
- OMS : Organisation Mondiale de la Santé
- PLH : Programme Local de l'Habitat
- PMR : Personne à Mobilité Réduite
- SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
- SIG : Système d'Information Géométrique
- SMPMO : Syndicat Mixte du Pays Marennes Oléron
- ZAC : Zone d'Aménagement Concerté



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail

TABLE DES SIGLES

- APF : Association des Paralysés de France
- CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
- Cif : Classification internationale du fonctionnement, du handicap et de la santé
- CLIC : Centre Local d'Information et de Coordination retraités et personnes âgées
- DDE : Direction Départementale de l'Equipement
- DGI : Direction Générale des Impôts
- ERP : Etablissement Recevant du Public
- GIC : Grand Invalide Civil
- GIG : Grand Invalide de Guerre
- Maison PHARE : Pour un Habitat Adapté et un Réseau d'Entraide
- OMS : Organisation Mondiale de la Santé
- PLH : Programme Local de l'Habitat
- PMR : Personne à Mobilité Réduite
- SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
- SIG : Système d'Information Géométrique
- SMPMO : Syndicat Mixte du Pays Marennes Oléron
- ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

53

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

# ANNEXES

**1 : Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus :** Saint-Denis d'Oléron ..... I
**2 : Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus :** La Brée-les-Bains ..... IV
**3 : Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus :** Saint-Georges d'Oléron ..... VI
**4 : Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus :** Saint-Pierre d'Oléron ..... IX
**5 : Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus :** Dolus d'Oléron ..... XII
**6 : Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus :** Le Château d'Oléron ..... XIV
**7 : Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus :** Le Grand-Village-Plage ..... XVI
**8 : Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus :** Saint-Trojan-les-Bains ..... XVIII
**9 : Procédure S.I.G. :** Réalisation du comptage des éléments numérisés par handicap ..... XX
**10 : Procédure S.I.G :** Réalisation de la carte de synthèse par périmètre ..... XXI
**11 : Procédure S.I.G :** Réalisation de la carte de synthèse par périmètre et par handicap ..... XXIII



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
Annexes

ANNEXES

1 : Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus : Saint-Denis d'Oléron ..... I
2 : Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus : La Brée-les-Bains ..... IV
3 : Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus : Saint-Georges d'Oléron ..... VI
4 : Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus : Saint-Pierre d'Oléron ..... IX
5 : Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus : Dolus d'Oléron ..... XII
6 : Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus : Le Château d'Oléron ..... XIV
7 : Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus : Le Grand-Village-Plage ..... XVI
8 : Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus : Saint-Trojan-les-Bains ..... XVIII
9 : Procédure S.I.G. : Réalisation du comptage des éléments numérisés par handicap ..... XX
10 : Procédure S.I.G : Réalisation de la carte de synthèse par périmètre ..... XXI
11 : Procédure S.I.G : Réalisation de la carte de synthèse par périmètre et par handicap ..... XXIII

54

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

# Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus

**Date :** 25 avril 2007

**Commune :** Saint Denis d'Oléron

**Personne(s) présente(s) :** M. RIFAUD et M. BOEUF

**Recensement des ERP :**

1) Bourg :

Mairie : Problème de couloir étroit, l'accès pour les handicapés se fait derrière le bâtiment, les WC sont trop bas.
Eglise : Attention : façade inscrite. Le parvis est impraticable, marches à l'intérieur.
Marché couvert : Accessible et avec des WC corrects pour les PMR.
Foyer rural/Salle des fêtes : Marche sur le seuil, WC et scène non accessibles.
Bibliothèque/Médiathèque : Avec une marche à l'entrée et située au premier étage, mais elle va être déplacée.
Commerces

2) Port :

Office de tourisme : Accessible mais à l'intérieur le comptoir est assez haut.
Commerces : Accessibles.
Capitainerie : Inaccessible car l'accueil du public se fait au premier étage.
Ecole de voile : Comptoir d'accueil haut, vestiaires accessibles.
Salle d'exposition
Billetterie pour les trajets en bateau : Inaccessible, les PMR doivent aller à l'office du tourisme.

**Priorités/Volontés de l'élu :**

Lien entre le port (déjà accessible) et le bourg à créer.
Travailler surtout sur les bâtiments en pointant du doigt ce qui a mal été conçu, mais également sur les cheminements de la même façon.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
Annexes

Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus

Date : 25 avril 2007

Commune : Saint Denis d'Oléron

Personne(s) présente(s) : M. RIFAUD et M. BOEUF

Recensement des ERP :

1) Bourg :

Mairie : Problème de couloir étroit, l'accès pour les handicapés se fait derrière le bâtiment, les WC sont trop bas.
Eglise : Attention : façade inscrite. Le parvis est impraticable, marches à l'intérieur.
Marché couvert : Accessible et avec des WC corrects pour les PMR.
Foyer rural/Salle des fêtes : Marche sur le seuil, WC et scène non accessibles.
Bibliothèque/Médiathèque : Avec une marche à l'entrée et située au premier étage, mais elle va être déplacée.
Commerces

2) Port :

Office de tourisme : Accessible mais à l'intérieur le comptoir est assez haut.
Commerces : Accessibles.
Capitainerie : Inaccessible car l'accueil du public se fait au premier étage.
Ecole de voile : Comptoir d'accueil haut, vestiaires accessibles.
Salle d'exposition
Billetterie pour les trajets en bateau : Inaccessible, les PMR doivent aller à l'office du tourisme.

Priorités/Volontés de l'élu :

Lien entre le port (déjà accessible) et le bourg à créer.
Travailler surtout sur les bâtiments en pointant du doigt ce qui a mal été conçu, mais également sur les cheminements de la même façon.

**Données de la commune :**

45% environ de personnes de plus de 60 ans.
Environ 5- 6 personnes en fauteuils roulants sur la commune mais également de nombreuses personnes ayant des difficultés à marcher, et avec les beaux jours leur nombre augmente. 1 personne malvoyante tout le long de l'année sur la commune mais ce chiffre augmente également en été avec la plage accessible aux malvoyants qui les attire.
La police municipale ne recense pas d'accidents de personnes en fauteuils ou autres PMR.

**Projets réalisés ou en cours répondant aux normes d'accessibilité :**

- Plage de la Boirie : accès pour personnes malvoyantes, avec un système de balises sur la plage et dans la mer et surveillance par le poste de secours. L'information à propos de cette plage a circulé grâce aux cartes de l'Office de tourisme et au site Internet de St Denis, elle a également été transmise à l'APF nationale.
- Maison de retraite : pas encore construite, seul le terrain (sur le bord de la départementale) a été acquis par la municipalité. Celle-ci se pose des questions quand à sa liaison avec le centre ville.
- Pharmacie : ouverture prévue dès le 15 juin. Un trottoir de plus de 1 mètre a été mis en place devant.
- Square : prochaine modification, notamment pour ce qui est de la localisation des places de parking qui seront installées de l'autre côté et non plus le long de la départementale.
- Projet de Médiathèque/Salle d'activités (rue de la Libération).
- Aménagement du port avec l'ouverture de commerces accessibles aux PMR.
- Arrêté municipal de référence quant aux places de stationnement réservées aux handicapés.

**Connaissances sur les chaînes de mobilité, retours sur la « non-accessibilité » :**

Non mais se renseigner auprès de l'accueil de la mairie.
Chaine de mobilité du bourg au port ?

**Campagne d'informations précédentes ? Si oui, précisions :**

Non pas encore.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
Annexes

Données de la commune :

45% environ de personnes de plus de 60 ans.
Environ 5- 6 personnes en fauteuils roulants sur la commune mais également de nombreuses personnes ayant des difficultés à marcher, et avec les beaux jours leur nombre augmente. 1 personne malvoyante tout le long de l'année sur la commune mais ce chiffre augmente également en été avec la plage accessible aux malvoyants qui les attire.
La police municipale ne recense pas d'accidents de personnes en fauteuils ou autres PMR.

Projets réalisés ou en cours répondant aux normes d'accessibilité :

- Plage de la Boirie : accès pour personnes malvoyantes, avec un système de balises sur la plage et dans la mer et surveillance par le poste de secours. L'information à propos de cette plage a circulé grâce aux cartes de l'Office de tourisme et au site Internet de St Denis, elle a également été transmise à l'APF nationale.
- Maison de retraite : pas encore construite, seul le terrain (sur le bord de la départementale) a été acquis par la municipalité. Celle-ci se pose des questions quand à sa liaison avec le centre ville.
- Pharmacie : ouverture prévue dès le 15 juin. Un trottoir de plus de 1 mètre a été mis en place devant.
- Square : prochaine modification, notamment pour ce qui est de la localisation des places de parking qui seront installées de l'autre côté et non plus le long de la départementale.
- Projet de Médiathèque/Salle d'activités (rue de la Libération).
- Aménagement du port avec l'ouverture de commerces accessibles aux PMR.
- Arrêté municipal de référence quant aux places de stationnement réservées aux handicapés.

Connaissances sur les chaînes de mobilité, retours sur la « non-accessibilité » :

Non mais se renseigner auprès de l'accueil de la mairie.
Chaine de mobilité du bourg au port ?

Campagne d'informations précédentes ? Si oui, précisions :

Non pas encore.

**Quelles sont les raisons qui peuvent expliquer l'émergence de cette priorité de l'accessibilité aujourd'hui ?**

Environ depuis deux- trois ans, il y a des essais d'amélioration.

Les projets d'accessibilité sont motivés surtout par les deux élus qui font parti de la Commission intercommunale à l'accessibilité.

**Divers :**

- Amende de 135 euros pour une voiture stationnée sur une place réservée aux handicapés et sans macaron. Ces places sont cependant peu utilisées hors saison.
- Rue de la Libération, en rue piétonne tous les matins pendant l'été en raison du marché.
- Rue de port, en sens unique l'été, du port vers le bourg.
- Prendre contact avec l'ABF (La Rochelle)
- Penser à l'hôtel de Mme LOISELAY avec une chambre accessible aux handicapés louée toute l'année.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
Annexes

Quelles sont les raisons qui peuvent expliquer l'émergence de cette priorité de l'accessibilité aujourd'hui ?

Environ depuis deux- trois ans, il y a des essais d'amélioration.

Les projets d'accessibilité sont motivés surtout par les deux élus qui font parti de la Commission intercommunale à l'accessibilité.

Divers :

- Amende de 135 euros pour une voiture stationnée sur une place réservée aux handicapés et sans macaron. Ces places sont cependant peu utilisées hors saison.
- Rue de la Libération, en rue piétonne tous les matins pendant l'été en raison du marché.
- Rue de port, en sens unique l'été, du port vers le bourg.
- Prendre contact avec l'ABF (La Rochelle)
- Penser à l'hôtel de Mme LOISELAY avec une chambre accessible aux handicapés louée toute l'année.

# Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus

**Date :** 27 avril 2007

**Commune :** La Brée-les-Bains

**Personne(s) présente(s) :** M. COULON Jean-Claude, M. NAUD, M.CARON

**Recensement des ERP :**

Mairie : non accessible (extérieur comme intérieur).
Salle des fêtes
Poste : non accessible (boite aux lettres trop haute, marches, sas trop petit…).
Ecole : accessible sauf les WC.
Commerces : majoritairement non accessibles.
Office Tourisme : non accessible (en recul de 1m par rapport au bâtiment voisin : mauvaise visibilité pour traverser).
Eglise : marche à l'entrée.
Locaux associatifs : accessibles car neufs.
Marché : accessible suite à des travaux récents (2002).
Cabinet médical : bonne accessibilité.

**Priorités/Volontés de l'élu :**

Rendre accessible les deux bâtiments administratifs : la Poste et la mairie.
Modifier les trottoirs.
Prendre en compte les places de parking pour les handicapés.

**Données de la commune :**

Deux personnes en fauteuil roulant dont une en fauteuil électrique. Comme partout ce nombre augmente à partir des beaux jours (ceci se remarque notamment par les places de parking handicapées qui sont de plus en plus prisées sur cette période).
60% environ des habitants de la commune ont plus de 60 ans et 175 résidents ont plus de 75 ans.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
Annexes

Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus

Date : 27 avril 2007

Commune : La Brée-les-Bains

Personne(s) présente(s) : M. COULON Jean-Claude, M. NAUD, M.CARON

Recensement des ERP :

Mairie : non accessible (extérieur comme intérieur).
Salle des fêtes
Poste : non accessible (boite aux lettres trop haute, marches, sas trop petit…).
Ecole : accessible sauf les WC.
Commerces : majoritairement non accessibles.
Office Tourisme : non accessible (en recul de 1m par rapport au bâtiment voisin : mauvaise visibilité pour traverser).
Eglise : marche à l'entrée.
Locaux associatifs : accessibles car neufs.
Marché : accessible suite à des travaux récents (2002).
Cabinet médical : bonne accessibilité.

Priorités/Volontés de l'élu :

Rendre accessible les deux bâtiments administratifs : la Poste et la mairie.
Modifier les trottoirs.
Prendre en compte les places de parking pour les handicapés.

Données de la commune :

Deux personnes en fauteuil roulant dont une en fauteuil électrique. Comme partout ce nombre augmente à partir des beaux jours (ceci se remarque notamment par les places de parking handicapées qui sont de plus en plus prisées sur cette période).
60% environ des habitants de la commune ont plus de 60 ans et 175 résidents ont plus de 75 ans.

**Projets réalisés ou en cours répondant aux normes d'accessibilité :**

- L'Office du Tourisme et les locaux associatifs sont en cours de réalisation et donc prévus aux normes d'accessibilité.
- Le camping est accessible sauf l'accès à la plage.
- Le marché a été rénové et rendu accessible aux PMR en 2002.
- La place de la République (devant la poste et la mairie) va être réaménagée pour 2007-2008, des places de parking handicapées sont prévues.
- La place de Verdun sera également réaménagée.
- La voirie devant l'église va être refaite, elle est en attente de travaux.

**Connaissances sur les chaînes de mobilité, retours sur la « non-accessibilité » :**

Les retours sur la non accessibilité se font plutôt directement à l'APF.

Données sur l'accidentologie : très peu d'accidents, deux-trois par an entre vélo/piéton ou vélo/voiture (dégâts matériels)

**Campagne d'informations précédentes ? Si oui, précisions :**

L'APF a mené une campagne de sensibilisation importante il y a environ deux ans.
La mairie n'a pas réalisé de campagne à proprement dit mais a eu des discussions avec les commerçants qui, dans l'ensemble, veulent bien faire quelque chose (notamment à cause du potentiel de clientèle que les PMR représentent). Cependant les travaux leurs paraissent irréalisables en raison de l'architecture du bourg.

**Quelles sont les raisons qui peuvent expliquer l'émergence de cette priorité de l'accessibilité aujourd'hui ?**

Avant la loi, l'accessibilité aux PMR n'était pas la priorité de tous, la loi oblige maintenant à faire quelque chose. Pour toute construction nouvelle on doit prévoir les aménagements pour les PMR en premier.

**Divers :**

- Dans le centre bourg des problèmes de cheminement apparaissent notamment à cause des pavés mal pausés et des joints en renfoncement. Certaines pierres commencent à se détacher suite au passage des véhicules. On a également le problème des caniveaux pavés qui constituent un obstacle.
- 25 juin 2002 : arrêté municipal de référence pour les places de parking handicapées.
- Pour contrer la difficulté de circulation dans les rues étroites, la solution d'alignement de toutes les façades paraît impossible. Il faudrait plutôt penser à mettre en sens unique certaines voies, voire à les mettre en voies piétonnes.
- Les rues qui mènent aux plages sont très pentues voire recouvertes de sable.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
Annexes

Projets réalisés ou en cours répondant aux normes d'accessibilité :

- L'Office du Tourisme et les locaux associatifs sont en cours de réalisation et donc prévus aux normes d'accessibilité.
- Le camping est accessible sauf l'accès à la plage.
- Le marché a été rénové et rendu accessible aux PMR en 2002.
- La place de la République (devant la poste et la mairie) va être réaménagée pour 2007-2008, des places de parking handicapées sont prévues.
- La place de Verdun sera également réaménagée.
- La voirie devant l'église va être refaite, elle est en attente de travaux.

Connaissances sur les chaînes de mobilité, retours sur la « non-accessibilité » :

Les retours sur la non accessibilité se font plutôt directement à l'APF.

Données sur l'accidentologie : très peu d'accidents, deux-trois par an entre vélo/piéton ou vélo/voiture (dégâts matériels)

Campagne d'informations précédentes ? Si oui, précisions :

L'APF a mené une campagne de sensibilisation importante il y a environ deux ans.
La mairie n'a pas réalisé de campagne à proprement dit mais a eu des discussions avec les commerçants qui, dans l'ensemble, veulent bien faire quelque chose (notamment à cause du potentiel de clientèle que les PMR représentent). Cependant les travaux leurs paraissent irréalisables en raison de l'architecture du bourg.

Quelles sont les raisons qui peuvent expliquer l'émergence de cette priorité de l'accessibilité aujourd'hui ?

Avant la loi, l'accessibilité aux PMR n'était pas la priorité de tous, la loi oblige maintenant à faire quelque chose. Pour toute construction nouvelle on doit prévoir les aménagements pour les PMR en premier.

Divers :

- Dans le centre bourg des problèmes de cheminement apparaissent notamment à cause des pavés mal pausés et des joints en renfoncement. Certaines pierres commencent à se détacher suite au passage des véhicules. On a également le problème des caniveaux pavés qui constituent un obstacle.
- 25 juin 2002 : arrêté municipal de référence pour les places de parking handicapées.
- Pour contrer la difficulté de circulation dans les rues étroites, la solution d'alignement de toutes les façades paraît impossible. Il faudrait plutôt penser à mettre en sens unique certaines voies, voire à les mettre en voies piétonnes.
- Les rues qui mènent aux plages sont très pentues voire recouvertes de sable.

# Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus

**Date :** 25 Avril 2007

**Commune :** Saint-Georges d'Oléron

**Personne(s) présente(s) :** Mme NAULEAU, M. BŒUF, M. Klein (service technique)

**Recensement des ERP :**

Mairie : la succession de pentes ne convient pas (à l'entrée au portail : 12%, dans la cour : 8%, première moitié de pente : 24%, deuxième moitié : 12%), WC non accessibles, une marche au pas de porte, retour de la porte d'entrée, mauvaise signalisation de la place de parking handicapée.
Poste : trottoir non accessible, le revêtement devant est impraticable, boites aux lettres trop hautes, commande d'entrée de la porte trop haute.
Le groupe scolaire : l'école n'est pas accessible à l'intérieur (marches, WC).
Le complexe médical : le cheminement pour y accéder est difficile, revêtement impraticable.
L'église : marche à l'entrée, pente trop forte à l'intérieur.
L'office du tourisme : problème d'accessibilité.
Deux capitaineries : WC public accessible à Boyardville seulement.
Le marché couvert : (à Cheray) WC inaccessible, marché accessible (pente à vérifier), distributeur (vérifier l'accessibilité).
Centre du Castel : réhabilitation, conflit de normes entre PMR et enfant.
Un camping municipal : pas de difficultés apparentes, sanitaires accessibles, plage difficiles d'accès, accueil accessible par une rampe.
La maison de retraite : les trottoirs de chaque coté sont trop étroits, problème du banc à la sortie de la maison de retraite.
Embarcadère au port de Boyardville : bateaux accessibles mais non accessibilité entre la zone d'attente et le bateau.
Foyer logement (pour les personnes âgées pas trop dépendantes).
Le secours populaire, Commerce, Hôtel , Complexe sportif, Salle des fêtes , Le cimetière , Bureau d'accueil de la compagnie des eaux de Royan.

**Priorités/Volontés de l'élu :**

La poste, la mairie, le centre médical.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
Annexes

Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus

Date : 25 Avril 2007

Commune : Saint-Georges d'Oléron

Personne(s) présente(s) : Mme NAULEAU, M. BŒUF, M. Klein (service technique)

Recensement des ERP :

Mairie : la succession de pentes ne convient pas (à l'entrée au portail : 12%, dans la cour : 8%, première moitié de pente : 24%, deuxième moitié : 12%), WC non accessibles, une marche au pas de porte, retour de la porte d'entrée, mauvaise signalisation de la place de parking handicapée.
Poste : trottoir non accessible, le revêtement devant est impraticable, boites aux lettres trop hautes, commande d'entrée de la porte trop haute.
Le groupe scolaire : l'école n'est pas accessible à l'intérieur (marches, WC).
Le complexe médical : le cheminement pour y accéder est difficile, revêtement impraticable.
L'église : marche à l'entrée, pente trop forte à l'intérieur.
L'office du tourisme : problème d'accessibilité.
Deux capitaineries : WC public accessible à Boyardville seulement.
Le marché couvert : (à Cheray) WC inaccessible, marché accessible (pente à vérifier), distributeur (vérifier l'accessibilité).
Centre du Castel : réhabilitation, conflit de normes entre PMR et enfant.
Un camping municipal : pas de difficultés apparentes, sanitaires accessibles, plage difficiles d'accès, accueil accessible par une rampe.
La maison de retraite : les trottoirs de chaque coté sont trop étroits, problème du banc à la sortie de la maison de retraite.
Embarcadère au port de Boyardville : bateaux accessibles mais non accessibilité entre la zone d'attente et le bateau.
Foyer logement (pour les personnes âgées pas trop dépendantes).
Le secours populaire, Commerce, Hôtel , Complexe sportif, Salle des fêtes , Le cimetière , Bureau d'accueil de la compagnie des eaux de Royan.

Priorités/Volontés de l'élu :

La poste, la mairie, le centre médical.

**Données de la commune :**

La plus grande commune de l'ile, avec un grand nombre de personnes âgées, environ 45% des personnes ont plus de 60 ans. Il y a cinquante ans la Brée- les-Bains était ralliée à la commune c'était alors une des plus grandes communes de France.
10 personnes handicapées sur toute la commune de Saint-Georges (X 3 pendant la période estivale notamment avec le centre de L'Accolade à Domino).
2 malvoyants sur toute la commune, mais les données sont non enregistrées car elles risqueraient de caractériser les personnes.

**Projets réalisés ou en cours répondant aux normes d'accessibilité :**

- Centre du Castel en cours de réhabilitation (crèche, médiathèque, maison des associations).
- Places de parking recensées et régularisées sur toute la commune suite à un arrêté municipal de référence de 2006.
- Opération de mise en place de toilettes automatiques (entre 35000 et 38000 euros l'unité).
- Opération de mise en place de tables de pique-nique adaptées aux personnes en fauteuil roulant (par la CDC notamment).
- La place de Verdun a été aménagée d'une rampe pour permettre l'accès aux résidents de la maison de retraite.
- La plage de Boyardville a été aménagée avec des caillebotis et un tire à l'eau.
- Projet de réaménagement de l'avenue du trait d'Union pour fin 2007-08 : séparation de chaque travée par des espaces verts, la priorité sera donnée aux piétons.

**Connaissances sur les chaînes de mobilité, retours sur la « non-accessibilité » :**

Non, hormis les retours de M .Boeuf .

**Campagne d'informations précédentes ? Si oui, précisions :**

Non

**Quelles sont les raisons qui peuvent expliquer l'émergence de cette priorité de l'accessibilité aujourd'hui ?**

Depuis longtemps prise en compte de l'accessibilité.
Mais même si les magasins changent d'activité, ils ne remettent pas tout selon les normes d'accessibilité pour autant.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
Annexes

Données de la commune :

La plus grande commune de l'ile, avec un grand nombre de personnes âgées, environ 45% des personnes ont plus de 60 ans. Il y a cinquante ans la Brée- les-Bains était ralliée à la commune c'était alors une des plus grandes communes de France.
10 personnes handicapées sur toute la commune de Saint-Georges (X 3 pendant la période estivale notamment avec le centre de L'Accolade à Domino).
2 malvoyants sur toute la commune, mais les données sont non enregistrées car elles risqueraient de caractériser les personnes.

Projets réalisés ou en cours répondant aux normes d'accessibilité :

- Centre du Castel en cours de réhabilitation (crèche, médiathèque, maison des associations).
- Places de parking recensées et régularisées sur toute la commune suite à un arrêté municipal de référence de 2006.
- Opération de mise en place de toilettes automatiques (entre 35000 et 38000 euros l'unité).
- Opération de mise en place de tables de pique-nique adaptées aux personnes en fauteuil roulant (par la CDC notamment).
- La place de Verdun a été aménagée d'une rampe pour permettre l'accès aux résidents de la maison de retraite.
- La plage de Boyardville a été aménagée avec des caillebotis et un tire à l'eau.
- Projet de réaménagement de l'avenue du trait d'Union pour fin 2007-08 : séparation de chaque travée par des espaces verts, la priorité sera donnée aux piétons.

Connaissances sur les chaînes de mobilité, retours sur la « non-accessibilité » :

Non, hormis les retours de M .Boeuf .

Campagne d'informations précédentes ? Si oui, précisions :

Non

Quelles sont les raisons qui peuvent expliquer l'émergence de cette priorité de l'accessibilité aujourd'hui ?

Depuis longtemps prise en compte de l'accessibilité.
Mais même si les magasins changent d'activité, ils ne remettent pas tout selon les normes d'accessibilité pour autant.

**Divers :**

- Bateau à 4-5 cm normalement pour éviter les inondations en cas de pluie d'orage. Alors que les passages PMR sont à 2 cm maximum, donc il faut prendre en compte les avaloirs.
- Pour aller de la mairie à la Poste, aujourd'hui c'est impossible..
- Prendre contact avec les bureaux de contrôle technique en cas de conflit au sujet des normes dans les bâtiments.
- Impossibilité de faire un investissement spécifique lorsque le bâti ancien donne sur la voirie.
- Liberté de manœuvre restreinte sur les voiries départementales.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
Annexes

Divers :

- Bateau à 4-5 cm normalement pour éviter les inondations en cas de pluie d'orage. Alors que les passages PMR sont à 2 cm maximum, donc il faut prendre en compte les avaloirs.
- Pour aller de la mairie à la Poste, aujourd'hui c'est impossible..
- Prendre contact avec les bureaux de contrôle technique en cas de conflit au sujet des normes dans les bâtiments.
- Impossibilité de faire un investissement spécifique lorsque le bâti ancien donne sur la voirie.
- Liberté de manœuvre restreinte sur les voiries départementales.

# Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus

**Date :** 26 Avril 2007

**Commune :** Saint-Pierre d'Oléron

**Personne(s) présente(s) :** M. BUTEUX, M. DUPUY, M. COSTA (Service technique), Mme. NERAC (Service Urbanisme) et M. BOEUF.

**Recensement des ERP :**

1) Bourg de Saint Pierre :

Mairie et son annexe : Non accessible pour le moment, mais des projets de réaménagement des bureaux, ainsi que de la bibliothèque /médiathèque sont prévus.

Office du tourisme : Guichet parfaitement accessible, il reste peut être à voir l'accès.

Bibliothèque/Médiathèque : Situées dans les bâtiments de la mairie, mais elles vont être déplacées dans un site en cours de construction.

Poste : Inaccessible. Mais la Poste va s'inverser avec la perception et donc être aux normes. Début des travaux prévu pour septembre.

Perception : Idem. La situation du point de vue de l'accessibilité est même pire.

Hôpital : En reconstruction, l'architecte a signé en disant qu'il respecterait les normes d'accessibilité.

Cinéma : Va être rénové pour être en adéquation avec les normes d'accessibilité.

Maternelle /Ecole /Collège /Restaurant scolaire : Accès handicapé à l'école.

Marché couvert : Réaménagement aux normes avec notamment des bandes podotactiles.

Eglise : En cours de rénovation, l'architecte prend en compte l'accessibilité.

Complexe sportif : Totalement accessible.

Laboratoire d'analyse médicale : Inaccessible.

Musée : Porteur du label « Tourisme et Handicap » pour les handicapés moteurs, visuels, mentaux.

Maison de retraite, Gare routière, Cimetière, Maison de la Solidarité, Gendarmerie, Chambre du funéraire, Pompier, Maison de l'enfance, Pôle multimédia, Maison« Phare », Temple, Salle polyvalente, Centre médicosocial, ANPE, Cabinet médical, Commerces



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
Annexes

Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus

Date : 26 Avril 2007

Commune : Saint-Pierre d'Oléron

Personne(s) présente(s) : M. BUTEUX, M. DUPUY, M. COSTA (Service technique), Mme. NERAC (Service Urbanisme) et M. BOEUF.

Recensement des ERP :

1) Bourg de Saint Pierre :

Mairie et son annexe : Non accessible pour le moment, mais des projets de réaménagement des bureaux, ainsi que de la bibliothèque /médiathèque sont prévus.

Office du tourisme : Guichet parfaitement accessible, il reste peut être à voir l'accès.

Bibliothèque/Médiathèque : Situées dans les bâtiments de la mairie, mais elles vont être déplacées dans un site en cours de construction.

Poste : Inaccessible. Mais la Poste va s'inverser avec la perception et donc être aux normes. Début des travaux prévu pour septembre.

Perception : Idem. La situation du point de vue de l'accessibilité est même pire.

Hôpital : En reconstruction, l'architecte a signé en disant qu'il respecterait les normes d'accessibilité.

Cinéma : Va être rénové pour être en adéquation avec les normes d'accessibilité.

Maternelle /Ecole /Collège /Restaurant scolaire : Accès handicapé à l'école.

Marché couvert : Réaménagement aux normes avec notamment des bandes podotactiles.

Eglise : En cours de rénovation, l'architecte prend en compte l'accessibilité.

Complexe sportif : Totalement accessible.

Laboratoire d'analyse médicale : Inaccessible.

Musée : Porteur du label « Tourisme et Handicap » pour les handicapés moteurs, visuels, mentaux.

Maison de retraite, Gare routière, Cimetière, Maison de la Solidarité, Gendarmerie, Chambre du funéraire, Pompier, Maison de l'enfance, Pôle multimédia, Maison« Phare », Temple, Salle polyvalente, Centre médicosocial, ANPE, Cabinet médical, Commerces

2) Port de la Cotinière :

Commerces : Conflit entre les commerces et la mairie quant aux étalages sur les trottoirs.
La Criée, Marché couvert, Ecole, Poste, Felise, Office du tourisme

**Priorités/Volontés de l'élu :**

- Faire appliquer la loi sur les handicapés, surtout que l'île a avant tout une mission touristique. Les PMR ont eux aussi le droit de faire du tourisme.
- Périmètre restreint à rendre totalement accessible : avec un seul dépôt de voiture, les PMR doivent avoir accès au maximum de services.
- Une fois l'aménagement fait, le faire respecter.
- Réaliser une campagne de sensibilisation sur le respect de l'autre et notamment des PMR, à publier ensuite dans les journaux communaux et intercommunaux.

**Données de la commune :**

40% en moyenne de personnes de 60 ans et plus sur l'île en hiver, et 37% à Saint Pierre.
5 personnes en fauteuils roulants (dont une en fauteuil électrique) ainsi que 2 enfants au collège, mais il ne faut pas oublier les personnes des centres Héliomarin et Lannelongue qui viennent une fois par semaine à Saint Pierre. Ce nombre augmente comme partout pendant la période estivale, notamment avec le Centre l'Accolade à Domino qui est plein de mai à septembre.

**Projets réalisés ou en cours répondant aux normes d'accessibilité :**

- Aménagement du marché couvert.
- Aménagement du Musée de Saint Pierre.
- Maison Phare.
- Inversion de la Poste /Perception.
- Réaménagement du cinéma.
- Suite à la création d'une Médiathèque, déplacement de la Bibliothèque et du pôle multimédia.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
Annexes

2) Port de la Cotinière :

Commerces : Conflit entre les commerces et la mairie quant aux étalages sur les trottoirs.
La Criée, Marché couvert, Ecole, Poste, Felise, Office du tourisme

Priorités/Volontés de l'élu :

- Faire appliquer la loi sur les handicapés, surtout que l'île a avant tout une mission touristique. Les PMR ont eux aussi le droit de faire du tourisme.
- Périmètre restreint à rendre totalement accessible : avec un seul dépôt de voiture, les PMR doivent avoir accès au maximum de services.
- Une fois l'aménagement fait, le faire respecter.
- Réaliser une campagne de sensibilisation sur le respect de l'autre et notamment des PMR, à publier ensuite dans les journaux communaux et intercommunaux.

Données de la commune :

40% en moyenne de personnes de 60 ans et plus sur l'île en hiver, et 37% à Saint Pierre.
5 personnes en fauteuils roulants (dont une en fauteuil électrique) ainsi que 2 enfants au collège, mais il ne faut pas oublier les personnes des centres Héliomarin et Lannelongue qui viennent une fois par semaine à Saint Pierre. Ce nombre augmente comme partout pendant la période estivale, notamment avec le Centre l'Accolade à Domino qui est plein de mai à septembre.

Projets réalisés ou en cours répondant aux normes d'accessibilité :

- Aménagement du marché couvert.
- Aménagement du Musée de Saint Pierre.
- Maison Phare.
- Inversion de la Poste /Perception.
- Réaménagement du cinéma.
- Suite à la création d'une Médiathèque, déplacement de la Bibliothèque et du pôle multimédia.

**Connaissances sur les chaînes de mobilité, retours sur la « non-accessibilité » :**

- Liaison maison de retraite et cimetière.
- Liaison Place Gambetta, Cinéma, Maison de la Solidarité et école.

Les élus ont conscience que les cheminements sont une priorité, et qu'il faut donc les améliorer.

Très peu de retour sur la non accessibilité, peut-être les personnes handicapées se sentent-elles honteuses et minoritaires pour oser se plaindre ? Peut-être, ont-elles peur aussi du non aboutissement de leurs plaintes ?

Il y a davantage de plaintes de la part des gens avec des poussettes.

**Campagne d'informations précédentes ? Si oui, précisions :**

Campagne de sensibilisation par les élus, au porte à porte dans les magasins de la Cotinière, mais hypocrisie de la part des commerçants qui réinstallent leurs étalages après le passage des élus ou de la police municipale.

Idem pour Saint Pierre.

**Quelles sont les raisons qui peuvent expliquer l'émergence de cette priorité de l'accessibilité aujourd'hui ?**

- Faire appliquer la loi, donc cette compétence a été prise en compte par l'Intercommunalité.
- Grande motivation de la part de la municipalité, un groupe de travail a été organisé avec notamment des employés des services techniques et urbanisme.
- Présence de Mme DESSE, commerçante de Saint-Pierre et membre de la commission intercommunale à l'accessibilité, qui permet de faire avancer la question.

**Divers :**

- Dès que l'on fait des travaux pour un équipement public, on est obligé de faire une demande d'autorisation de travaux pour répondre aux normes d'accessibilité. Ce dossier passe ensuite en Commission Accessibilité et Sécurité, située à la Rochelle, mais celle ci n'est pas très exigeante et ne va pas jusqu'à vérifier le mobilier intérieur.
- Beaucoup d'architectes ne sont pas encore sensibilisés aux questions de normes concernant l'accessibilité.
- Arrêté municipal de référence pour les places de stationnement ?



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
Annexes

Connaissances sur les chaînes de mobilité, retours sur la « non-accessibilité » :

- Liaison maison de retraite et cimetière.
- Liaison Place Gambetta, Cinéma, Maison de la Solidarité et école.

Les élus ont conscience que les cheminements sont une priorité, et qu'il faut donc les améliorer.

Très peu de retour sur la non accessibilité, peut-être les personnes handicapées se sentent-elles honteuses et minoritaires pour oser se plaindre ? Peut-être, ont-elles peur aussi du non aboutissement de leurs plaintes ?

Il y a davantage de plaintes de la part des gens avec des poussettes.

Campagne d'informations précédentes ? Si oui, précisions :

Campagne de sensibilisation par les élus, au porte à porte dans les magasins de la Cotinière, mais hypocrisie de la part des commerçants qui réinstallent leurs étalages après le passage des élus ou de la police municipale.

Idem pour Saint Pierre.

Quelles sont les raisons qui peuvent expliquer l'émergence de cette priorité de l'accessibilité aujourd'hui ?

- Faire appliquer la loi, donc cette compétence a été prise en compte par l'Intercommunalité.
- Grande motivation de la part de la municipalité, un groupe de travail a été organisé avec notamment des employés des services techniques et urbanisme.
- Présence de Mme DESSE, commerçante de Saint-Pierre et membre de la commission intercommunale à l'accessibilité, qui permet de faire avancer la question.

Divers :

- Dès que l'on fait des travaux pour un équipement public, on est obligé de faire une demande d'autorisation de travaux pour répondre aux normes d'accessibilité. Ce dossier passe ensuite en Commission Accessibilité et Sécurité, située à la Rochelle, mais celle ci n'est pas très exigeante et ne va pas jusqu'à vérifier le mobilier intérieur.
- Beaucoup d'architectes ne sont pas encore sensibilisés aux questions de normes concernant l'accessibilité.
- Arrêté municipal de référence pour les places de stationnement ?

# Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence élus

**Date :** 3 Mai 2007

**Commune :** Dolus d'Oléron

**Personne(s) présente(s) :** M.NADEAU, M.PERTHUIS

## Recensement des ERP :

Mairie : le rez-de-chaussée est accessible mais le premier étage ne l'est pas, WC accessibles.
Eglise : entrée latérale accessible mais pas de signalisation pour l'indiquer.
Office du tourisme : accessible.
Ecole maternelle : l'accès aux parents, de la cour aux salles de classes, est non accessible, une seule place de parking réservée aux handicapés mais mauvaise signalisation.
Poste : non accessible.
Local ados : non accessible.
Ecole élémentaire : non accessible.
Cantine : non accessible.
Bibliothèque : accessible mais les dimensions du sas sont à vérifier.
Marché : accessible.
Commerces : en grande partie non accessible.
Gare routière, Cimetière , Maison de retraite , Crèche

## Priorités/Volontés de l'élu :

Sécuriser le cheminement pour les PMR notamment dans la Grande rue et la rue des Ecoles.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
Annexes

Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence élus

Date : 3 Mai 2007

Commune : Dolus d'Oléron

Personne(s) présente(s) : M.NADEAU, M.PERTHUIS

Recensement des ERP :

Mairie : le rez-de-chaussée est accessible mais le premier étage ne l'est pas, WC accessibles.
Eglise : entrée latérale accessible mais pas de signalisation pour l'indiquer.
Office du tourisme : accessible.
Ecole maternelle : l'accès aux parents, de la cour aux salles de classes, est non accessible, une seule place de parking réservée aux handicapés mais mauvaise signalisation.
Poste : non accessible.
Local ados : non accessible.
Ecole élémentaire : non accessible.
Cantine : non accessible.
Bibliothèque : accessible mais les dimensions du sas sont à vérifier.
Marché : accessible.
Commerces : en grande partie non accessible.
Gare routière, Cimetière , Maison de retraite , Crèche

Priorités/Volontés de l'élu :

Sécuriser le cheminement pour les PMR notamment dans la Grande rue et la rue des Ecoles.

**Données de la commune :**

Environ 6 personnes en fauteuil roulant, une population majoritairement âgée.

**Projets réalisés ou en cours répondant aux normes d'accessibilité :**

L'église et l'office de tourisme sont aux normes.

**Connaissances sur les chaînes de mobilité, retours sur la « non-accessibilité » :**

Aucun retour.

**Campagne d'informations précédentes ? Si oui, précisions :**

Non.

**Quelles sont les raisons qui peuvent expliquer l'émergence de cette priorité de l'accessibilité aujourd'hui ?**

La volonté de respecter la loi, ainsi que celle de sécuriser le cheminement des enfants dans la rue des écoles.

**Divers :**

- Il est prévu de refaire l'aménagement de la poste.
- La grande rue est en voie piétonne tous les matins en période estivale.
- Pas d'arrêté municipal de référence pour les places de parking handicapées.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
Annexes

Données de la commune :

Environ 6 personnes en fauteuil roulant, une population majoritairement âgée.

Projets réalisés ou en cours répondant aux normes d'accessibilité :

L'église et l'office de tourisme sont aux normes.

Connaissances sur les chaînes de mobilité, retours sur la « non-accessibilité » :

Aucun retour.

Campagne d'informations précédentes ? Si oui, précisions :

Non.

Quelles sont les raisons qui peuvent expliquer l'émergence de cette priorité de l'accessibilité aujourd'hui ?

La volonté de respecter la loi, ainsi que celle de sécuriser le cheminement des enfants dans la rue des écoles.

Divers :

- Il est prévu de refaire l'aménagement de la poste.
- La grande rue est en voie piétonne tous les matins en période estivale.
- Pas d'arrêté municipal de référence pour les places de parking handicapées.

# Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présences des élus

**Date :** 20 Avril 2007

**Commune :** le Château d'Oléron

**Personne(s) présente(s) :** M. PERTHUIS, M. LENOBLE (ingénieur), Mme HUMBERT

**Recensement des ERP :**

Commerces et cabanes d'artisan
Gendarmerie : porte aux bonnes dimensions.
Mairie : accessible.

**Priorités/Volontés de l'élu :**

Faire un aménagement d'entrée de ville à la fois économique (zone ostréicole) et touristique. Requalification de la rue du port comme une grande artère commerciale.
Accessibilité des pontons à prendre en compte.
Volonté principale : le cheminement pour rendre accessible les différents sites : commerçants, artisans, restaurants...
Lutter contre l'effet dédale du port.
Eviter de faire venir le public dans les zones réservées aux ostréiculteurs (« Ne pas en faire une attraction touristique ! »).

**Données de la commune :**

Population résidante à l'année : ≈ 3850 habitants
Nombre de personnes handicapées : une douzaine dont 5 actifs et 1 collégienne.
Un Hôtel sur notre périmètre mais non accessible aux PMR.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
Annexes

Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présences des élus

Date : 20 Avril 2007

Commune : le Château d'Oléron

Personne(s) présente(s) : M. PERTHUIS, M. LENOBLE (ingénieur), Mme HUMBERT

Recensement des ERP :

Commerces et cabanes d'artisan
Gendarmerie : porte aux bonnes dimensions.
Mairie : accessible.

Priorités/Volontés de l'élu :

Faire un aménagement d'entrée de ville à la fois économique (zone ostréicole) et touristique. Requalification de la rue du port comme une grande artère commerciale.
Accessibilité des pontons à prendre en compte.
Volonté principale : le cheminement pour rendre accessible les différents sites : commerçants, artisans, restaurants...
Lutter contre l'effet dédale du port.
Eviter de faire venir le public dans les zones réservées aux ostréiculteurs (« Ne pas en faire une attraction touristique ! »).

Données de la commune :

Population résidante à l'année : ≈ 3850 habitants
Nombre de personnes handicapées : une douzaine dont 5 actifs et 1 collégienne.
Un Hôtel sur notre périmètre mais non accessible aux PMR.

**Projets réalisés ou en cours répondant aux normes d'accessibilité :**

- Place principale du bourg entièrement en travaux.
- Toutes les portes désormais font 90 cm.
- Futur projet fixé dans 18 mois sur notre périmètre (actuellement en pré-projet et en attente de la validation de la DDE) : on réalise notre diagnostic sans en tenir compte, nos remarques seront intégrées à celui-ci.
- Bâtiments publics accessibles notamment à la mairie avec les WC publics.

**Connaissances sur les chaînes de mobilité, retours sur la « non-accessibilité » :**

Les chaînes de mobilité entre le parking et la zone attractive la plus proche.
Retours sur la non accessibilité surtout par M. PERTHUIS.

**Campagne d'informations précédentes ? Si oui, précisions :**

Oui auprès des commerçants en se déplaçant directement notamment en présence de M.PERTHUIS.

**Quelles sont les raisons qui peuvent expliquer l'émergence de cette priorité de l'accessibilité aujourd'hui ?**

La loi dans la mesure où il y avait beaucoup de retards sur l'île. De plus, la présence de M. PERTHUIS a permis de faire avancer les choses même avant la loi de 2005. La commission intercommunale permet aussi de prendre en compte ce problème.

Nécessité de faire des efforts sur l'accessibilité dans la mesure où :

- proximité de St-Trojan avec les centres spécialisés,
- fermeture des services de proximité à St Trojan (Ex. poste),
- des enfants du centre Hélio-Marin viennent au collège et au marché du Château.

**Divers :**

- Penser au réseau d'eau pluviale, voir tous les à côtés liés à la voirie.
- Principale offre de travail : ostréiculture, chantier naval, tourisme.
- Pente entre la mairie et la porte d'Ors.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
Annexes

**Projets réalisés ou en cours répondant aux normes d'accessibilité :**

- Place principale du bourg entièrement en travaux.
- Toutes les portes désormais font 90 cm.
- Futur projet fixé dans 18 mois sur notre périmètre (actuellement en pré-projet et en attente de la validation de la DDE) : on réalise notre diagnostic sans en tenir compte, nos remarques seront intégrées à celui-ci.
- Bâtiments publics accessibles notamment à la mairie avec les WC publics.

**Connaissances sur les chaînes de mobilité, retours sur la « non-accessibilité » :**

Les chaînes de mobilité entre le parking et la zone attractive la plus proche.
Retours sur la non accessibilité surtout par M. PERTHUIS.

**Campagne d'informations précédentes ? Si oui, précisions :**

Oui auprès des commerçants en se déplaçant directement notamment en présence de M.PERTHUIS.

**Quelles sont les raisons qui peuvent expliquer l'émergence de cette priorité de l'accessibilité aujourd'hui ?**

La loi dans la mesure où il y avait beaucoup de retards sur l'île. De plus, la présence de M. PERTHUIS a permis de faire avancer les choses même avant la loi de 2005. La commission intercommunale permet aussi de prendre en compte ce problème.

Nécessité de faire des efforts sur l'accessibilité dans la mesure où :

- proximité de St-Trojan avec les centres spécialisés,
- fermeture des services de proximité à St Trojan (Ex. poste),
- des enfants du centre Hélio-Marin viennent au collège et au marché du Château.

**Divers :**

- Penser au réseau d'eau pluviale, voir tous les à côtés liés à la voirie.
- Principale offre de travail : ostréiculture, chantier naval, tourisme.
- Pente entre la mairie et la porte d'Ors.

# Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus

**Date :** 20 Avril 2007

**Commune :** Le Grand-Village-Plage

**Personne(s) présente(s) :** Mme DUCONGER, Mme RAOUL (conseillère municipale)

**Recensement des ERP :**

1) Le Bourg :

Mairie : la pente d'accès est un peu forte, non accessibilité de la salle de vote et du conseil.

Office de tourisme : le comptoir d'accueil est trop haut.

Salle polyvalente : date d'environ 25 ans. Il n'y pas de place de parking handicapée, on a un problème de saturation en été sur ce parking. Le bâtiment présente un ressaut à l'entrée principale, les toilettes handicapées ne sont plus aux normes dans l'entrée (trop petites, pas de barre…) un WC aux normes dans le fond de la salle, issue de secours avec marche, pas d'accès à la scène, bibliothèque accessible mais un peu encombrée (projet de reconstruction de la mairie pour faire une bibliothèque plus grande, avoir plus de rangement, …).

Ecole : 2 enfants du Centre Hélio-marin, porte principale accessible, une marche pour l'accès principal de la cantine, cour de récréation en sable, WC aux normes, préau aux normes.

ZAC : commerces et restaurants, plus ou moins accessibles mais quelques points noirs (marche, grille d'évacuation des eaux, …).

Maison de retraite : aux normes, 66 résidents pour une capacité de 69, seulement 5-6 valides/autonomes qui sortent, une dizaine de personnes (canne, déambulateur, …) qui sortent accompagnées et 50 en fauteuil.

Poste : accessible.

2) Le port des Salines :

Ecomusée : appartient à la Communauté de Communes depuis 1 an (donc plus de subventions depuis), accessible, rien pour les malvoyants/malentendants, pas d'activité sensorielle sauf les jeux d'ombre et l'activité sur le sel, pour l'instant tout a été axé sur le musée de Saint Pierre. Pente d'accès un peu forte pour une personne en fauteuil autonome.

Boutiques : accessibles par la rampe d'accès du musée mais peut être un peu forte pour un fauteuil tout seul.

Restaurant : pas accessible à cause du pont.

WC publics : pas de WC handicapés, pas d'indication pour les WC handicapés à l'intérieur du musée.

Embarcadère : esplanade inaccessible par la présence de marches, ainsi que des marches sur le ponton.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
Annexes

Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus

Date : 20 Avril 2007

Commune : Le Grand-Village-Plage

Personne(s) présente(s) : Mme DUCONGER, Mme RAOUL (conseillère municipale)

Recensement des ERP :

1) Le Bourg :

Mairie : la pente d'accès est un peu forte, non accessibilité de la salle de vote et du conseil.

Office de tourisme : le comptoir d'accueil est trop haut.

Salle polyvalente : date d'environ 25 ans. Il n'y pas de place de parking handicapée, on a un problème de saturation en été sur ce parking. Le bâtiment présente un ressaut à l'entrée principale, les toilettes handicapées ne sont plus aux normes dans l'entrée (trop petites, pas de barre…) un WC aux normes dans le fond de la salle, issue de secours avec marche, pas d'accès à la scène, bibliothèque accessible mais un peu encombrée (projet de reconstruction de la mairie pour faire une bibliothèque plus grande, avoir plus de rangement, …).

Ecole : 2 enfants du Centre Hélio-marin, porte principale accessible, une marche pour l'accès principal de la cantine, cour de récréation en sable, WC aux normes, préau aux normes.

ZAC : commerces et restaurants, plus ou moins accessibles mais quelques points noirs (marche, grille d'évacuation des eaux, …).

Maison de retraite : aux normes, 66 résidents pour une capacité de 69, seulement 5-6 valides/autonomes qui sortent, une dizaine de personnes (canne, déambulateur, …) qui sortent accompagnées et 50 en fauteuil.

Poste : accessible.

2) Le port des Salines :

Ecomusée : appartient à la Communauté de Communes depuis 1 an (donc plus de subventions depuis), accessible, rien pour les malvoyants/malentendants, pas d'activité sensorielle sauf les jeux d'ombre et l'activité sur le sel, pour l'instant tout a été axé sur le musée de Saint Pierre. Pente d'accès un peu forte pour une personne en fauteuil autonome.

Boutiques : accessibles par la rampe d'accès du musée mais peut être un peu forte pour un fauteuil tout seul.

Restaurant : pas accessible à cause du pont.

WC publics : pas de WC handicapés, pas d'indication pour les WC handicapés à l'intérieur du musée.

Embarcadère : esplanade inaccessible par la présence de marches, ainsi que des marches sur le ponton.

**Priorités/Volontés de l'élu :**

Continuer l'aménagement du Boulevard de la plage, sur le reste du périmètre.

**Données de la commune :**

Commune très âgée, pas d'aveugle, pas de personne en fauteuil roulant, exceptée celle de la maison de retraite.

**Projets réalisés ou en cours répondant aux normes d'accessibilité :**

Aménagement du boulevard de la Plage en mai 2006.

**Connaissances sur les chaînes de mobilité, retours sur la « non-accessibilité » :**

Problème de cheminement sur les trottoirs (retour de l'animatrice de la maison de retraite).

**Campagne d'informations précédentes ? Si oui, précisions :**

Non.

**Quelles sont les raisons qui peuvent expliquer l'émergence de cette priorité de l'accessibilité aujourd'hui ?**

Anticipation lors de l'aménagement de la ZAC, il y a 15 ans.
Sinon surtout depuis la loi 2005 et la création de la commission de la Communauté de Communes.

**Divers :**

- Problème pour le distributeur du crédit agricole.
- Future arrivée de panneau d'interdiction de stationnement.
- Pas de bande podotactile sur le nouvel aménagement.
- Un bateau seulement par passage piéton en majorité.
- Bonne initiative : cheminement en forme de pas pour les enfants (reprise possible pour les déficients mentaux).
- Absence totale de trottoir dans les zones résidentielles du périmètre.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
Annexes

Priorités/Volontés de l'élu :

Continuer l'aménagement du Boulevard de la plage, sur le reste du périmètre.

Données de la commune :

Commune très âgée, pas d'aveugle, pas de personne en fauteuil roulant, exceptée celle de la maison de retraite.

Projets réalisés ou en cours répondant aux normes d'accessibilité :

Aménagement du boulevard de la Plage en mai 2006.

Connaissances sur les chaînes de mobilité, retours sur la « non-accessibilité » :

Problème de cheminement sur les trottoirs (retour de l'animatrice de la maison de retraite).

Campagne d'informations précédentes ? Si oui, précisions :

Non.

Quelles sont les raisons qui peuvent expliquer l'émergence de cette priorité de l'accessibilité aujourd'hui ?

Anticipation lors de l'aménagement de la ZAC, il y a 15 ans.
Sinon surtout depuis la loi 2005 et la création de la commission de la Communauté de Communes.

Divers :

- Problème pour le distributeur du crédit agricole.
- Future arrivée de panneau d'interdiction de stationnement.
- Pas de bande podotactile sur le nouvel aménagement.
- Un bateau seulement par passage piéton en majorité.
- Bonne initiative : cheminement en forme de pas pour les enfants (reprise possible pour les déficients mentaux).
- Absence totale de trottoir dans les zones résidentielles du périmètre.

## Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus

**Date :** 2 Mai 2007

**Commune :** Saint-Trojan-les-Bains

**Personne(s) présente(s) :** M. BOHEE, M. RICHARD, Mme SINITZKY

**Recensement des ERP :**

Mairie : 1er étage inaccessible (bureau du Maire, salle du Conseil…).
Poste : non accessible (marche, sas problématique).
Ecole : accessible : suite à des travaux récents.
Office Tourisme : accessible.
Eglise : plan incliné mobile.
Marché : accessible suite à des travaux récents (2006).
Bibliothèque : accessible par une entrée arrière.
Salle d'exposition : rez-de-chaussée accessible.
Cinéma : entrée sur le côté par un plan incliné mobile.
WC publics : pas aux normes.
Espace musical, Commerces, Salle polyvalente, Caserne des pompiers, Centre Hélio-marin

**Priorités/Volontés de l'élu :**

« On veut se mettre à la pointe » en ce qui concerne l'accessibilité.
Volonté de travailler sur les cheminements notamment celui du centre Hélio-Marin au centre-bourg.

**Données de la commune :**

1600 habitants à l'année dont 50% de personnes âgées dont 25% de très âgées: 350 personnes de plus de 60 ans et 100 personnes de plus de 80 ans.
Présence des deux centres spécialisés organisant de nombreuses sorties sur la commune.
5 personnes en fauteuil roulant et une personne malvoyante.
Comme partout la population augmente (x10) en période estivale.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
Annexes

Fiche terrain pour la détermination des périmètres en présence des élus

Date : 2 Mai 2007

Commune : Saint-Trojan-les-Bains

Personne(s) présente(s) : M. BOHEE, M. RICHARD, Mme SINITZKY

Recensement des ERP :

Mairie : 1er étage inaccessible (bureau du Maire, salle du Conseil…).
Poste : non accessible (marche, sas problématique).
Ecole : accessible : suite à des travaux récents.
Office Tourisme : accessible.
Eglise : plan incliné mobile.
Marché : accessible suite à des travaux récents (2006).
Bibliothèque : accessible par une entrée arrière.
Salle d'exposition : rez-de-chaussée accessible.
Cinéma : entrée sur le côté par un plan incliné mobile.
WC publics : pas aux normes.
Espace musical, Commerces, Salle polyvalente, Caserne des pompiers, Centre Hélio-marin

Priorités/Volontés de l'élu :

« On veut se mettre à la pointe » en ce qui concerne l'accessibilité.
Volonté de travailler sur les cheminements notamment celui du centre Hélio-Marin au centre-bourg.

Données de la commune :

1600 habitants à l'année dont 50% de personnes âgées dont 25% de très âgées: 350 personnes de plus de 60 ans et 100 personnes de plus de 80 ans.
Présence des deux centres spécialisés organisant de nombreuses sorties sur la commune.
5 personnes en fauteuil roulant et une personne malvoyante.
Comme partout la population augmente (x10) en période estivale.

**Projets réalisés ou en cours répondant aux normes d'accessibilité :**

- Le marché qui a été rénové et rendu accessible aux PMR en janvier 2006.
- Place des filles de la sagesse refaite en janvier 2006.
- L'office de Tourisme réaménagé.
- L'école a été mise aux normes avec la création de WC handicapés et la création de 2 places de parking réservées aux GIG-GIC.
- Projet d'aménagement du boulevard de la plage et du parking situé en face de la Place des filles de la sagesse.
- Création de l'acheminement entre le centre Hélio-Marin et le centre Lannelongue par l'aménagement de la digue Pacaud pour 2007-2008.

**Connaissances sur les chaînes de mobilité, retours sur la « non-accessibilité » :**

Liaison entre le centre bourg et le centre Hélio-Marin et tous les cheminements possibles depuis les cinq parkings du bourg.
Retour des personnes âgées concernant les escaliers dangereux: notamment celui situé place de la Liberté et celui qui mène au cimetière.
La présence de personnes sensibilisées au sein du conseil municipal a permis d'apporter des retours sur la non-accessibilité.

**Campagne d'informations précédentes ? Si oui, précisions :**

Il n'a pas forcément eu de campagne de sensibilisation auprès des commerçants dans la mesure où ils côtoient régulièrement des personnes à mobilité réduite et ceci par la présence des deux centres spécialisés. L'action de sensibilisation serait plutôt à réaliser auprès des touristes.
L'Association « Ile Handi » permet également de sensibiliser le public, notamment par ses animations comme le prochain forum de septembre dont l'une des thématiques sera la mise en accessibilité de tous les services : donc sensibilisation à la fois de la population et des hébergeurs.

**Quelles sont les raisons qui peuvent expliquer l'émergence de cette priorité de l'accessibilité aujourd'hui ?**

La municipalité a toujours été plus ou moins sensibilisée au problème de l'accessibilité par la présence des deux centres spécialisés. Il y a donc toujours eu un bon-vouloir même avant la loi de 2005. Depuis plusieurs années des enfants handicapés fréquentent l'école ce qui a conduit la mairie à faire des efforts d'accessibilité.

**Divers :**

- Arrêté municipal de référence pour les places de parking handicapées.
- Mise en place des panonceaux « Si tu prend ma place, prend mon handicap ».
- Quand il y a une demande de permis de travaux/de construire, la mairie est draconienne cependant elle n'oblige pas la mise aux normes totale du bâtiment sachant qu'elle-même n'est pas la meilleure élève dans ce domaine. En outre la municipalité prend en compte le budget du propriétaire et l'architecture initiale.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
Annexes

Projets réalisés ou en cours répondant aux normes d'accessibilité :

- Le marché qui a été rénové et rendu accessible aux PMR en janvier 2006.
- Place des filles de la sagesse refaite en janvier 2006.
- L'office de Tourisme réaménagé.
- L'école a été mise aux normes avec la création de WC handicapés et la création de 2 places de parking réservées aux GIG-GIC.
- Projet d'aménagement du boulevard de la plage et du parking situé en face de la Place des filles de la sagesse.
- Création de l'acheminement entre le centre Hélio-Marin et le centre Lannelongue par l'aménagement de la digue Pacaud pour 2007-2008.

Connaissances sur les chaînes de mobilité, retours sur la « non-accessibilité » :

Liaison entre le centre bourg et le centre Hélio-Marin et tous les cheminements possibles depuis les cinq parkings du bourg.
Retour des personnes âgées concernant les escaliers dangereux: notamment celui situé place de la Liberté et celui qui mène au cimetière.
La présence de personnes sensibilisées au sein du conseil municipal a permis d'apporter des retours sur la non-accessibilité.

Campagne d'informations précédentes ? Si oui, précisions :

Il n'a pas forcément eu de campagne de sensibilisation auprès des commerçants dans la mesure où ils côtoient régulièrement des personnes à mobilité réduite et ceci par la présence des deux centres spécialisés. L'action de sensibilisation serait plutôt à réaliser auprès des touristes.
L'Association « Ile Handi » permet également de sensibiliser le public, notamment par ses animations comme le prochain forum de septembre dont l'une des thématiques sera la mise en accessibilité de tous les services : donc sensibilisation à la fois de la population et des hébergeurs.

Quelles sont les raisons qui peuvent expliquer l'émergence de cette priorité de l'accessibilité aujourd'hui ?

La municipalité a toujours été plus ou moins sensibilisée au problème de l'accessibilité par la présence des deux centres spécialisés. Il y a donc toujours eu un bon-vouloir même avant la loi de 2005. Depuis plusieurs années des enfants handicapés fréquentent l'école ce qui a conduit la mairie à faire des efforts d'accessibilité.

Divers :

- Arrêté municipal de référence pour les places de parking handicapées.
- Mise en place des panonceaux « Si tu prend ma place, prend mon handicap ».
- Quand il y a une demande de permis de travaux/de construire, la mairie est draconienne cependant elle n'oblige pas la mise aux normes totale du bâtiment sachant qu'elle-même n'est pas la meilleure élève dans ce domaine. En outre la municipalité prend en compte le budget du propriétaire et l'architecture initiale.

## Réalisation du comptage des éléments numérisés par handicap

Le logiciel Arcgis est capable de compter automatiquement les obstacles par type de handicap.

- Ouvrir la table attributaire des obstacles,

Sélectionner les obstacles souhaités, par exemple: tous les obstacles de pondération 3 pour personnes handicapées motrices, pour cela:

- Selection by attributes,

Layer : ville_obstacles
Ecrire : [handicap]=1 AND [Pondération]=3, puis OK.

- Clic droit sur Nature

Clic gauche sur Summarize
Changer la destination dans 3. Specify output table, puis OK.
Le message “do you want to add the result table in the map?” apparaît, cliquer sur OUI

- Layer : Clic droit sur Sum_output

Clic gauche sur Open

On obtient pour l’exemple , la table suivante :

| OID | Nature | Count_Nature |
|---|---|---|
| 0 | arbre | 5 |
| 1 | arrêt bus | 1 |
| 2 | bois | 1 |
| 3 | bordure de trottoir | 113 |
| 4 | feu tricolore | 1 |
| 5 | gouttière | 4 |
| 6 | grille d'évacuation | 21 |
| 7 | lampadaire | 14 |
| 8 | marche | 20 |
| 9 | panneau de signalisation | 1 |
| 10 | plaque | 20 |
| 11 | plaque | 1 |
| 12 | poteau | 6 |
| 13 | poteau électrique | 4 |
| 14 | poteau électrique et luminaire | 6 |
| 15 | puits | 1 |
| 16 | ressaut | 4 |
| 17 | rigole | 1 |
| 18 | sortie de garage | 2 |
| 19 | souche d'arbre | 1 |
| 20 | tableau EDF | 3 |



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
Annexes

Réalisation du comptage des éléments numérisés par handicap

Le logiciel Arcgis est capable de compter automatiquement les obstacles par type de handicap.

- Ouvrir la table attributaire des obstacles,

Sélectionner les obstacles souhaités, par exemple: tous les obstacles de pondération 3 pour personnes handicapées motrices, pour cela:

- Selection by attributes,

Layer : ville_obstacles
Ecrire : [handicap]=1 AND [Pondération]=3, puis OK.

- Clic droit sur Nature

Clic gauche sur Summarize
Changer la destination dans 3. Specify output table, puis OK.
Le message “do you want to add the result table in the map?” apparaît, cliquer sur OUI

- Layer : Clic droit sur Sum_output

Clic gauche sur Open

On obtient pour l’exemple , la table suivante :

| OID | Nature | Count_Nature |
|---|---|---|
| 0 | arbre | 5 |
| 1 | arrêt bus | 1 |
| 2 | bois | 1 |
| 3 | bordure de trottoir | 113 |
| 4 | feu tricolore | 1 |
| 5 | gouttière | 4 |
| 6 | grille d'évacuation | 21 |
| 7 | lampadaire | 14 |
| 8 | marche | 20 |
| 9 | panneau de signalisation | 1 |
| 10 | plaque | 20 |
| 11 | plaque | 1 |
| 12 | poteau | 6 |
| 13 | poteau électrique | 4 |
| 14 | poteau électrique et luminaire | 6 |
| 15 | puits | 1 |
| 16 | ressaut | 4 |
| 17 | rigole | 1 |
| 18 | sortie de garage | 2 |
| 19 | souche d'arbre | 1 |
| 20 | tableau EDF | 3 |

## Réalisation de la carte de synthèse par périmètre

- 1) Ouvrir la table attributaire des cheminements,

Clic droit sur le titre de la colonne pond_totale
Sélectionner Field calculator
Ecrire : pond_totale=pond_cheminement.

- 2) Dans la barre d'outils en haut, cliquer sur Sélection,

Selection by attributes,
Layer : ville_obstacles
Ecrire : [Pondération]=2, puis OK.

- 3) Toujours dans la barre d'outils en haut, cliquer sur Sélection

Selection by location
Select features from: ville_cheminement_PMR
Layer: ville_obstacles
Et sélectionner l'option: use selected obstacles, puis OK.

- 4) Ouvrir la table attributaire des cheminements,

Sélectionner les éléments avec l'option Show : Selected
Clic droit sur le titre de la colonne pour classer les éléments par ordre croissant,
Et ceux qui sont de pondération égale à 1, les mettre de pondération égale à 2.
NB : pour ce qui est des tronçons de pondération 2 ou 3, ne pas les modifier.

DESELECTIONNER ;

- idem que pour le 2), mais écrire : [pondération]=3.

- Idem que pour le 3)



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail
Annexes

Réalisation de la carte de synthèse par périmètre

- 1) Ouvrir la table attributaire des cheminements,

Clic droit sur le titre de la colonne pond_totale
Sélectionner Field calculator
Ecrire : pond_totale=pond_cheminement.

- 2) Dans la barre d'outils en haut, cliquer sur Sélection,

Selection by attributes,
Layer : ville_obstacles
Ecrire : [Pondération]=2, puis OK.

- 3) Toujours dans la barre d'outils en haut, cliquer sur Sélection

Selection by location
Select features from: ville_cheminement_PMR
Layer: ville_obstacles
Et sélectionner l'option: use selected obstacles, puis OK.

- 4) Ouvrir la table attributaire des cheminements,

Sélectionner les éléments avec l'option Show : Selected
Clic droit sur le titre de la colonne pour classer les éléments par ordre croissant,
Et ceux qui sont de pondération égale à 1, les mettre de pondération égale à 2.
NB : pour ce qui est des tronçons de pondération 2 ou 3, ne pas les modifier.

DESELECTIONNER ;

- idem que pour le 2), mais écrire : [pondération]=3.

- Idem que pour le 3)

- Idem que pour le 4), mais il faut changer la pondération de tous les tronçons sélectionnés. Pour cela, clic droit sur le titre de la colonne, et écrire dans l'option Field calculator, Pond_totale= « 3 ».

Faire la légende correspondant à cette requête, et l'enregistrer avec l'option Save As de la barre d'outils.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome II : Méthode de travail

- Idem que pour le 4), mais il faut changer la pondération de tous les tronçons sélectionnés. Pour cela, clic droit sur le titre de la colonne, et écrire dans l'option Field calculator, Pond_totale= « 3 ».

Faire la légende correspondant à cette requête, et l'enregistrer avec l'option Save As de la barre d'outils.

Réalisation de la carte de synthèse par périmètre et par handicap

- 1) Ouvrir la table attributaire des cheminements,

Clic droit sur le titre de la colonne pond_total_handicap
Sélectionner Field calculator
Ecrire : pond_total_handicap=pond_cheminement

- 2) Dans la barre d'outils en haut, cliquer sur Sélection,

Selection by attributes,
Layer : ville_obstacles
Ecrire : [handicap]=1 AND [Pondération]=2, puis OK.

- 3) Toujours dans la barre d'outils en haut, cliquer sur Sélection

Selection by location
Select features from: ville_cheminement_PMR
Intersect
Layer: ville_obstacles
Et sélectionner l'option: use selected obstacles, puis OK.

- 4) Ouvrir la table attributaire des cheminements

Sélectionner les éléments avec l'option Show : Selected
Clic droit sur le titre de la colonne pour classer les éléments par ordre croissant,
Et ceux qui sont de pondération égale à 1, les mettre de pondération égale à 2.
NB : pour ce qui est des tronçons de pondération 2 ou 3, ne pas les modifier.

Fermer la table,
Clic droit sur Edits
Save Edits.

DESELECTIONNER



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR
Tome II : Méthode de travail
Annexes

Réalisation de la carte de synthèse par périmètre et par handicap

- 1) Ouvrir la table attributaire des cheminements,

Clic droit sur le titre de la colonne pond_total_handicap
Sélectionner Field calculator
Ecrire : pond_total_handicap=pond_cheminement

- 2) Dans la barre d'outils en haut, cliquer sur Sélection,

Selection by attributes,
Layer : ville_obstacles
Ecrire : [handicap]=1 AND [Pondération]=2, puis OK.

- 3) Toujours dans la barre d'outils en haut, cliquer sur Sélection

Selection by location
Select features from: ville_cheminement_PMR
Intersect
Layer: ville_obstacles
Et sélectionner l'option: use selected obstacles, puis OK.

- 4) Ouvrir la table attributaire des cheminements

Sélectionner les éléments avec l'option Show : Selected
Clic droit sur le titre de la colonne pour classer les éléments par ordre croissant,
Et ceux qui sont de pondération égale à 1, les mettre de pondération égale à 2.
NB : pour ce qui est des tronçons de pondération 2 ou 3, ne pas les modifier.

Fermer la table,
Clic droit sur Edits
Save Edits.

DESELECTIONNER

- idem que pour le 2), mais écrire : [pondération]=3.
- Idem que pour le 3)
- Idem que pour le 4) mais il faut changer la pondération de tous les tronçons sélectionnés. Pour cela, clic droit sur le titre de la colonne, et écrire dans l'option Field calculator, Pond_totale= « 3 ».

Faire la légende correspondant à cette requête, et l'enregistrer avec l'option Save As de la barre d'outils.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR
Tome II : Méthode de travail
Annexes
idem que pour le 2), mais écrire : [pondération]=3.
Idem que pour le 3)
Idem que pour le 4) mais il faut changer la pondération de tous les tronçons sélectionnés. Pour cela, clic droit sur le titre de la colonne, et écrire dans l'option Field calculator, Pond_totale= « 3 ».
Faire la légende correspondant à cette requête, et l'enregistrer avec l'option Save As de la barre d'outils.

# DIAGNOSTIC DE L'ACCESSIBILITÉ

# DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

# SUR L'ÎLE D'OLÉRON

## Tome III : Diagnostic

**Stage de groupe**

*Ingénieurs 2ème année*



Avril - Juillet 2007

Marine DEBROECK Pascal DELFORGE Jessica DUCROCQ Sophie LAINÉ Cyrielle TOSI

DIAGNOSTIC DE L'ACCESSIBILITÉ

DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

SUR L'ÎLE D'OLÉRON

Tome III : Diagnostic

Stage de groupe

*Ingénieurs 2ème année*



Avril - Juillet 2007

Marine DEBROECK Pascal DELFORGE Jessica DUCROCQ Sophie LAINÉ Cyrielle TOSI

# DIAGNOSTIC DE L'ACCESSIBILITÉ

# DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

# SUR L'ÎLE D'OLÉRON

## Tome III : Diagnostic

**Stage de groupe**

*Ingénieurs 2ème année*

**Tuteurs : Hervé AMIOT et Sébastien LARRIBE**

Avril - Juillet 2007

Marine DEBROECK Pascal DELFORGE Jessica DUCROCQ Sophie LAINÉ Cyrielle TOSI

DIAGNOSTIC DE L'ACCESSIBILITÉ

DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

SUR L'ÎLE D'OLÉRON

Tome III : Diagnostic

Stage de groupe

*Ingénieurs 2ème année*

Tuteurs : Hervé AMIOT et Sébastien LARRIBE

Avril - Juillet 2007

Marine DEBROECK Pascal DELFORGE Jessica DUCROCQ Sophie LAINÉ Cyrielle TOSI

# SOMMAIRE

Sommaire

**Introduction** ..... 7

**I.L'analyse du travail de terrain par périmètre** ..... 9

*I.1. Saint-Denis d'Oléron :* ..... 9

I.1.1 L'analyse du périmètre de Saint-Denis d'Oléron en chiffres ..... 13

I.1.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 29

I.1.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 36

*I.2. La Brée-les-Bains :* ..... 39

I.2.1 L'analyse du périmètre de La-Brée-les-Bains en chiffres ..... 43

I.2.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 57

I.2.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 64

*I.3. Saint-Georges d'Oléron :* ..... 67

I.3.1 L'analyse du périmètre de Saint-Georges d'Oléron en chiffres ..... 71

I.3.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 87

I.3.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 92

*I.4. Saint-Pierre d'Oléron :* ..... 95

I.4.1 L'analyse du périmètre de Saint-Pierre d'Oléron en chiffres ..... 99

I.4.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 117

I.4.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 125

*I.5. Dolus d'Oléron :* ..... 131

I.5.1 L'analyse du périmètre de Dolus d'Oléron en chiffres ..... 135



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III : Diagnostic

SOMMAIRE

Sommaire

Introduction ..... 7

I.L'analyse du travail de terrain par périmètre ..... 9

I.1. Saint-Denis d'Oléron : ..... 9

I.1.1 L'analyse du périmètre de Saint-Denis d'Oléron en chiffres ..... 13

I.1.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 29

I.1.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 36

I.2. La Brée-les-Bains : ..... 39

I.2.1 L'analyse du périmètre de La-Brée-les-Bains en chiffres ..... 43

I.2.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 57

I.2.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 64

I.3. Saint-Georges d'Oléron : ..... 67

I.3.1 L'analyse du périmètre de Saint-Georges d'Oléron en chiffres ..... 71

I.3.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 87

I.3.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 92

I.4. Saint-Pierre d'Oléron : ..... 95

I.4.1 L'analyse du périmètre de Saint-Pierre d'Oléron en chiffres ..... 99

I.4.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 117

I.4.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 125

I.5. Dolus d'Oléron : ..... 131

I.5.1 L'analyse du périmètre de Dolus d'Oléron en chiffres ..... 135

5

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

I.5.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 149
I.5.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 154
*I.6. Le Château d'Oléron :* ..... 157
I.6.1 L'analyse du périmètre de Le Château d'Oléron en chiffres ..... 161
I.6.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 175
I.6.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 182
*I.7. Le Grand-Village-Plage :* ..... 185
I.7.1 L'analyse du périmètre de Le Grand-Village-Plage en chiffres ..... 189
I.7.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 203
I.7.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 210
*I.8. Saint-Trojan-les-Bains :* ..... 213
I.8.1 L'analyse du périmètre de Saint-Georges d'Oléron en chiffres ..... 217
I.8.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 233
I.8.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 240
**II. Synthèse des analyses** ..... **242**
**III. Les acteurs concernés dans la mise en accessibilité des espaces publics** ..... **244**
**Critiques et limites de notre travail** ..... **249**
**Conclusion** ..... **249**
Table des matières
Table des illustrations
Bibliographie
Table des sigles
Annexes



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

I.5.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 149
I.5.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 154
*I.6. Le Château d'Oléron :* ..... 157
I.6.1 L'analyse du périmètre de Le Château d'Oléron en chiffres ..... 161
I.6.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 175
I.6.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 182
*I.7. Le Grand-Village-Plage :* ..... 185
I.7.1 L'analyse du périmètre de Le Grand-Village-Plage en chiffres ..... 189
I.7.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 203
I.7.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 210
*I.8. Saint-Trojan-les-Bains :* ..... 213
I.8.1 L'analyse du périmètre de Saint-Georges d'Oléron en chiffres ..... 217
I.8.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 233
I.8.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 240
**II. Synthèse des analyses** ..... **242**
**III. Les acteurs concernés dans la mise en accessibilité des espaces publics** ..... **244**
**Critiques et limites de notre travail** ..... **249**
**Conclusion** ..... **249**
Table des matières
Table des illustrations
Bibliographie
Table des sigles
Annexes

6
*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

## Introduction

Ce troisième et dernier tome, correspond à la présentation et à l'analyse de notre travail de terrain et de ses résultats. Pour ce faire nous avons pris le parti de les exposer par commune. La fiche globale introduira chaque périmètre et sera suivie dans le cas de la commune de Saint Pierre d'Oléron d'une synthèse de nos rencontres avec les commerçants. Par la suite, et comme annoncé dans la méthode, les premières cartographies S.I.G des tronçons, des obstacles et des équipements seront introduites, complétées de leur analyse sous forme de comptage. Viendront ensuite les cartes de synthèse et de synthèse par type de handicap, illustrées avec un tableau Excel ainsi qu'un graphique. Pour finir, les chaînes de mobilité seront présentées.

L'analyse de l'état des lieux, permet de faire ressortir l'importance des dysfonctionnements en fonction de leur nature ou de leur localisation. Cependant, les situations qui répondent aux conditions de l'accessibilité ne devront pas être oubliées, elles peuvent en effet servir de références pour les améliorations engagées.

L'analyse prépare également la détermination des enjeux. Ceux ci seront dégagés dans un premier temps par périmètre ce qui permettra peut être dans un second temps de mettre en évidence des enjeux communs à tout les périmètres.

La formulation de ces enjeux, conduit ensuite à proposer des pistes d'actions prioritaires qui de la même façon que pour les enjeux seront d'abord étudiées d'un point de vue local puis global.

Un recensement des acteurs concernés dans la mise en accessibilité des espaces publics a été établi lors de notre diagnostic. Il vise à entendre et comprendre les attentes et les points de vue de chacun. Il permet également de soulever les conflits d'intérêts possibles.

**Remarque :** pour tout complément d'informations, toutes les fiches locales sur lesquelles se base notre analyse sont regroupées dans un même tome intitulé « Relevés de terrain ».



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III : Diagnostic
Introduction

Introduction

Ce troisième et dernier tome, correspond à la présentation et à l'analyse de notre travail de terrain et de ses résultats. Pour ce faire nous avons pris le parti de les exposer par commune. La fiche globale introduira chaque périmètre et sera suivie dans le cas de la commune de Saint Pierre d'Oléron d'une synthèse de nos rencontres avec les commerçants. Par la suite, et comme annoncé dans la méthode, les premières cartographies S.I.G des tronçons, des obstacles et des équipements seront introduites, complétées de leur analyse sous forme de comptage. Viendront ensuite les cartes de synthèse et de synthèse par type de handicap, illustrées avec un tableau Excel ainsi qu'un graphique. Pour finir, les chaînes de mobilité seront présentées.

L'analyse de l'état des lieux, permet de faire ressortir l'importance des dysfonctionnements en fonction de leur nature ou de leur localisation. Cependant, les situations qui répondent aux conditions de l'accessibilité ne devront pas être oubliées, elles peuvent en effet servir de références pour les améliorations engagées.

L'analyse prépare également la détermination des enjeux. Ceux ci seront dégagés dans un premier temps par périmètre ce qui permettra peut être dans un second temps de mettre en évidence des enjeux communs à tout les périmètres.

La formulation de ces enjeux, conduit ensuite à proposer des pistes d'actions prioritaires qui de la même façon que pour les enjeux seront d'abord étudiées d'un point de vue local puis global.

Un recensement des acteurs concernés dans la mise en accessibilité des espaces publics a été établi lors de notre diagnostic. Il vise à entendre et comprendre les attentes et les points de vue de chacun. Il permet également de soulever les conflits d'intérêts possibles.

**Remarque :** pour tout complément d'informations, toutes les fiches locales sur lesquelles se base notre analyse sont regroupées dans un même tome intitulé « Relevés de terrain ».

7

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

# Saint-Denis d'Oléron



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III : Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

I. L'analyse du travail de terrain par périmètre

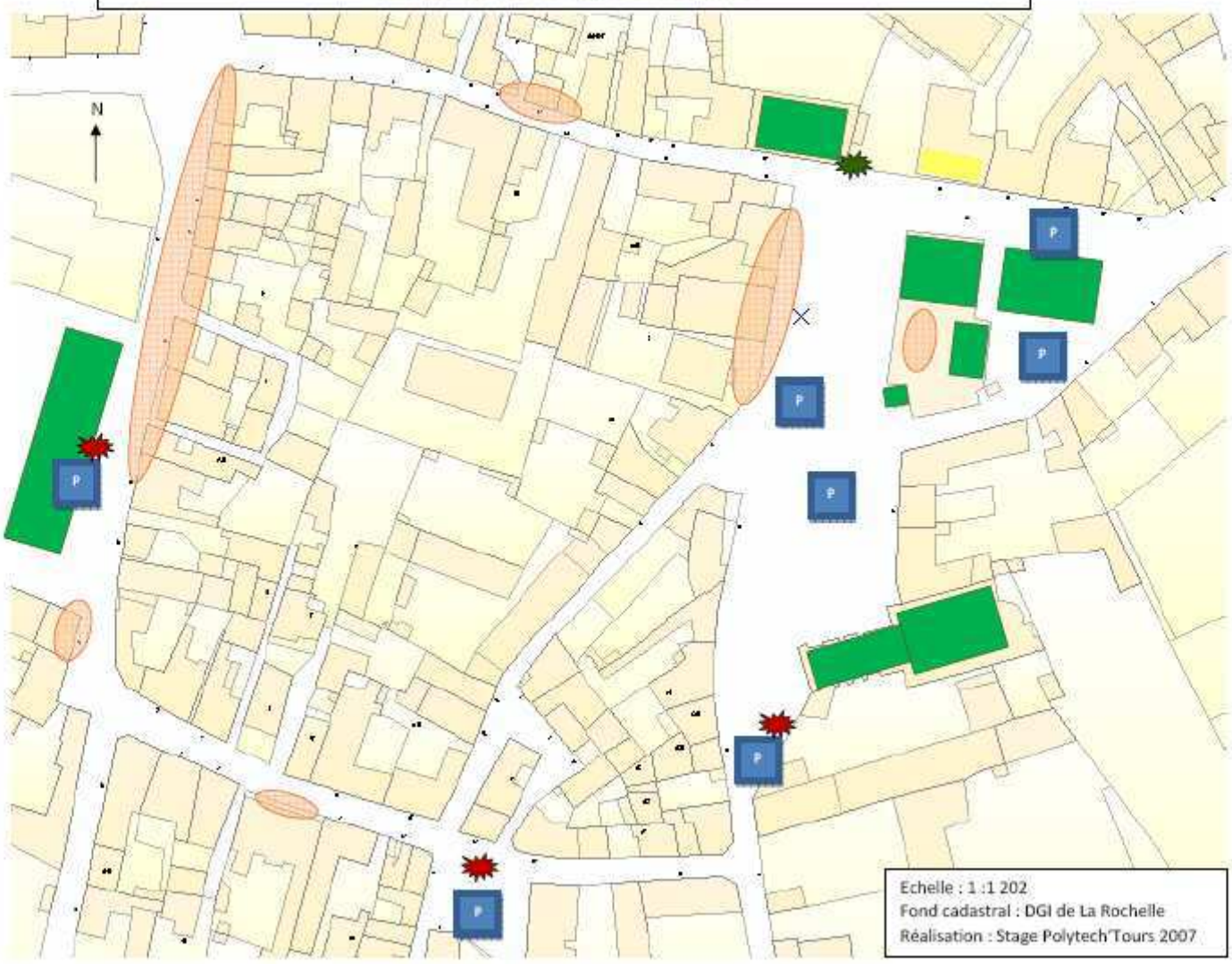
Saint-Denis d'Oléron

9

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

**Carte 1 :**

Fonctionnement du périmètre de Saint Denis d'Oléron en matière de déplacement

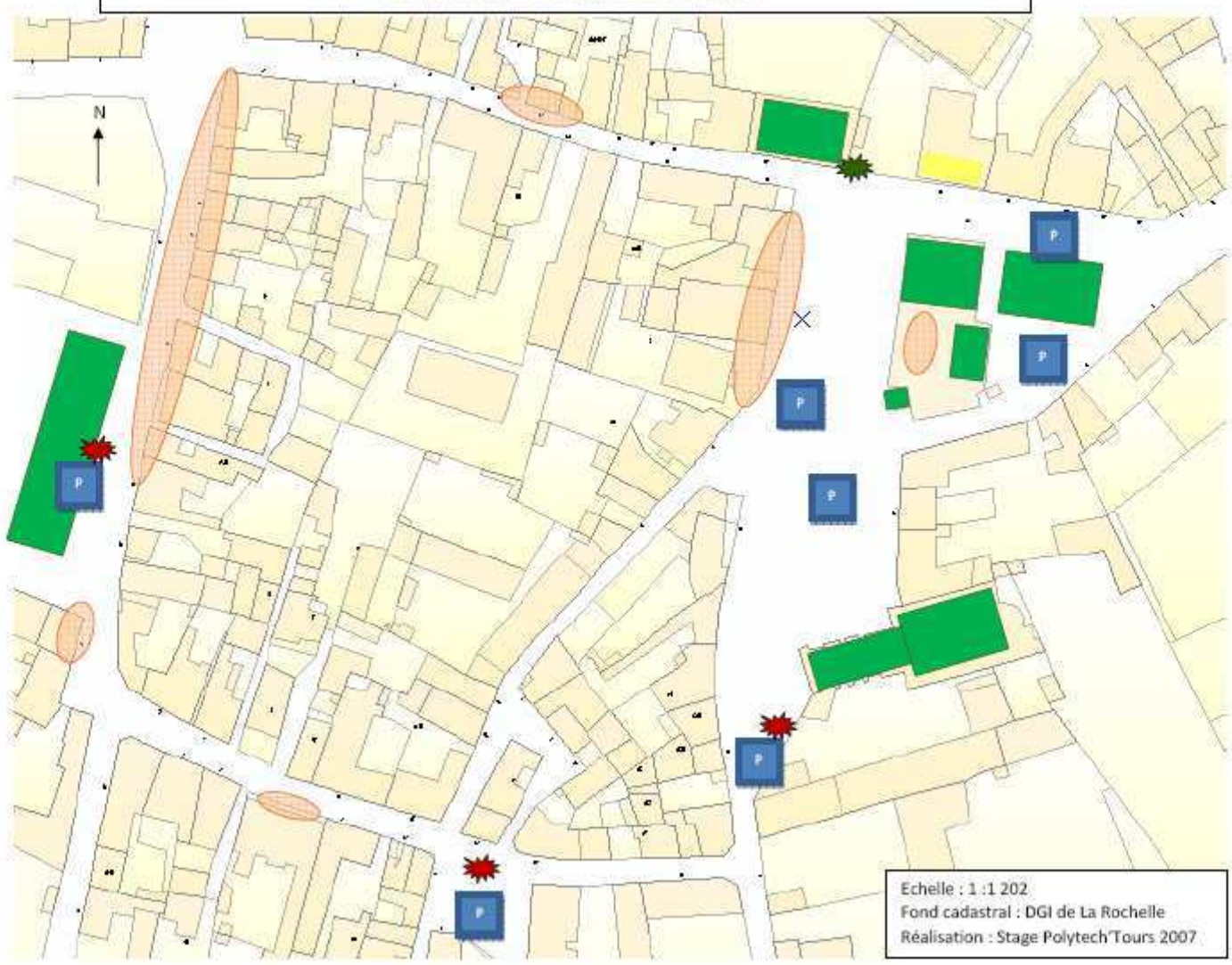





*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

**Carte 1 :**

Fonctionnement du périmètre de Saint Denis d'Oléron en matière de déplacement



# Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement

**Périmètre** : Saint-Denis d'Oléron

**Date** : Le 4 juin 2007

## Sites générateurs de déplacements

- centre-ville - zone portuaire
- Zone commerçante, marchés
- **Services** : Poste, banques, Trésor public, cabinet médical, laboratoire d'analyse, hôpital, maison de retraite, office du tourisme, institutions, gendarmerie ...
- **Equipements publics** : mairie, église, école, collège, crèche, WC publics, salle des fêtes, foyer rural, complexe sportif, musée, cimetière, square/jardin...

## Infrastructures de déplacement

- **voies ouvertes à la circulation publique, vitesse limite, zone 30** : aucune recensée sur le périmètre étudié
- gare routière, port
- voies piétonnes,
- voies semi-piétonnes,
- voies cyclables
- P **aires de stationnement** :
  - Parking du Square de Verdun : 10 places dont une réservée aux personnes handicapées
  - Petite rue du Port : 3 places dont une réservée aux personnes handicapées
  - Parking de la Place du marché : non matérialisées
  - Rue Ernest Maurisset : environ 17 places non matérialisées
  - Rue de la Libération : environ 5 places non matérialisées
  - Parking Place Saint-Nicolas : 13 places dont une réservée aux personnes handicapées

## Interface entre différents modes

- Zone de conflits PMR/piéton-voiture
- Zone de conflits PMR-vélo

**2. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement

Périmètre : Saint-Denis d'Oléron

Date : Le 4 juin 2007

Sites générateurs de déplacements

- centre-ville - zone portuaire
- Zone commerçante, marchés
- Services : Poste, banques, Trésor public, cabinet médical, laboratoire d'analyse, hôpital, maison de retraite, office du tourisme, institutions, gendarmerie ...
- Equipements publics : mairie, église, école, collège, crèche, WC publics, salle des fêtes, foyer rural, complexe sportif, musée, cimetière, square/jardin...

Infrastructures de déplacement

- voies ouvertes à la circulation publique, vitesse limite, zone 30 : aucune recensée sur le périmètre étudié
- gare routière, port
- voies piétonnes,
- voies semi-piétonnes,
- voies cyclables
- P aires de stationnement :
  - Parking du Square de Verdun : 10 places dont une réservée aux personnes handicapées
  - Petite rue du Port : 3 places dont une réservée aux personnes handicapées
  - Parking de la Place du marché : non matérialisées
  - Rue Ernest Maurisset : environ 17 places non matérialisées
  - Rue de la Libération : environ 5 places non matérialisées
  - Parking Place Saint-Nicolas : 13 places dont une réservée aux personnes handicapées

Interface entre différents modes

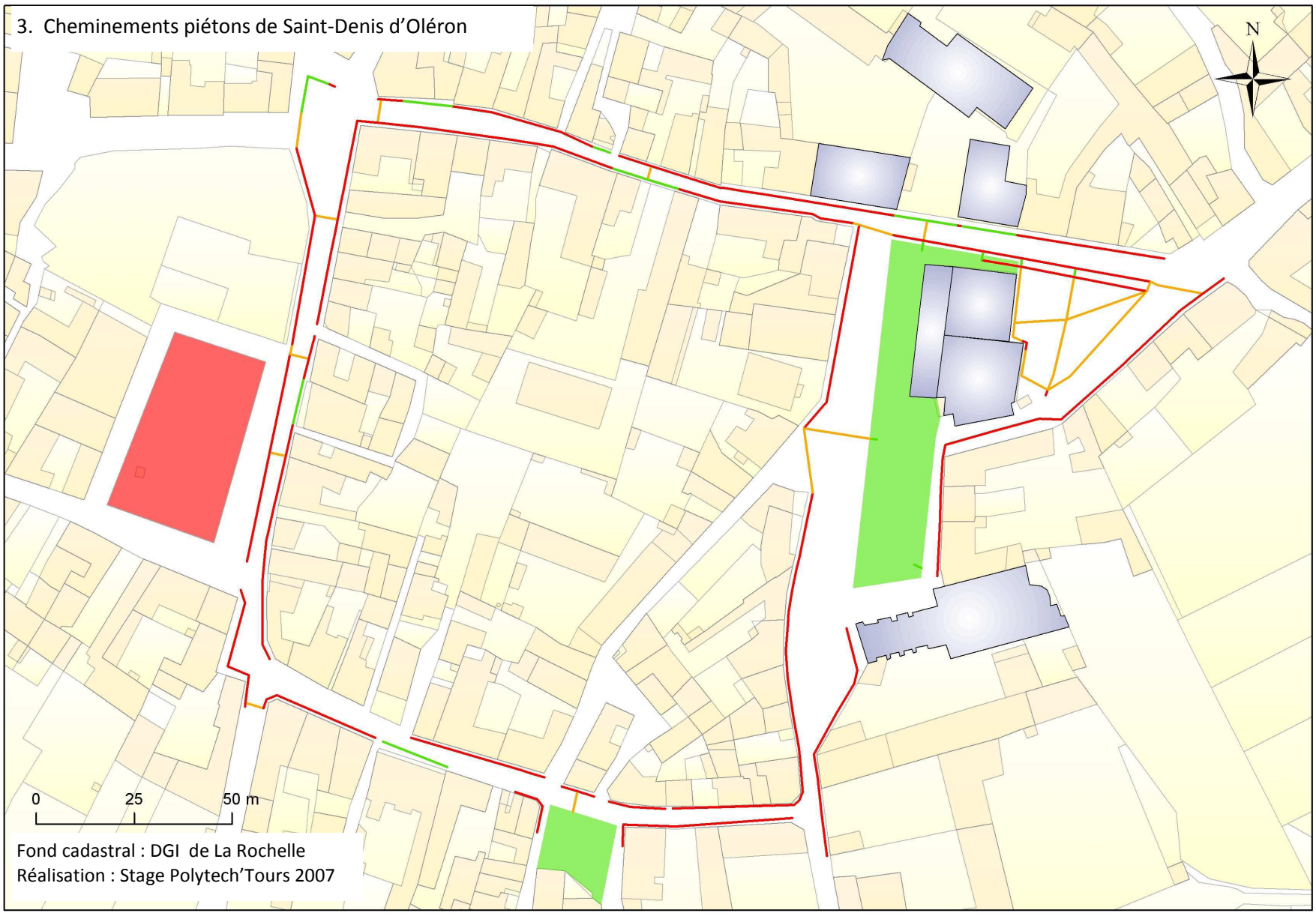
- Zone de conflits PMR/piéton-voiture
- Zone de conflits PMR-vélo

2. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement

11

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

3. Cheminements piétons de Saint-Denis d'Oléron

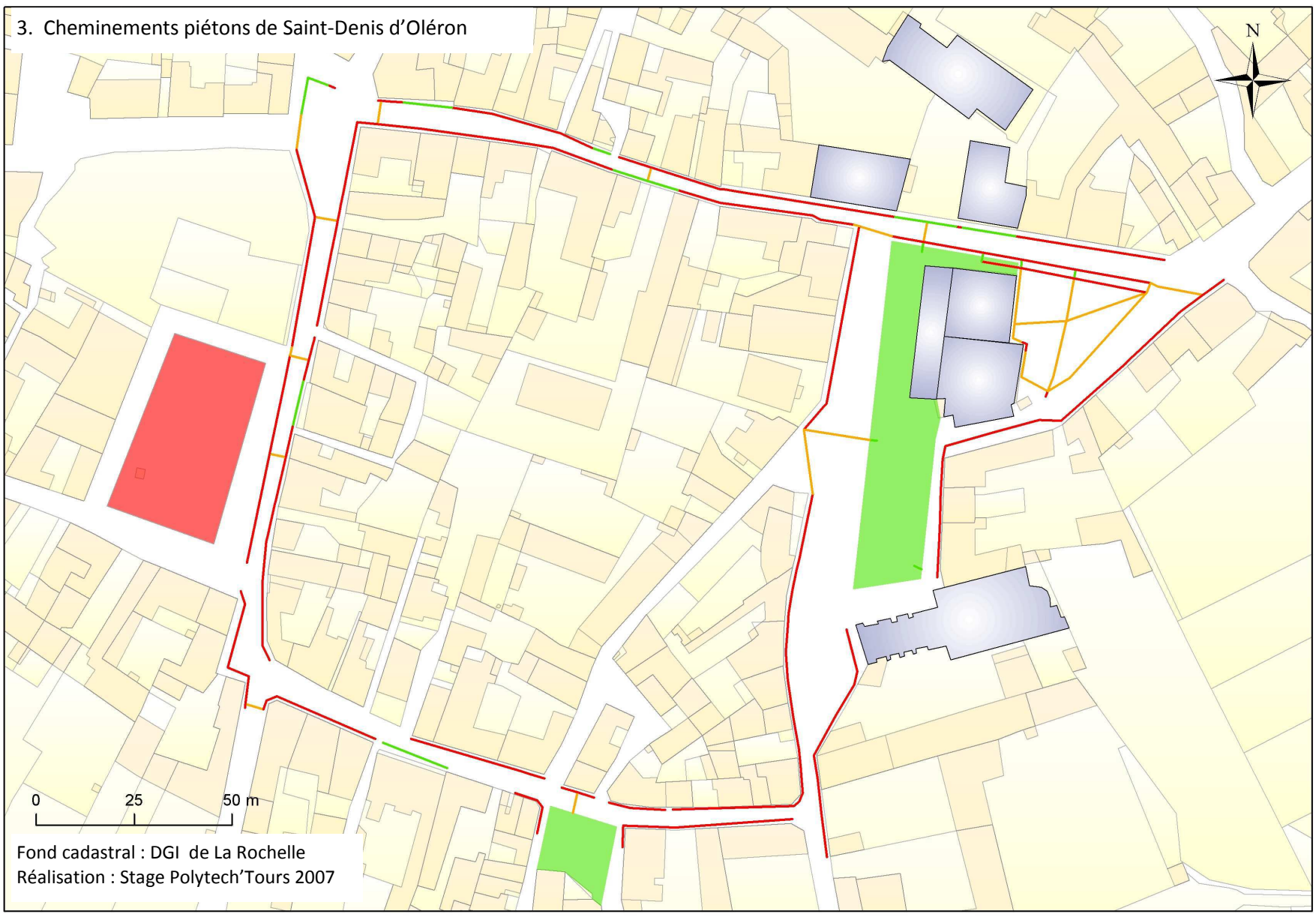



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

3. Cheminements piétons de Saint-Denis d'Oléron




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

I.1.1 L'analyse du périmètre de Saint Denis d'Oléron en chiffres :

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., le périmètre de Saint-Denis d'Oléron a été découpé en 144 tronçons.

> Cheminement de pondération 1

17 tronçons sélectionnés

> Cheminement de pondération 2

26 tronçons sélectionnés,

- ✓ La sélection de ces 26 tronçons est due à leur pondération de revêtement.
- ✓ 14 sur ces 26 tronçons sont des passages piétons qui ne possèdent soit pas de bandes d'éveil de vigilance soit un marquage au sol mal matérialisé ; les autres correspondent à un revêtement de type gravillons ou à un revêtement abîmé ponctuellement

> Cheminement de pondération 3

101 tronçons sélectionnés,

- ✓ 1 unique tronçon situé Petite rue du Port correspond à de la voirie, car cette rue est sans trottoir ni accotement.
- ✓ Etudions maintenant la raison de cette pondération pour les 100 tronçons restants :
  - 96 ont une pondération largeur égale à 3
  - 12 ont une pondération topographie égale à 3
  - 9 ont une pondération revêtement égale à 3

**Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de St Denis d'Oléron est la largeur. Ceci peut s'expliquer simplement par le fait que l'on se trouve dans un bourg ancien exposé au vent.**

- Parmi ces 100 tronçons,
  0 cumule les trois pondérations égales à 3
  0 cumule les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la topographie
  7 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la largeur
  9 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour la topographie et la largeur



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

I.1.1 L'analyse du périmètre de Saint Denis d'Oléron en chiffres :

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., le périmètre de Saint-Denis d'Oléron a été découpé en 144 tronçons.

> Cheminement de pondération 1

17 tronçons sélectionnés

> Cheminement de pondération 2

26 tronçons sélectionnés,

- ✓ La sélection de ces 26 tronçons est due à leur pondération de revêtement.
- ✓ 14 sur ces 26 tronçons sont des passages piétons qui ne possèdent soit pas de bandes d'éveil de vigilance soit un marquage au sol mal matérialisé ; les autres correspondent à un revêtement de type gravillons ou à un revêtement abîmé ponctuellement

> Cheminement de pondération 3

101 tronçons sélectionnés,

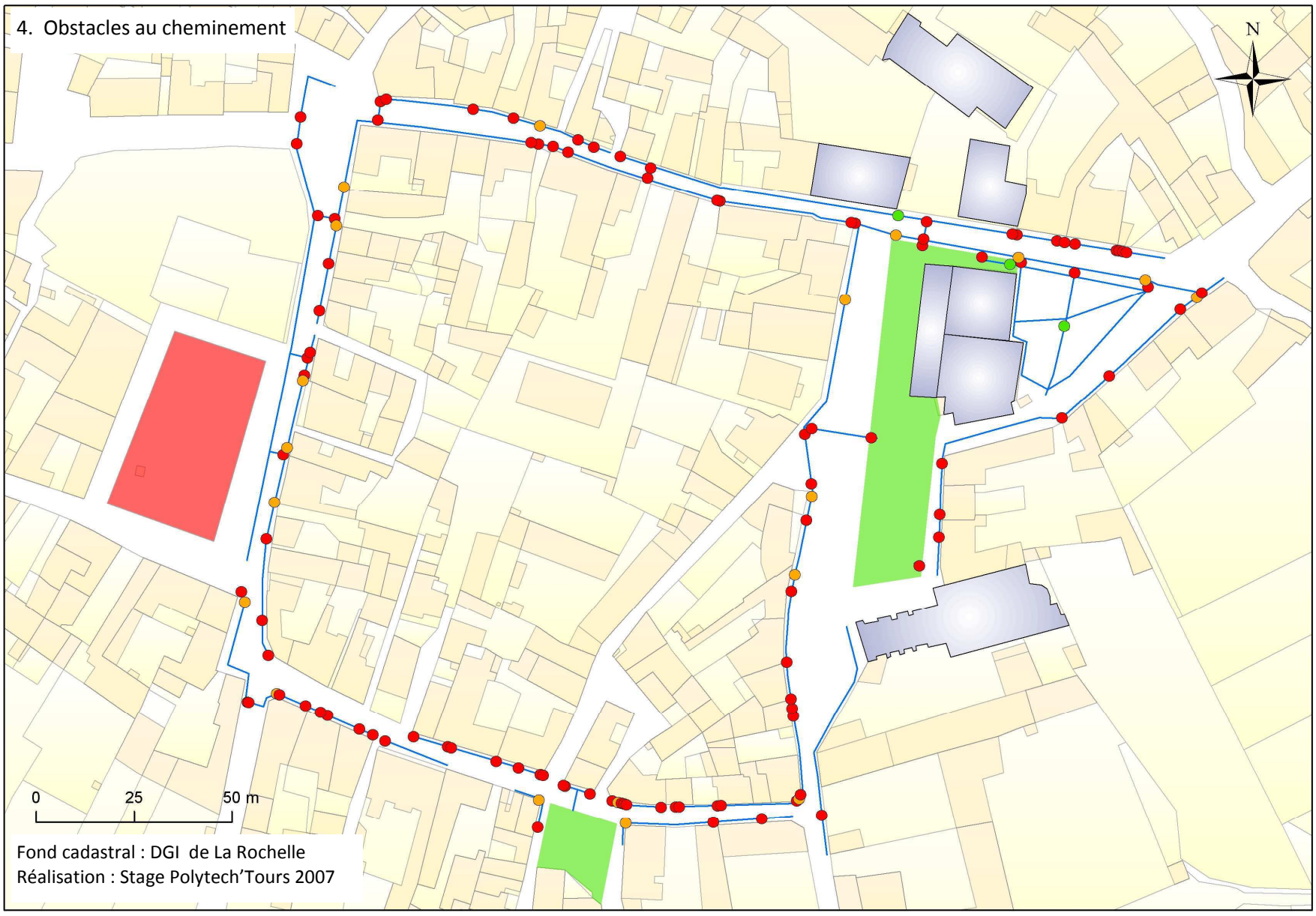
- ✓ 1 unique tronçon situé Petite rue du Port correspond à de la voirie, car cette rue est sans trottoir ni accotement.
- ✓ Etudions maintenant la raison de cette pondération pour les 100 tronçons restants :
  - 96 ont une pondération largeur égale à 3
  - 12 ont une pondération topographie égale à 3
  - 9 ont une pondération revêtement égale à 3

**Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de St Denis d'Oléron est la largeur. Ceci peut s'expliquer simplement par le fait que l'on se trouve dans un bourg ancien exposé au vent.**

- Parmi ces 100 tronçons,
  0 cumule les trois pondérations égales à 3
  0 cumule les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la topographie
  7 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la largeur
  9 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour la topographie et la largeur

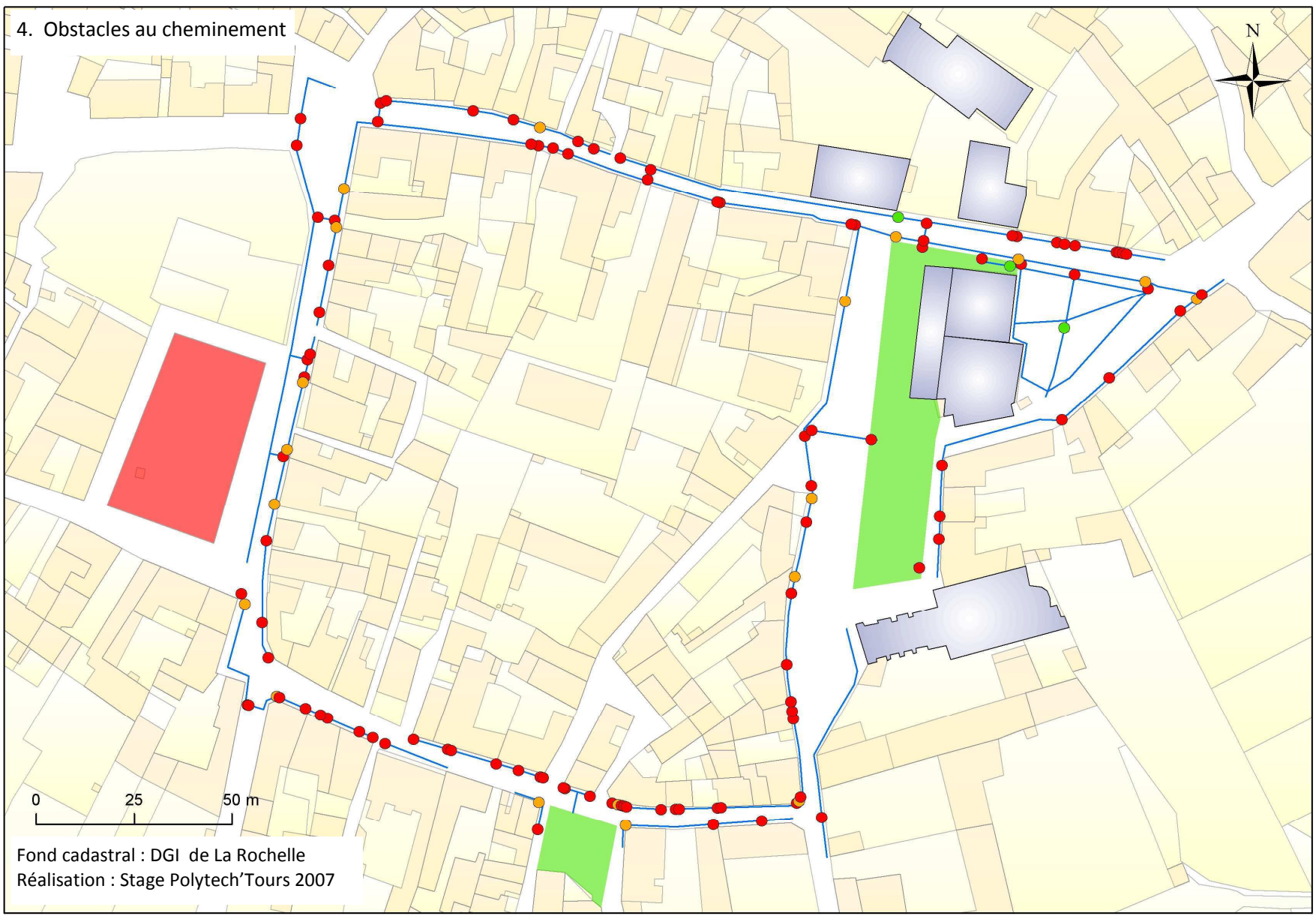
13

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*






DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR



Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 122 obstacles ont été recensés sur le périmètre de Saint-Denis d'Oléron.

> Obstacles de pondération 1

3 obstacles sélectionnés

> Obstacles de pondération 2

19 obstacles sélectionnés,
- ✓ 14 panneaux de signalisation
- ✓ 3 pancartes commerçantes
- ✓ 2 étalages

> Obstacles de pondération 3

100 obstacles sélectionnés,
- ✓ 34 marches :
  - 22 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement
  - 12 constituent un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement
- ✓ 33 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissements comprises entre 4 et 16 cm et avec une moyenne de 9,3 cm de haut
- ✓ 22 gouttières laissant un passage < à 0,80 m
- ✓ 4 poteaux électrique et luminaires laissant un passage < à 0,80 m
- ✓ 2 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
- ✓ 2 lampadaires laissant un passage < à 0,80 m
- ✓ 1 borne incendie laissant un passage < à 0,80 m
- ✓ 1 bouche d'égout au pied du passage piéton
- ✓ 1 poteau électrique laissant un passage < à 0,80 m

Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants deux types d'obstacles se distinguent :
- ✓ les marches au seuil des portes et situées sur l'espace public qui réduisent l'espace de cheminement disponible sur ce dernier. Ceci peut s'expliquer pour des raisons architecturales et climatiques. En effet, village de bord de mer et donc susceptible d'être inondé, les seuils des portes de Saint-Denis étaient construits au dessus du niveau du sol d'où la présence de marches.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 122 obstacles ont été recensés sur le périmètre de Saint-Denis d'Oléron.

> Obstacles de pondération 1

3 obstacles sélectionnés

> Obstacles de pondération 2

19 obstacles sélectionnés,
- ✓ 14 panneaux de signalisation
- ✓ 3 pancartes commerçantes
- ✓ 2 étalages

> Obstacles de pondération 3

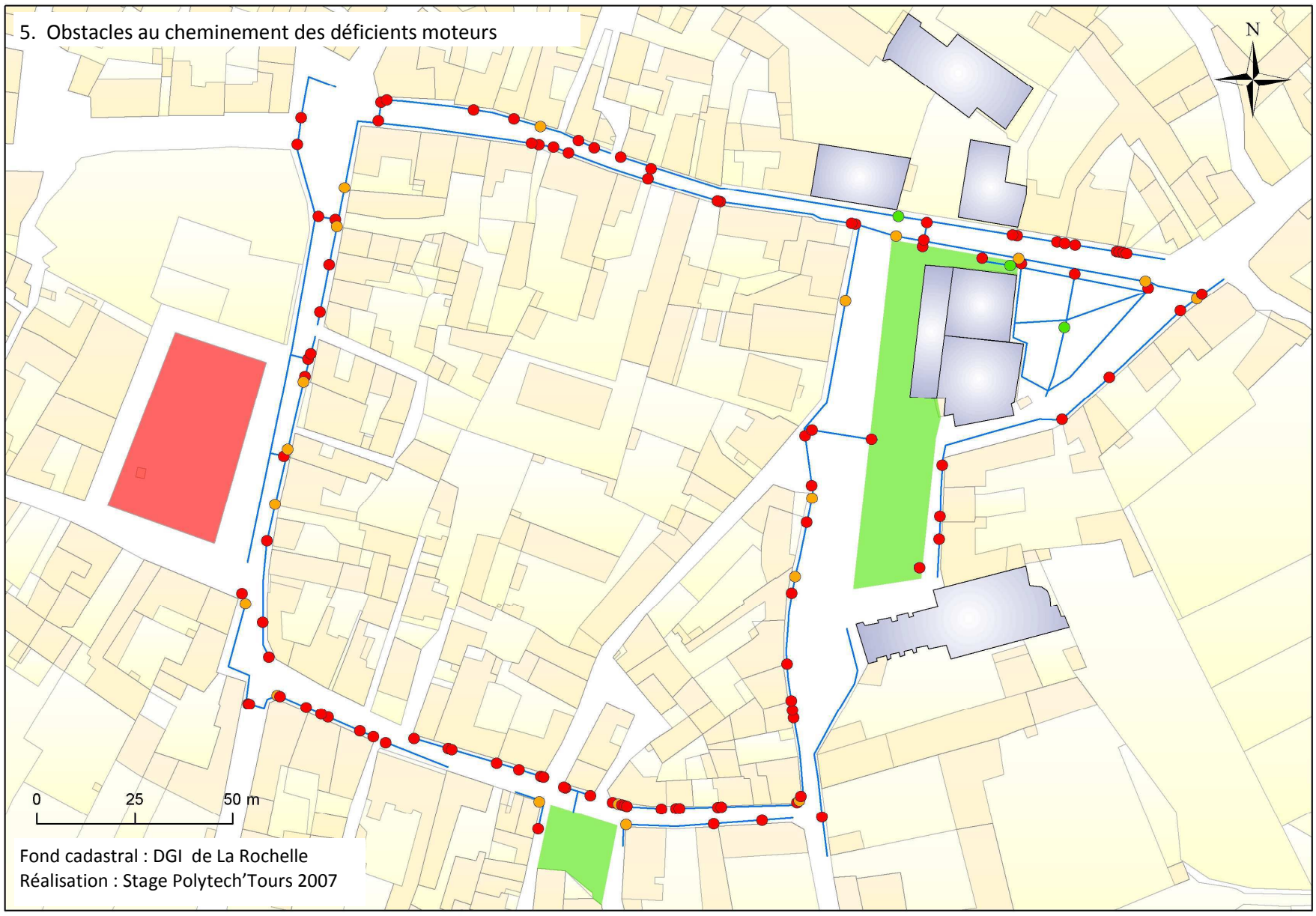
100 obstacles sélectionnés,
- ✓ 34 marches :
  - 22 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement
  - 12 constituent un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement
- ✓ 33 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissements comprises entre 4 et 16 cm et avec une moyenne de 9,3 cm de haut
- ✓ 22 gouttières laissant un passage < à 0,80 m
- ✓ 4 poteaux électrique et luminaires laissant un passage < à 0,80 m
- ✓ 2 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
- ✓ 2 lampadaires laissant un passage < à 0,80 m
- ✓ 1 borne incendie laissant un passage < à 0,80 m
- ✓ 1 bouche d'égout au pied du passage piéton
- ✓ 1 poteau électrique laissant un passage < à 0,80 m

Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants deux types d'obstacles se distinguent :
- ✓ les marches au seuil des portes et situées sur l'espace public qui réduisent l'espace de cheminement disponible sur ce dernier. Ceci peut s'expliquer pour des raisons architecturales et climatiques. En effet, village de bord de mer et donc susceptible d'être inondé, les seuils des portes de Saint-Denis étaient construits au dessus du niveau du sol d'où la présence de marches.

15

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

5. Obstacles au cheminement des déficients moteurs

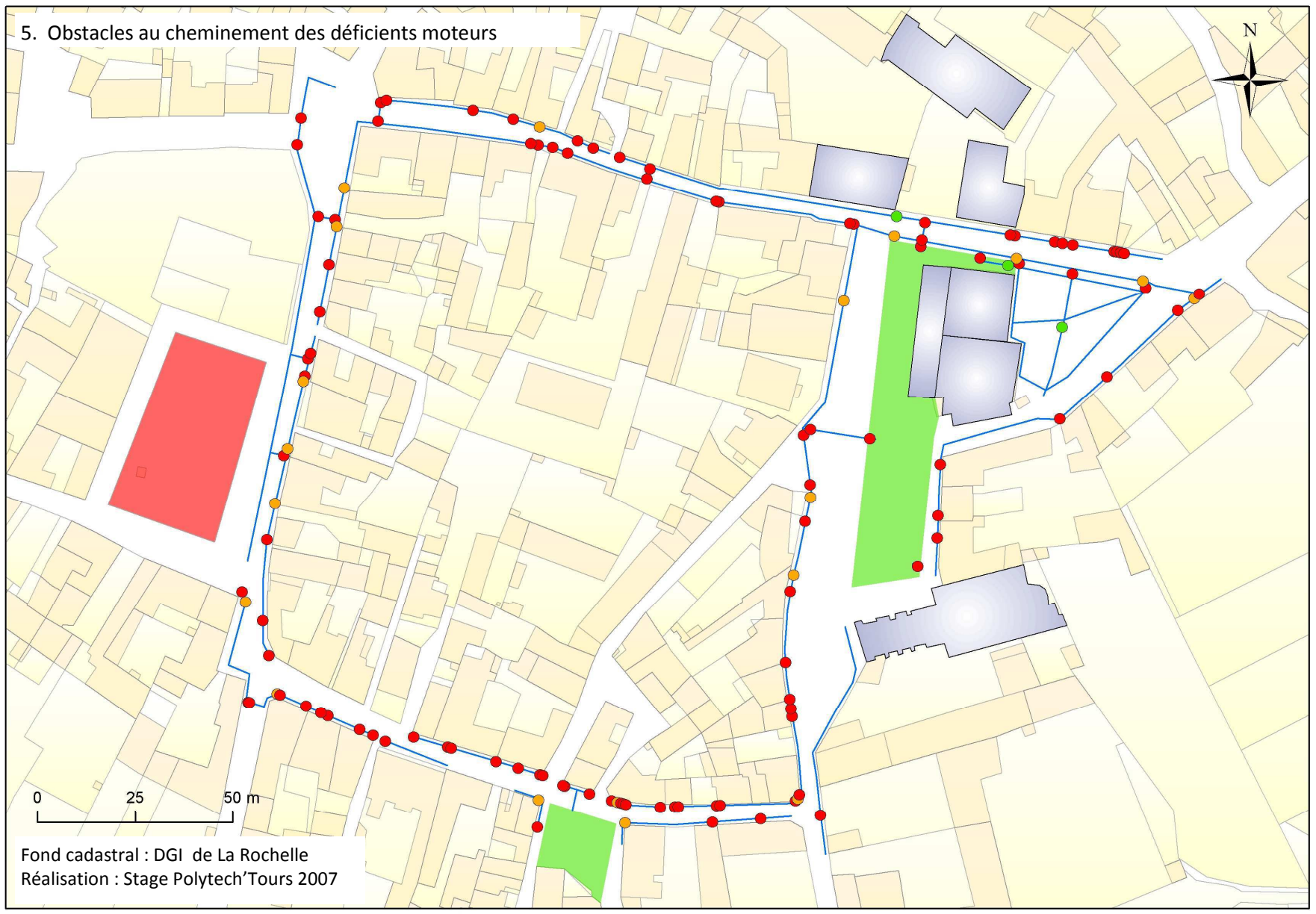



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

5. Obstacles au cheminement des déficients moteurs




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 3 sont de pondération égale à 1, ils n'ont donc pas d'influence sur le cheminement piéton
- ✓ 19 sont de pondération égale à 2,
  - 14 panneaux de signalisation
  - 3 pancartes commerçantes
  - 2 étalages
- ✓ 100 sont de pondération égale à 3,
  - 34 marches :
    - 12 constituent un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement
    - 22 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement
  - 33 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissements comprises entre 4 et 16 cm et avec une moyenne de 9,3 cm de haut
  - 22 gouttières laissant un passage < à 0,80 m
  - 4 poteaux électrique et luminaires laissant un passage < à 0,80 m
  - 2 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 2 lampadaires laissant un passage < à 0,80 m
  - 1 borne incendie laissant un passage < à 0,80 m
  - 1 bouche d'égout au pied du passage piéton
  - 1 poteau électrique laissant un passage < à 0,80 m

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les déficients moteurs deux types se distinguent, il s'agit encore une fois des marches et des bordures de trottoir.**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences motrices :

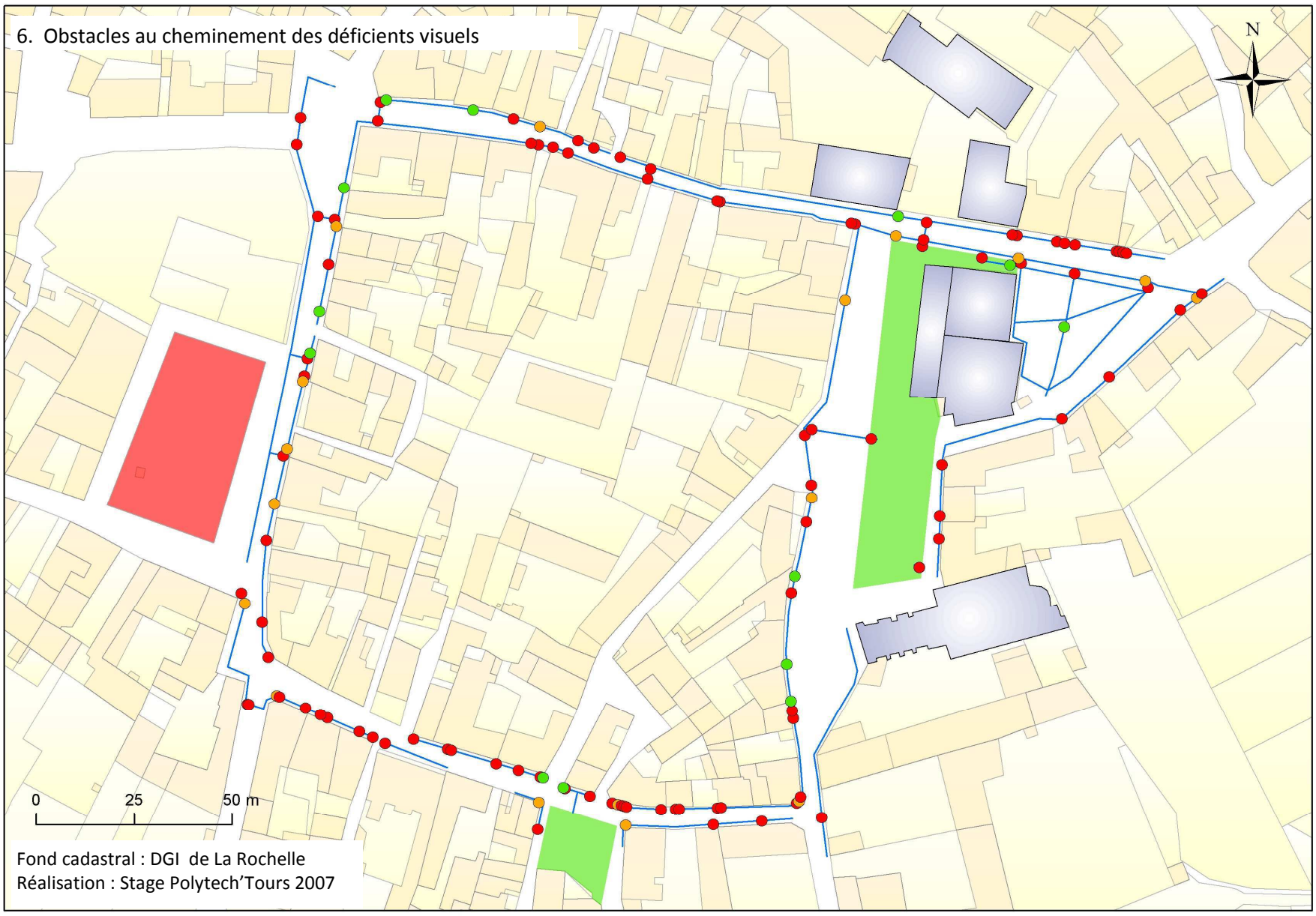
- ✓ 3 sont de pondération égale à 1, ils n'ont donc pas d'influence sur le cheminement piéton
- ✓ 19 sont de pondération égale à 2,
  - 14 panneaux de signalisation
  - 3 pancartes commerçantes
  - 2 étalages
- ✓ 100 sont de pondération égale à 3,
  - 34 marches :
    - 12 constituent un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement
    - 22 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement
  - 33 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissements comprises entre 4 et 16 cm et avec une moyenne de 9,3 cm de haut
  - 22 gouttières laissant un passage < à 0,80 m
  - 4 poteaux électrique et luminaires laissant un passage < à 0,80 m
  - 2 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 2 lampadaires laissant un passage < à 0,80 m
  - 1 borne incendie laissant un passage < à 0,80 m
  - 1 bouche d'égout au pied du passage piéton
  - 1 poteau électrique laissant un passage < à 0,80 m

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les déficients moteurs deux types se distinguent, il s'agit encore une fois des marches et des bordures de trottoir.**

17

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

6. Obstacles au cheminement des déficients visuels

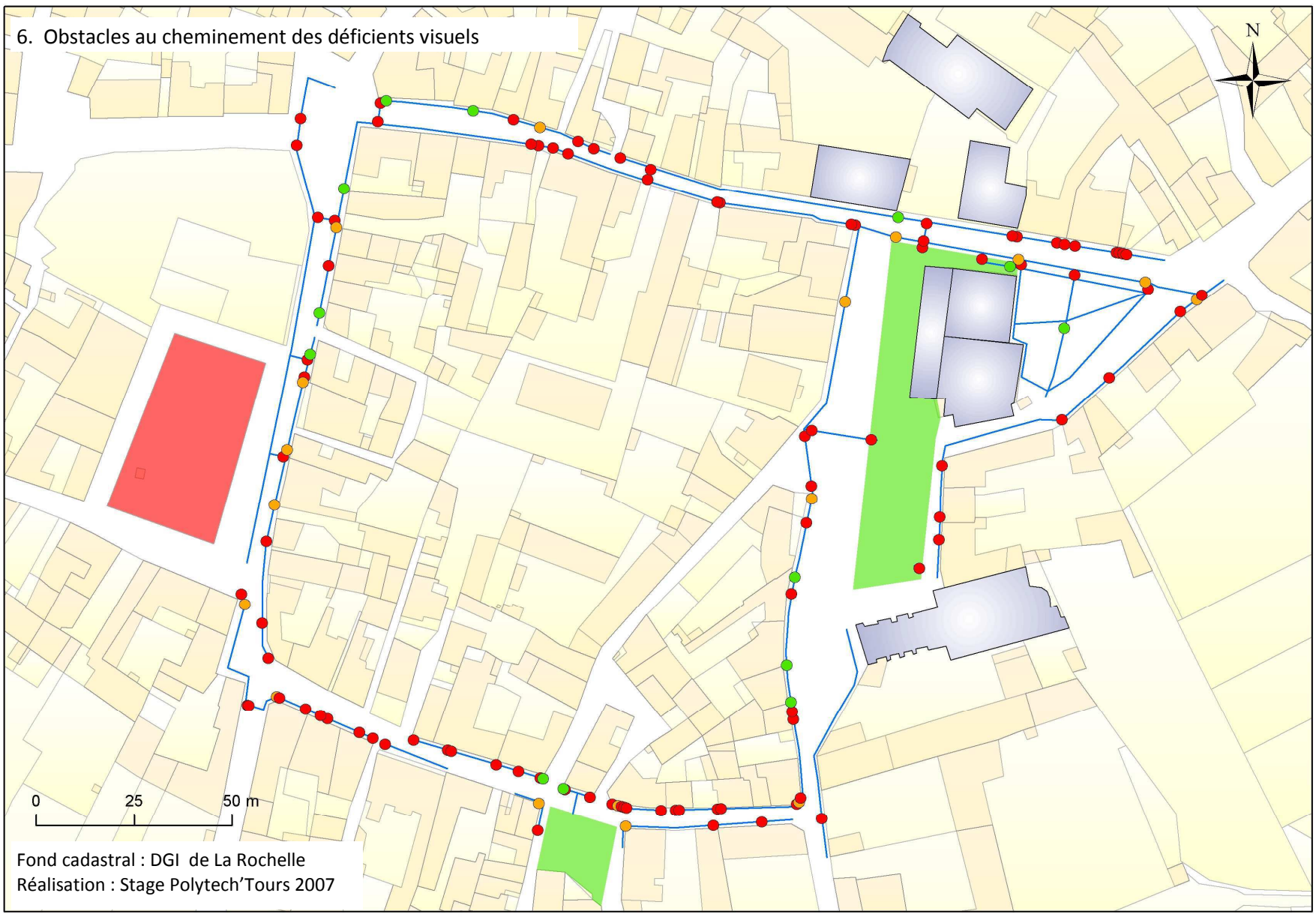



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

6. Obstacles au cheminement des déficients visuels




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences visuelles :

- ✓ 13 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience visuelle.
- ✓ 17 sont de pondération égale à 2
  - 12 panneaux de signalisation
  - 3 pancartes commerçantes
  - 2 étalages
- ✓ 92 sont de pondération égale à 3
  - 33 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissements comprises entre 4 et 16 cm et avec une moyenne de 9,3 cm de haut
  - 30 marches :
    - 12 constituent un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement
    - 18 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement
  - 20 gouttières laissant un passage < à 0,80 m
  - 4 poteaux électrique et luminaires laissant un passage < à 0,80 m
  - 2 lampadaires laissant un passage < à 0,80 m
  - 1 borne incendie laissant un passage < à 0,80 m
  - 1 bouche d'égout au pied du passage piéton
  - 1 poteau électrique laissant un passage < à 0,80 m

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les déficients visuels deux types se distinguent, il s'agit encore une fois des marches et des bordures de trottoir :**

- ✓ les bordures de trottoir situées de part et d'autre d'une intersection ou d'un passage piéton représentent un obstacle voire un danger pour les déficients visuels dans la mesure où la traversée de la voirie n'est pas indiquée par une bande d'éveil de vigilance.
- ✓ les marches au seuil des portes et situées sur l'espace public qui réduisent l'espace de cheminement disponible sur ce dernier.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences visuelles :

- ✓ 13 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience visuelle.
- ✓ 17 sont de pondération égale à 2
  - 12 panneaux de signalisation
  - 3 pancartes commerçantes
  - 2 étalages
- ✓ 92 sont de pondération égale à 3
  - 33 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissements comprises entre 4 et 16 cm et avec une moyenne de 9,3 cm de haut
  - 30 marches :
    - 12 constituent un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement
    - 18 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement
  - 20 gouttières laissant un passage < à 0,80 m
  - 4 poteaux électrique et luminaires laissant un passage < à 0,80 m
  - 2 lampadaires laissant un passage < à 0,80 m
  - 1 borne incendie laissant un passage < à 0,80 m
  - 1 bouche d'égout au pied du passage piéton
  - 1 poteau électrique laissant un passage < à 0,80 m

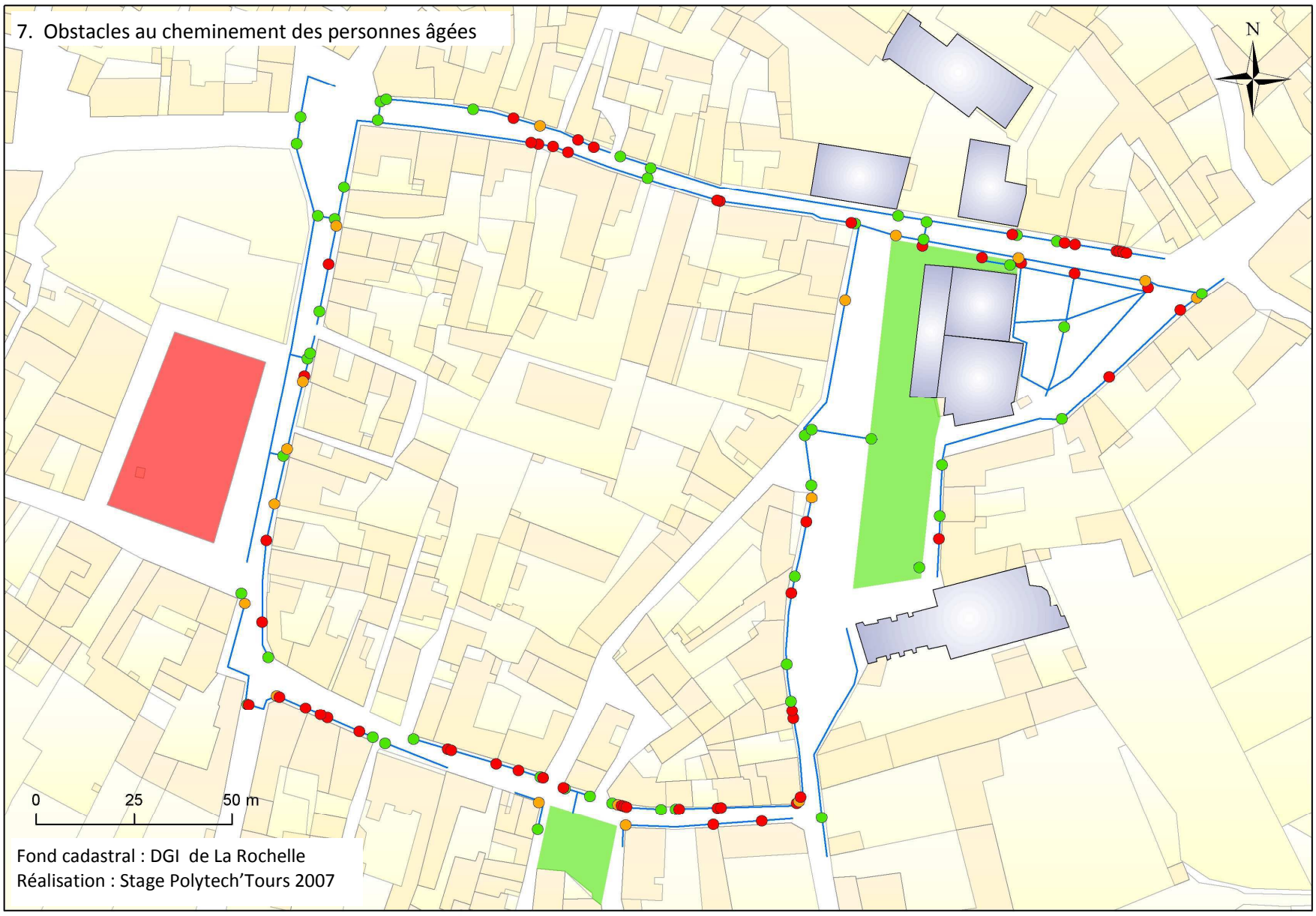
**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les déficients visuels deux types se distinguent, il s'agit encore une fois des marches et des bordures de trottoir :**

- ✓ les bordures de trottoir situées de part et d'autre d'une intersection ou d'un passage piéton représentent un obstacle voire un danger pour les déficients visuels dans la mesure où la traversée de la voirie n'est pas indiquée par une bande d'éveil de vigilance.
- ✓ les marches au seuil des portes et situées sur l'espace public qui réduisent l'espace de cheminement disponible sur ce dernier.

19

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

7. Obstacles au cheminement des personnes âgées

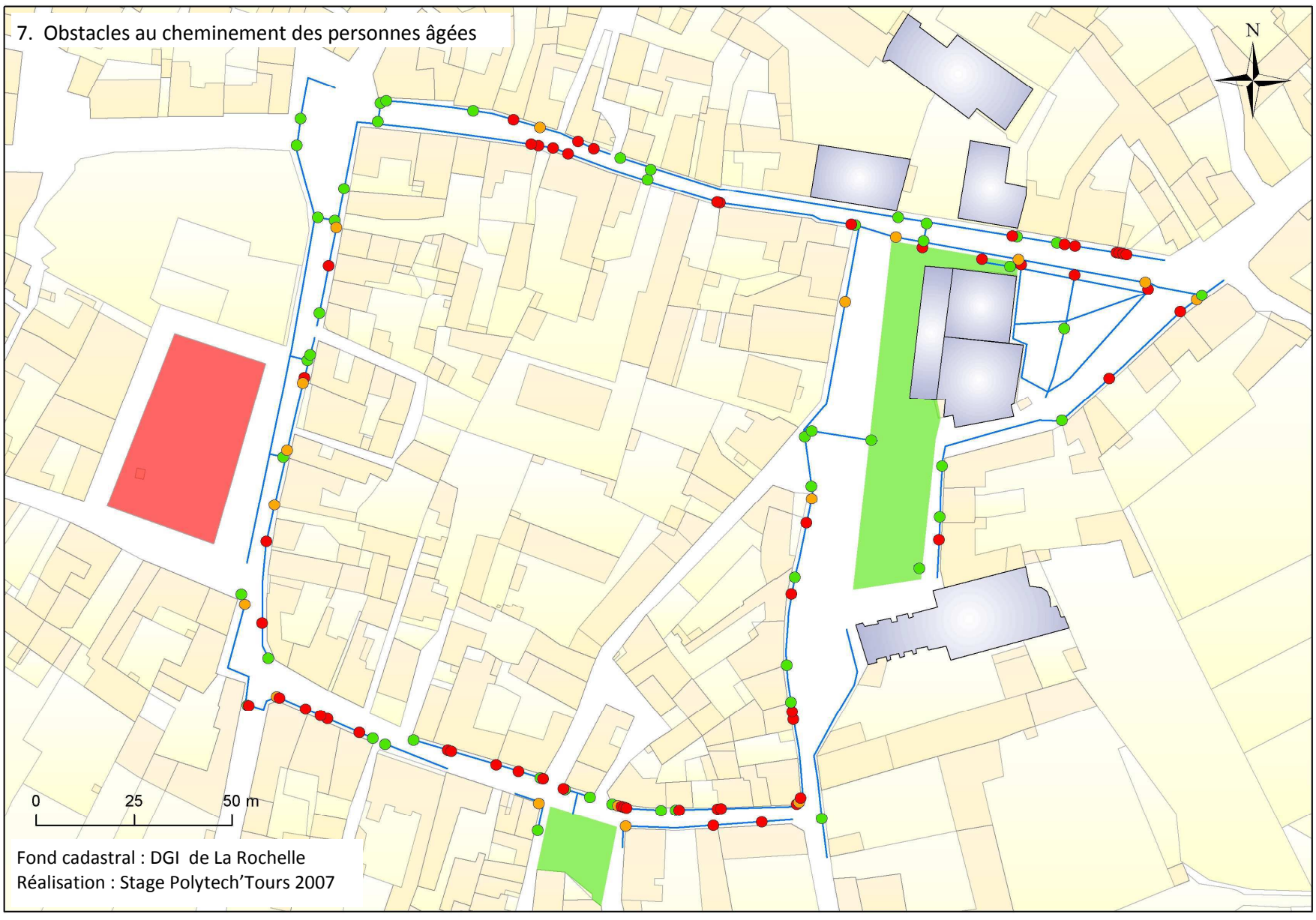



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

7. Obstacles au cheminement des personnes âgées




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

> Obstacles pour personnes âgées :

- ✓ 50 obstacles ne gênent pas les personnes âgées.
- ✓ 17 sont de pondération égale à 2
  - 12 panneaux de signalisation
  - 3 pancartes commerçantes
  - 2 étalages
- ✓ 55 sont de pondération égale à 3
  - 24 marches :
    - 6 constituent un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement
    - 18 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement
  - 20 gouttières laissant un passage < à 0,80 m
  - 4 poteaux électrique et luminaires laissant un passage < à 0,80 m
  - 2 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 2 lampadaires laissant un passage < à 0,80 m
  - 1 borne incendie laissant un passage < à 0,80 m
  - 1 bouche d'égout au pied du passage piéton
  - 1 poteau électrique laissant un passage < à 0,80 m

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les personnes âgées deux types se distinguent, il s'agit des marches et des gouttières qui réduisent l'espace de cheminement disponible sur ce dernier. Il s'agit d'une gêne au confort du cheminement.**
Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 23 équipements ont été recensés sur le périmètre de Saint-Denis d'Oléron.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

> Obstacles pour personnes âgées :

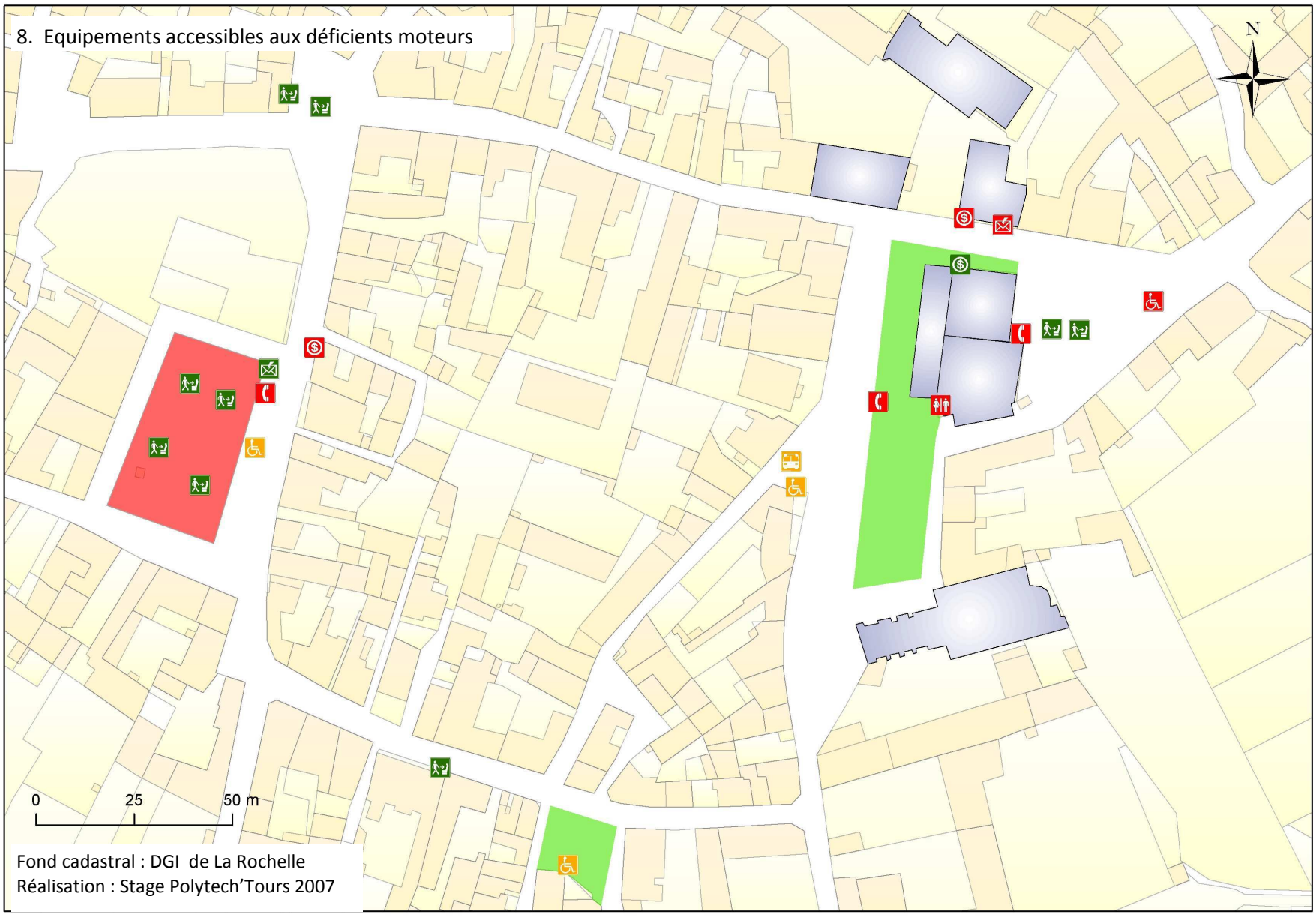
- ✓ 50 obstacles ne gênent pas les personnes âgées.
- ✓ 17 sont de pondération égale à 2
  - 12 panneaux de signalisation
  - 3 pancartes commerçantes
  - 2 étalages
- ✓ 55 sont de pondération égale à 3
  - 24 marches :
    - 6 constituent un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement
    - 18 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement
  - 20 gouttières laissant un passage < à 0,80 m
  - 4 poteaux électrique et luminaires laissant un passage < à 0,80 m
  - 2 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 2 lampadaires laissant un passage < à 0,80 m
  - 1 borne incendie laissant un passage < à 0,80 m
  - 1 bouche d'égout au pied du passage piéton
  - 1 poteau électrique laissant un passage < à 0,80 m

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les personnes âgées deux types se distinguent, il s'agit des marches et des gouttières qui réduisent l'espace de cheminement disponible sur ce dernier. Il s'agit d'une gêne au confort du cheminement.**
Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 23 équipements ont été recensés sur le périmètre de Saint-Denis d'Oléron.

21

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

8. Equipements accessibles aux déficients moteurs

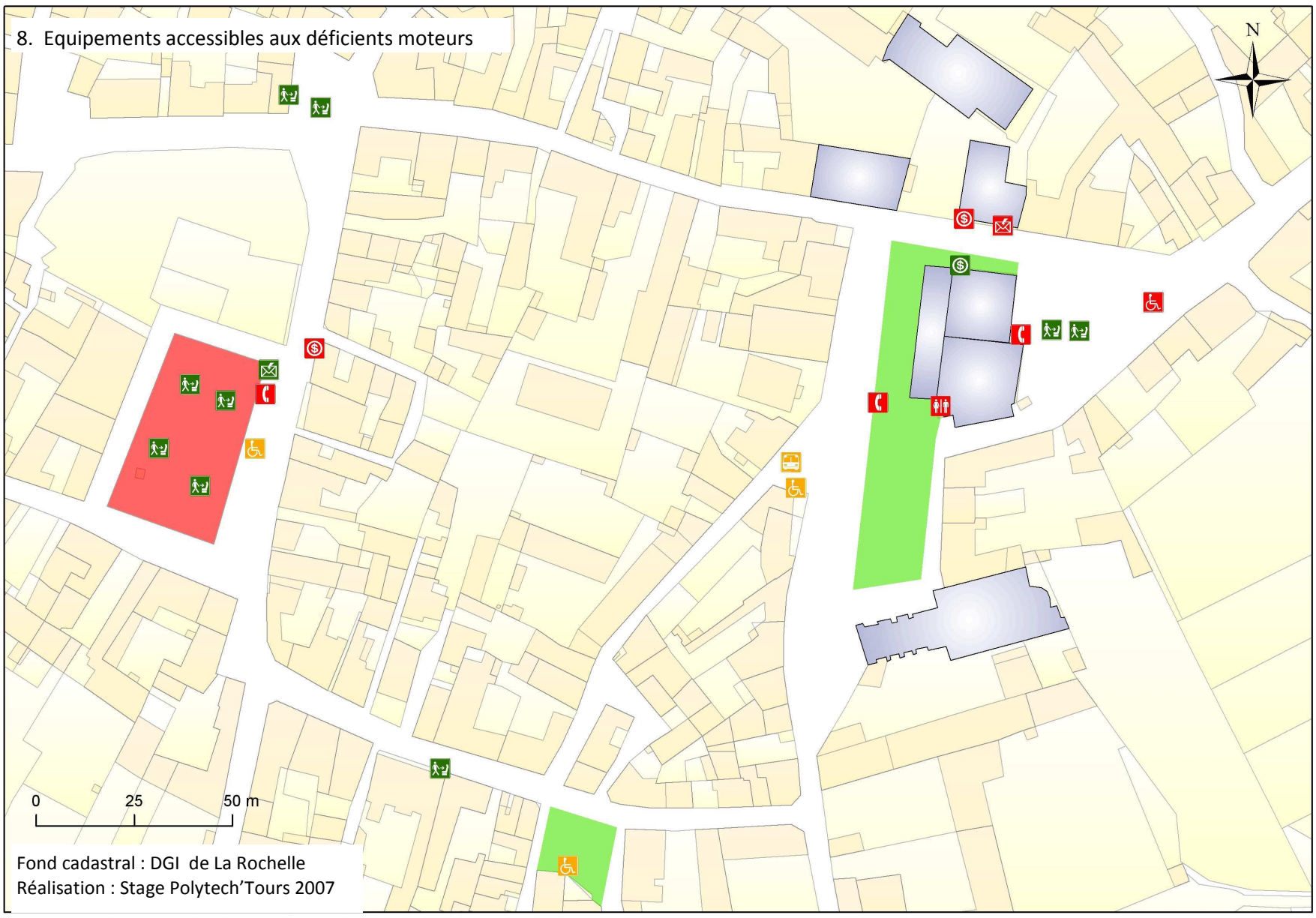



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

8. Equipements accessibles aux déficients moteurs




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 23 équipements ont été recensés sur le périmètre de Saint-Denis d'Oléron.

> Equipements :

- ✓ 23 équipements au total :
  - 11 de pondération égale à 1
  - 4 de pondération égale à 2
  - 8 de pondération égale à 3

> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 11 équipements leurs sont accessibles,
  - 9 bancs dont 4 situés dans le square de Verdun, inaccessibles
  - 1 boîte aux lettres
  - 1 distributeur de billets
- ✓ 4 équipements sont de pondération égale à 2 :
  - 3 places de parking handicapé
  - 1 abribus
- ✓ 8 équipements sont de pondération égale à 3 :
  - 3 cabines téléphoniques
  - 2 distributeurs de billets
  - 1 place de parking
  - 1 toilette publique
  - 1 boîte aux lettres



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 23 équipements ont été recensés sur le périmètre de Saint-Denis d'Oléron.

> Equipements :

- ✓ 23 équipements au total :
  - 11 de pondération égale à 1
  - 4 de pondération égale à 2
  - 8 de pondération égale à 3

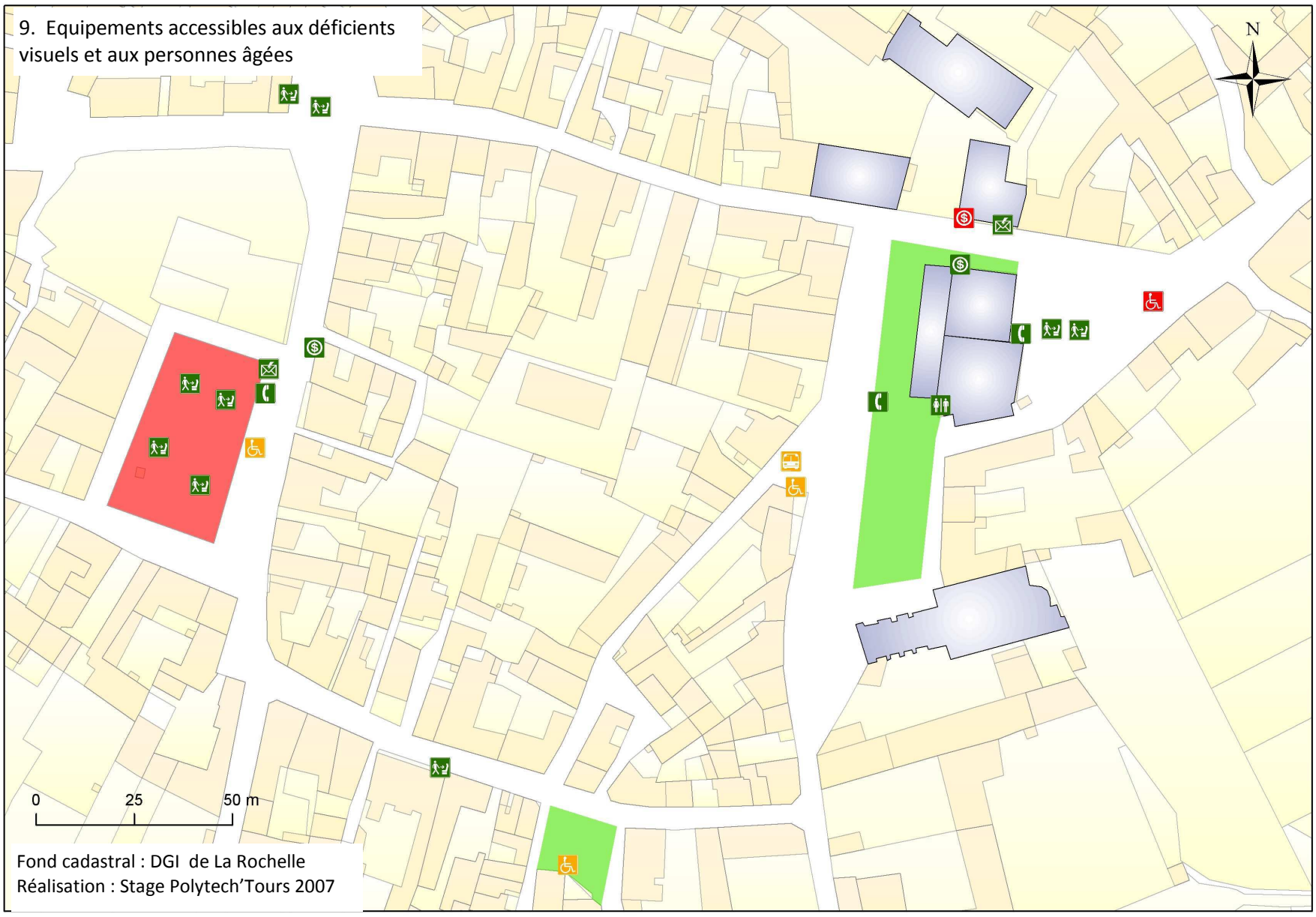
> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 11 équipements leurs sont accessibles,
  - 9 bancs dont 4 situés dans le square de Verdun, inaccessibles
  - 1 boîte aux lettres
  - 1 distributeur de billets
- ✓ 4 équipements sont de pondération égale à 2 :
  - 3 places de parking handicapé
  - 1 abribus
- ✓ 8 équipements sont de pondération égale à 3 :
  - 3 cabines téléphoniques
  - 2 distributeurs de billets
  - 1 place de parking
  - 1 toilette publique
  - 1 boîte aux lettres

23

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

9. Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées

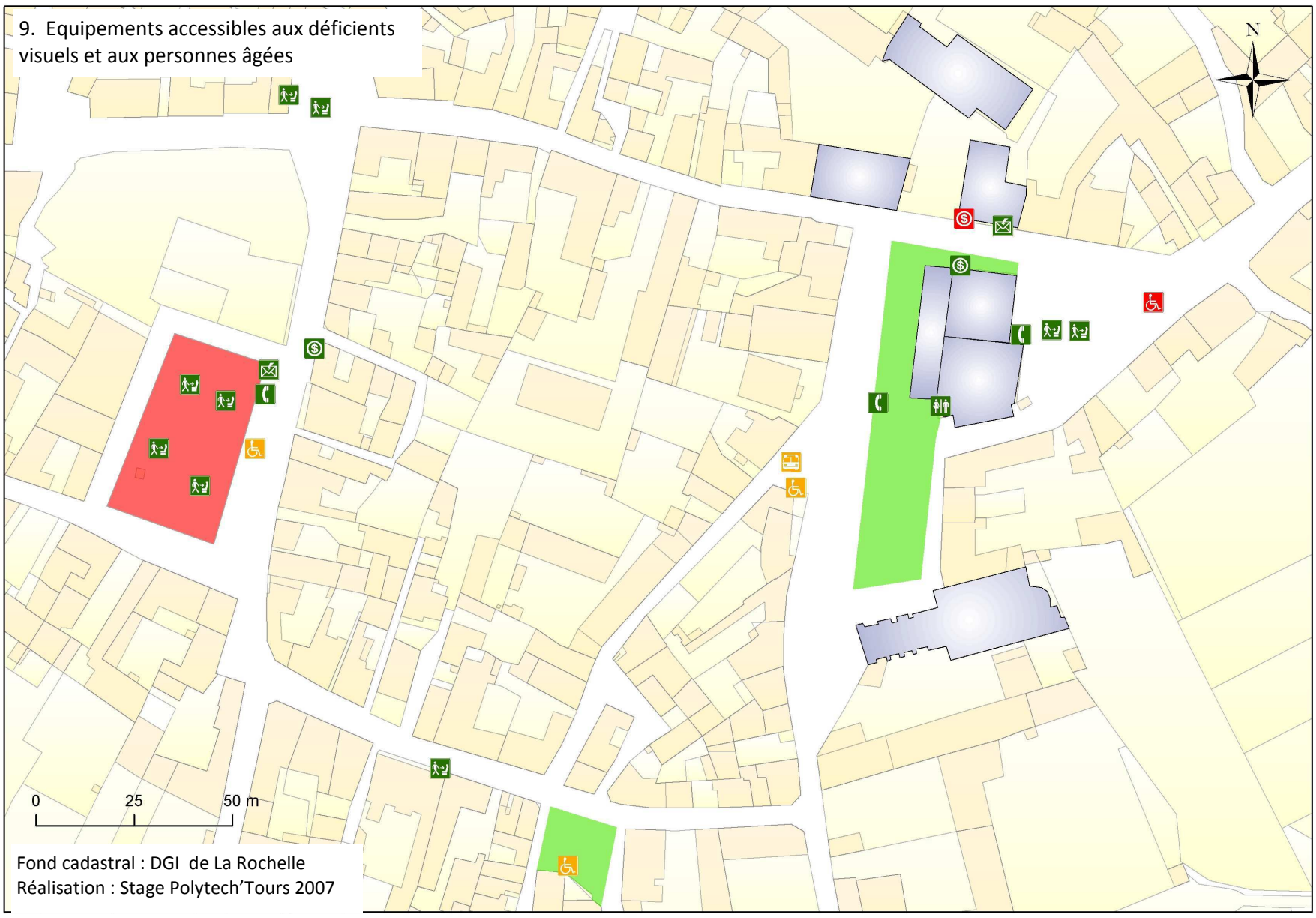



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

9. Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences visuelles :

- ✓ 18 équipements leurs sont accessibles,
  - 9 bancs
  - 3 cabines téléphoniques
  - 2 boîtes aux lettres
  - 2 distributeurs de billets
  - 1 toilette publique
- ✓ 4 équipements sont de pondération égale à 2
  - 3 places de parking handicapé
  - 1 abribus
- ✓ 1 équipement est de pondération égale à 3 :
  - 1 distributeur de billets

> Equipements concernant les personnes âgées:

- ✓ Idem que pour les personnes atteintes de déficiences visuelles.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences visuelles :

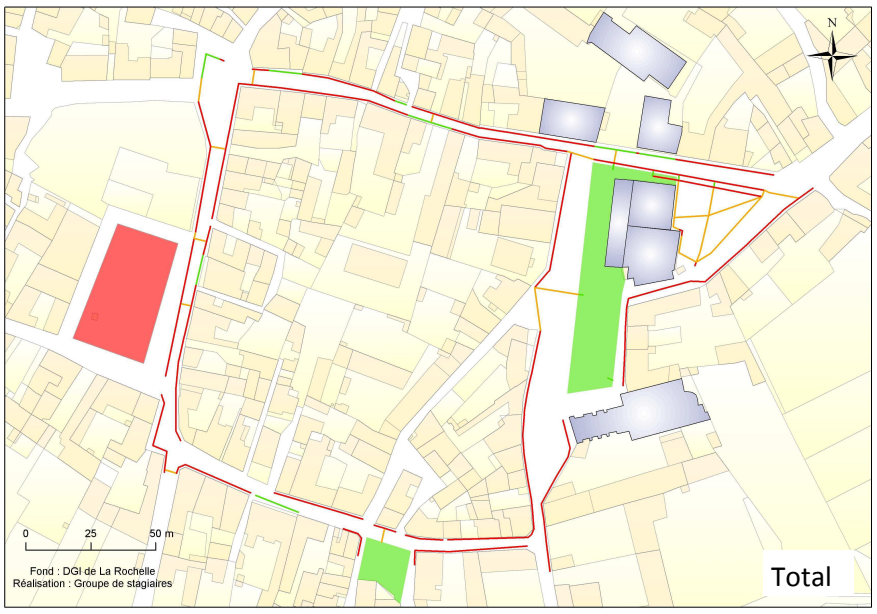
- ✓ 18 équipements leurs sont accessibles,
  - 9 bancs
  - 3 cabines téléphoniques
  - 2 boîtes aux lettres
  - 2 distributeurs de billets
  - 1 toilette publique
- ✓ 4 équipements sont de pondération égale à 2
  - 3 places de parking handicapé
  - 1 abribus
- ✓ 1 équipement est de pondération égale à 3 :
  - 1 distributeur de billets

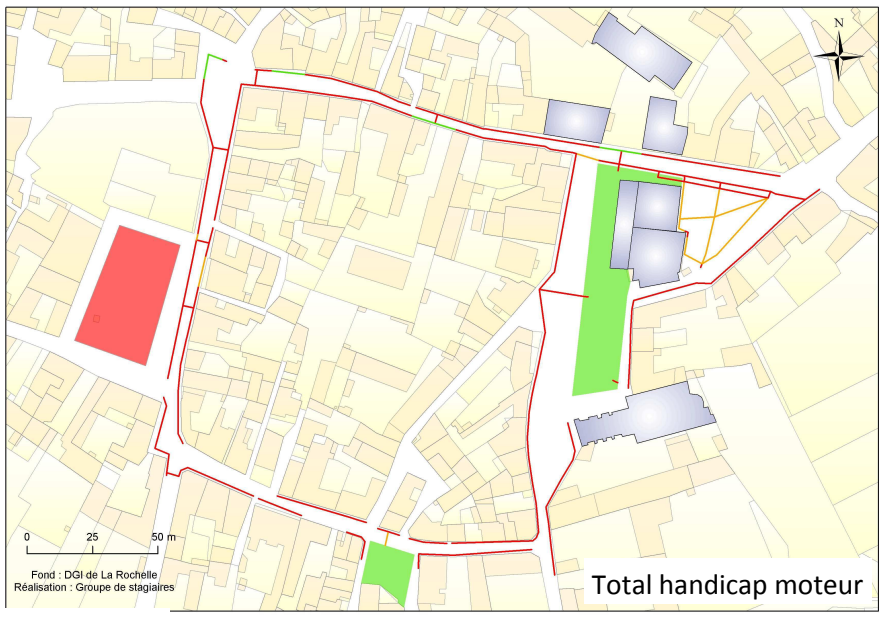
> Equipements concernant les personnes âgées:

- ✓ Idem que pour les personnes atteintes de déficiences visuelles.

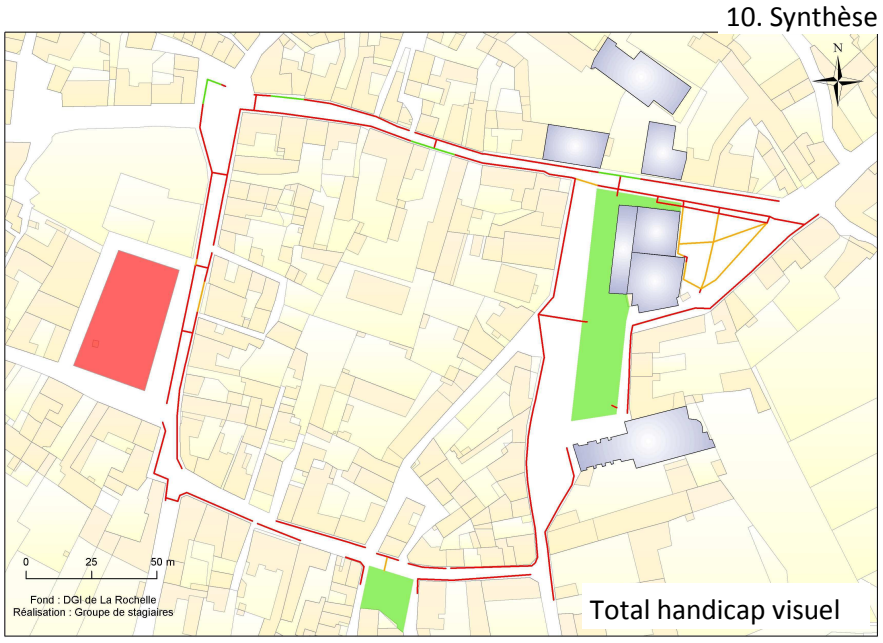
25

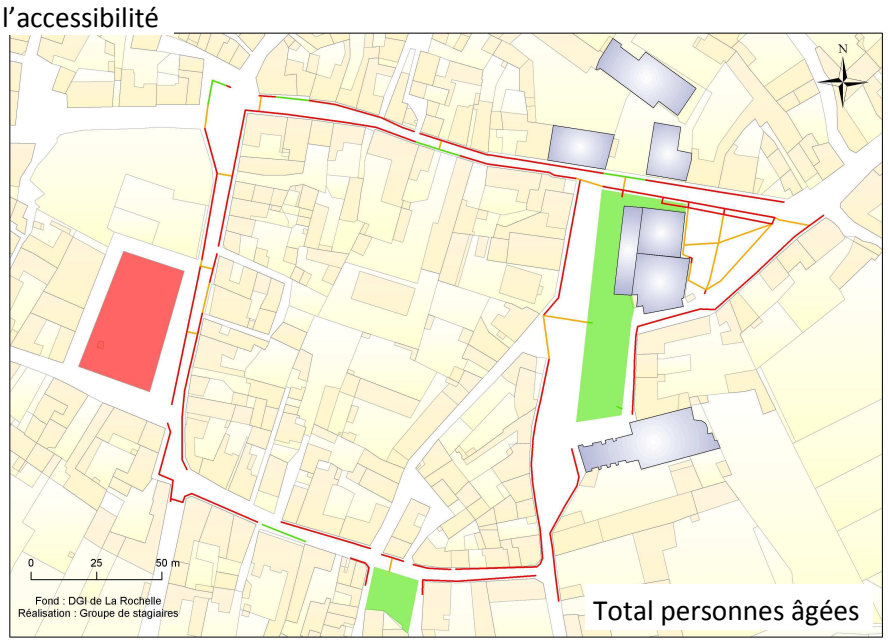
*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*



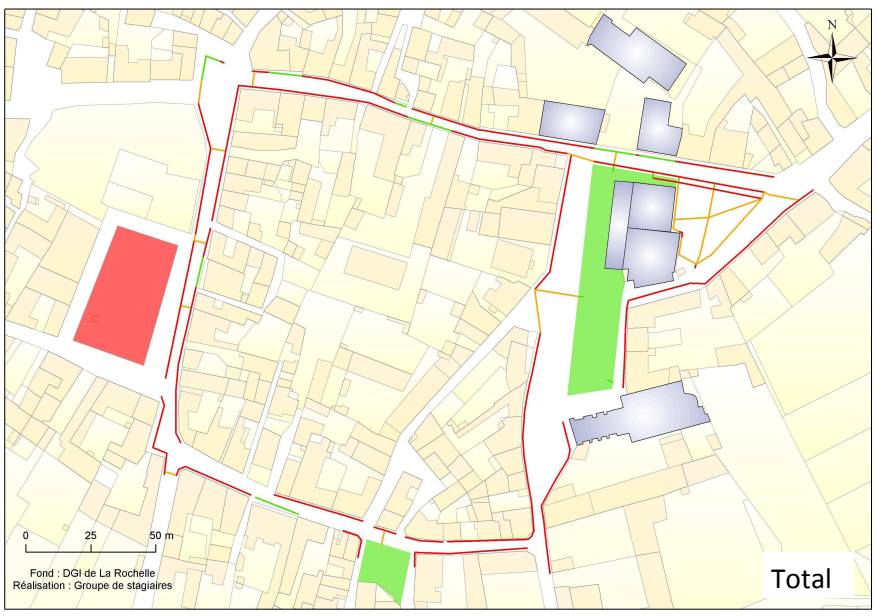

10. Synthèse de l'accessibilité

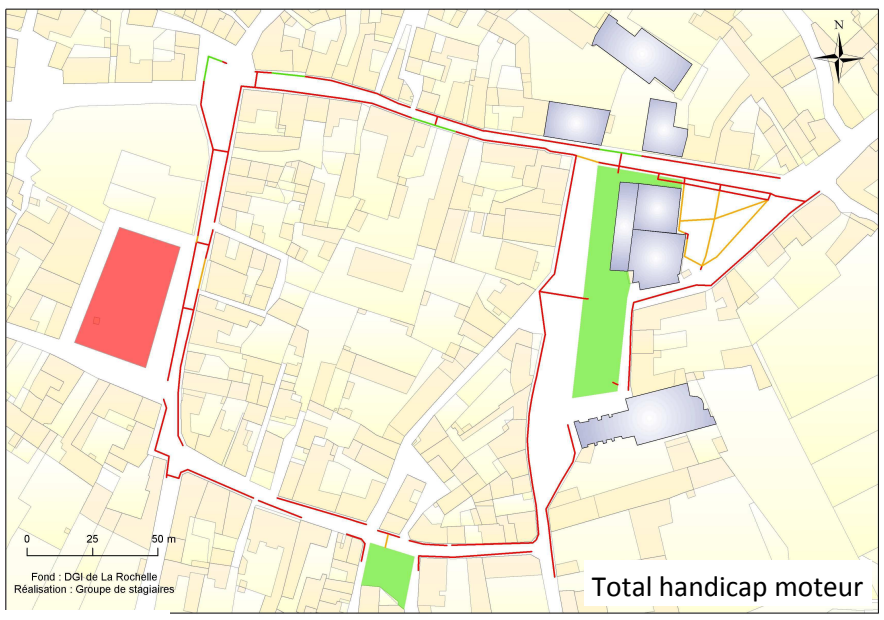


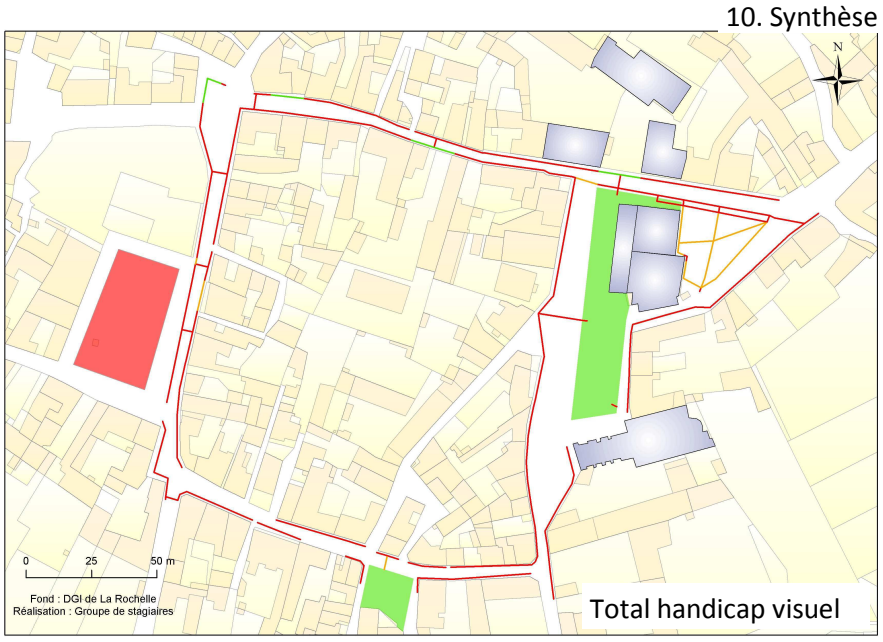


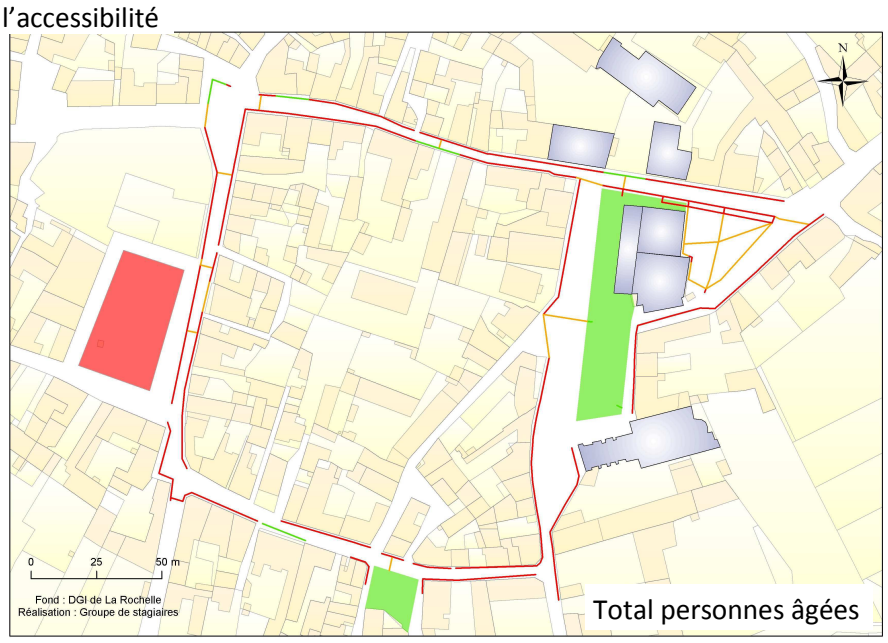

DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




10. Synthèse de l'accessibilité

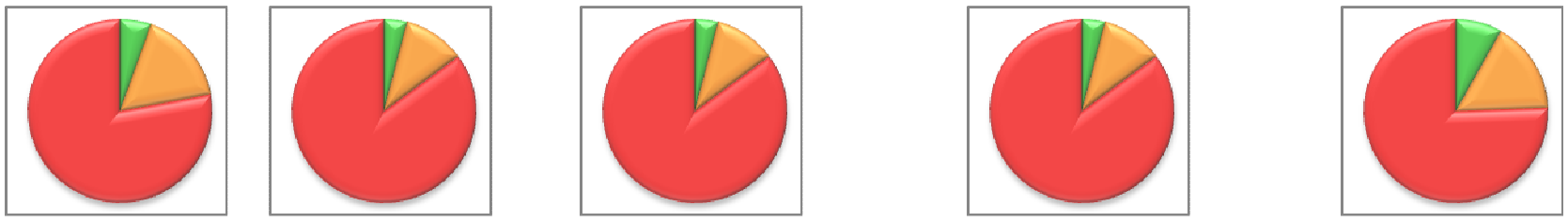


A partir des tables des cartes ci-contre, établies comme expliquées dans la méthode, nous avons pu obtenir les données du tableau suivant :

Saint-Denis le 12/07/07

| | Cheminement | % | Total | % | Total handicap moteur | % | Total handicap visuel | % | Total personnes âgées | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vert | 123,66 | 8,12 | 61,74 | 4,05 | 61,74 | 4,05 | 61,74 | 4,05 | 83,20 | 5,46 |
| Orange | 248,12 | 16,29 | 164,52 | 10,80 | 164,52 | 10,80 | 164,52 | 10,80 | 252,95 | 16,60 |
| Rouge | 1 151,72 | 75,60 | 1 297,24 | 85,15 | 1 297,24 | 85,15 | 1 297,24 | 85,15 | 1 187,35 | 77,94 |
| total | 1 523,50 | 100,00 | 1 523,50 | 100,00 | 1 523,50 | 100,00 | 1 523,50 | 100,00 | 1 523,50 | 100,00 |



Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

11. Comparaison des mètres linéaires accessibles

Au vu des deux premières séries de pourcentages, nous pouvons constater que les obstacles ont peu d'influence sur la pondération du cheminement. La majorité de celui-ci reste de pondération 3 avec la prise en compte des obstacles. Le principal problème ne vient pas tant des obstacles mais des cheminements et ceci quelque soit le type de handicap.



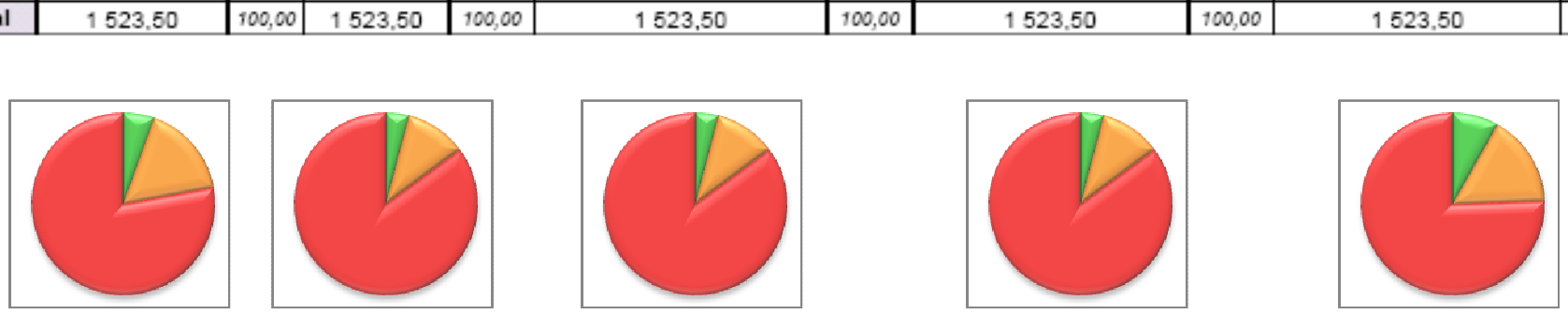
DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

A partir des tables des cartes ci-contre, établies comme expliquées dans la méthode, nous avons pu obtenir les données du tableau suivant :

Saint-Denis le 12/07/07

| | Cheminement | % | Total | % | Total handicap moteur | % | Total handicap visuel | % | Total personnes âgées | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vert | 123,66 | 8,12 | 61,74 | 4,05 | 61,74 | 4,05 | 61,74 | 4,05 | 83,20 | 5,46 |
| Orange | 248,12 | 16,29 | 164,52 | 10,80 | 164,52 | 10,80 | 164,52 | 10,80 | 252,95 | 16,60 |
| Rouge | 1 151,72 | 75,60 | 1 297,24 | 85,15 | 1 297,24 | 85,15 | 1 297,24 | 85,15 | 1 187,35 | 77,94 |
| total | 1 523,50 | 100,00 | 1 523,50 | 100,00 | 1 523,50 | 100,00 | 1 523,50 | 100,00 | 1 523,50 | 100,00 |



Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

11. Comparaison des mètres linéaires accessibles

Au vu des deux premières séries de pourcentages, nous pouvons constater que les obstacles ont peu d'influence sur la pondération du cheminement. La majorité de celui-ci reste de pondération 3 avec la prise en compte des obstacles. Le principal problème ne vient pas tant des obstacles mais des cheminements et ceci quelque soit le type de handicap.

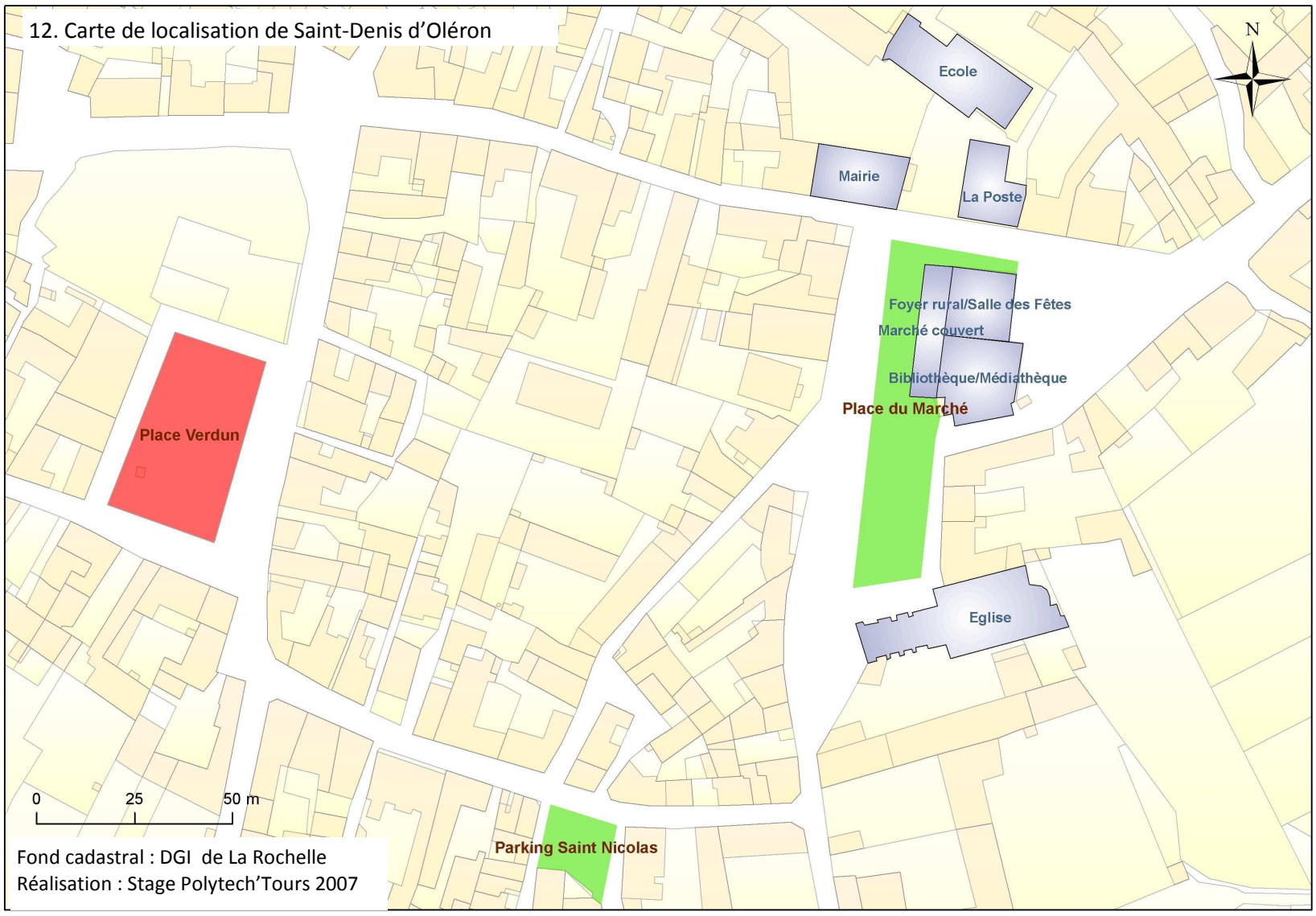
*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

28

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

I.1.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre :

12. Carte de localisation de Saint-Denis d'Oléron




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

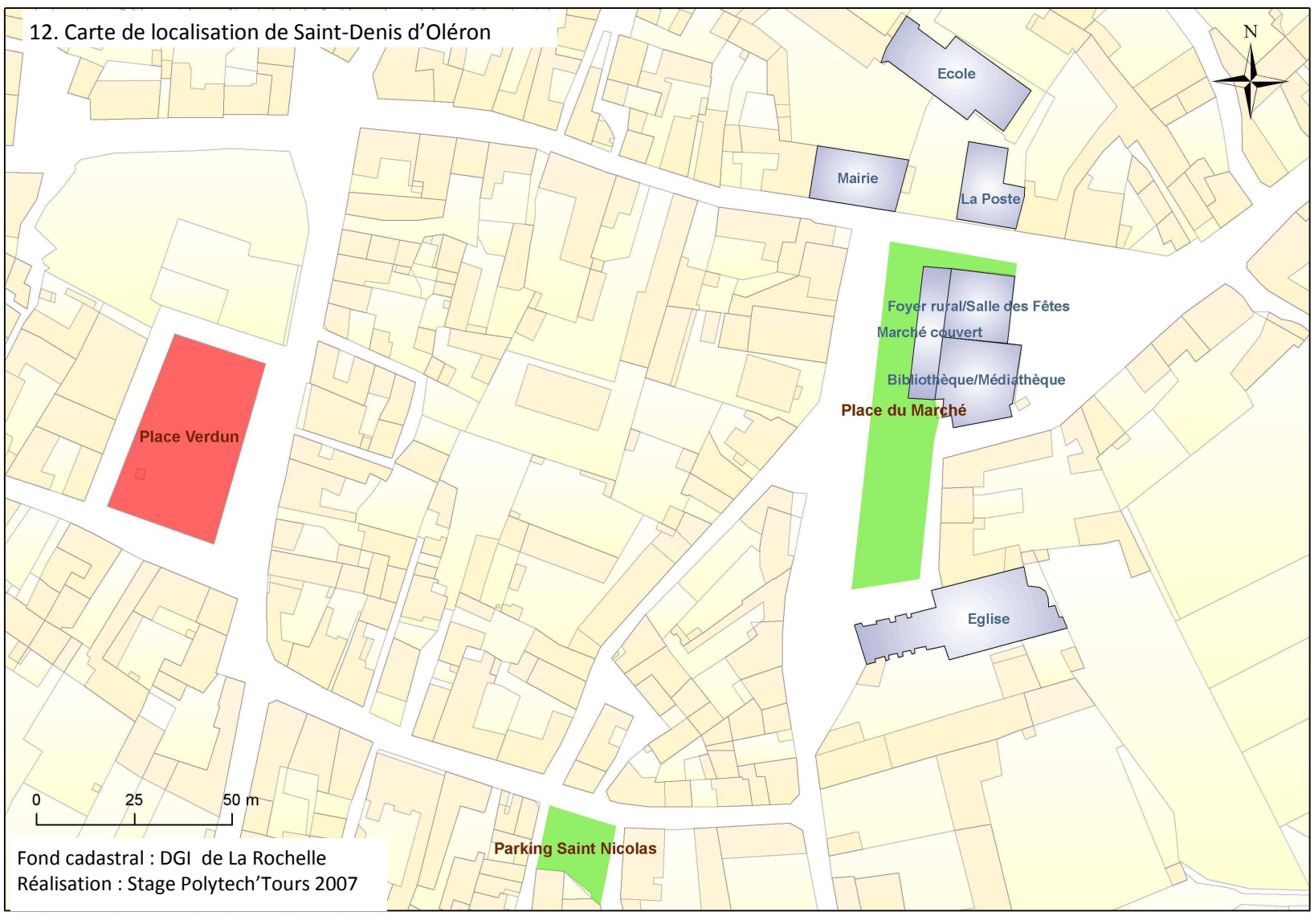


DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

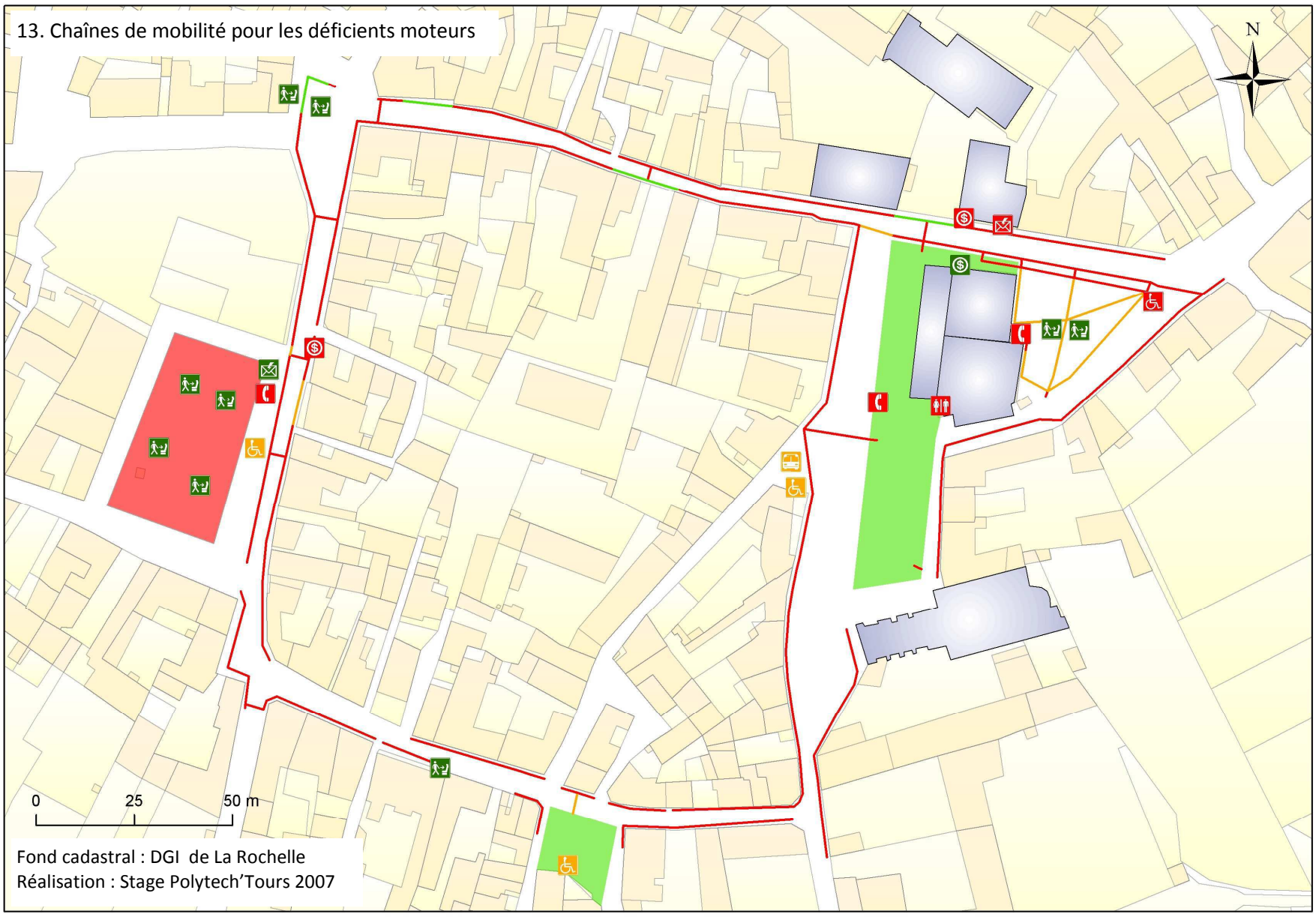
I.1.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre :

12. Carte de localisation de Saint-Denis d'Oléron




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

13. Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs

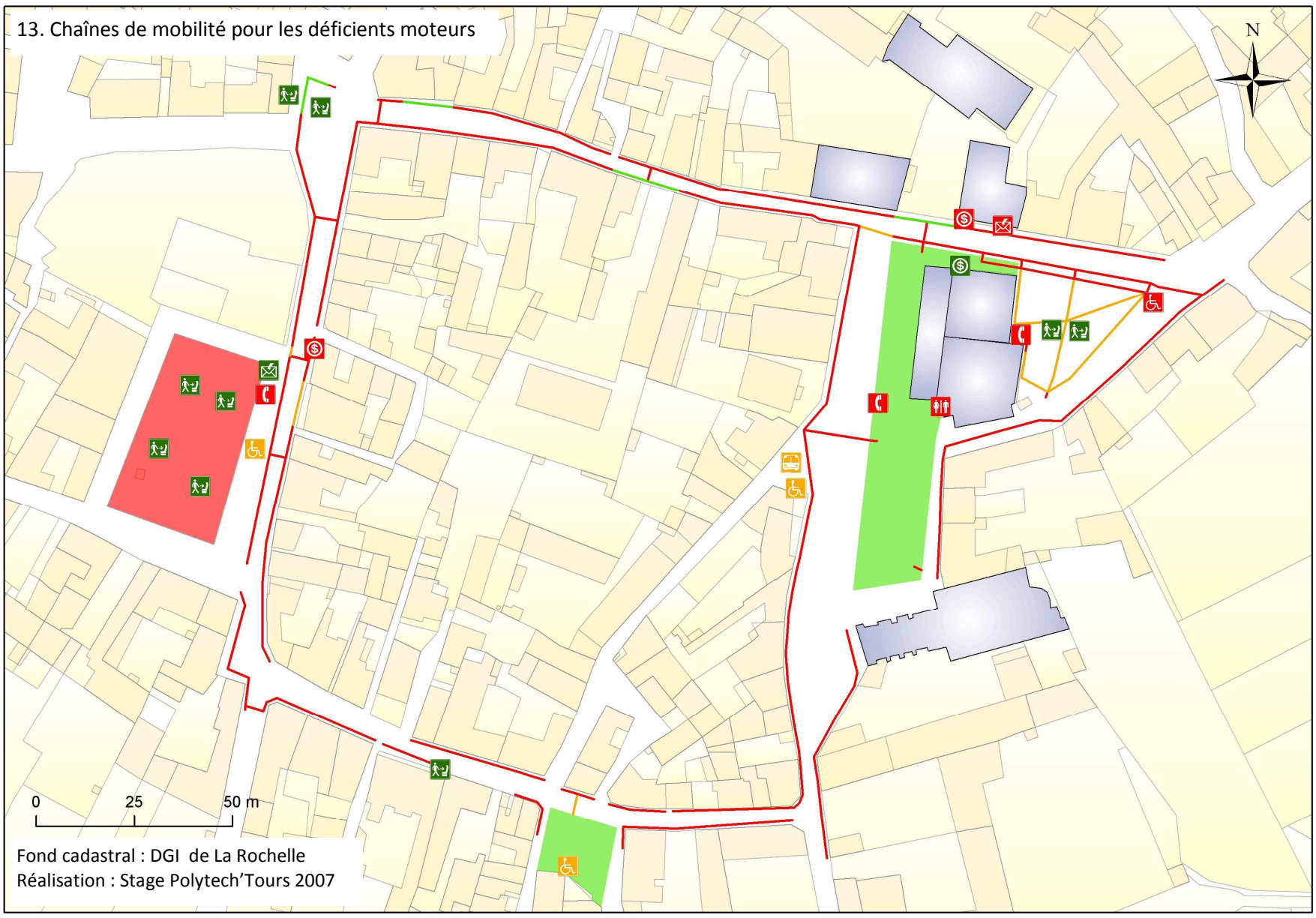



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

13. Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap moteur :

Sur le périmètre de la commune étudié, il y a quatre places de parking pour personnes handicapées. Celles-ci sont dispersées sur l'ensemble du périmètre. Toutefois, selon les normes actuelles, aucune de ces places n'est aux normes. Trois places n'ont ni une largeur conforme ni une signalisation correcte. Sur ces trois places, deux, situées rue de l'Ormeau et rue Saint Nicolas, ont la possibilité d'être facilement ajustées. La quatrième place, située rue Ernest Maurisset, a une largeur aux normes mais ne possède pas de signalisation conforme.
Malgré la non-conformité de ces places, elles peuvent pour trois d'entre elles être utilisées par des personnes atteintes de handicap moteur. Nous pouvons ainsi partir de ces places pour étudier les chaînes de mobilité possibles.

- ✓ A partir de la place de parking de la rue de l'Ormeau

Cette place de parking est située juste en face de l'entrée du Square de Verdun. L'accessibilité de ce dernier, pourtant sans différence de hauteur, est impossible du fait de la nature de son revêtement meuble. Un passage piéton juste en face de cette place de parking n'est pas praticable par la présence d'une bordure de trottoir du côté impair, d'une hauteur de franchissement de 14 cm. Ceci l'empêche donc d'accéder au côté impair, où se localisent certains commerces. La présence de voitures stationnées le long du square peut empêcher l'accès à la boîte aux lettres aux normes. La personne ne peut avoir accès à la cabine téléphonique car celle-ci n'est pas aux normes. Le revêtement le long du square est très dégradé, ce qui empêche la personne de poursuivre son cheminement et ainsi d'accéder à la nouvelle pharmacie. Le long du square, vers le Sud, la présence de voitures et le enrobé dégradé limitent aussi la circulation.

- ✓ A partir de la place de parking de la rue Saint-Nicolas

Cette place est située sur un parking dont la topographie et le revêtement en font un lieu accessible. L'accès au trottoir d'en face, c'est-à-dire du côté impair de la rue Saint-Nicolas, se fait par un passage piéton avec des hauteurs de franchissement aux normes mais sans bande d'éveil de vigilance. Toutefois le trottoir de ce côté ayant une largeur inférieure à 0,80 m est impraticable. Pour accéder au trottoir du côté pair vers le n°12 ainsi que de l'autre côté vers le n°14, il n'y a pas de passage piéton. De plus, il y a une hauteur de franchissement de 7 cm pour arriver sur un trottoir impraticable de largeur inférieure à 0,80 m du côté du n°12, ce qui l'empêche de se rendre à la boucherie et à la pharmacie. De même l'accès au trottoir du côté du n° 14, se fait sans différence de niveau mais avec une largeur inférieure à 0,80 m.

- ✓ A partir de la place de parking de la rue Ernest Maurrisset

Cette place est située à côté d'un abribus ne possédant pas de place assise. De plus cette place donne directement sur un passage piéton possédant des hauteurs de franchissement de 8 cm et 12 cm et donnant de chaque côté sur des trottoirs de moins de 0,80 m de large. Il est tout de même possible de rejoindre le passage piéton permettant d'accéder à la Place du Marché. Cependant cette entrée se fait par une marche de 14 cm de haut, ce qui empêche donc d'accéder au marché couvert, au foyer rural et à la salle des fêtes. De cette place de parking, la personne ne peut accéder ni à la Mairie, ni à la Poste, et ni à l'Eglise.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap moteur :

Sur le périmètre de la commune étudié, il y a quatre places de parking pour personnes handicapées. Celles-ci sont dispersées sur l'ensemble du périmètre. Toutefois, selon les normes actuelles, aucune de ces places n'est aux normes. Trois places n'ont ni une largeur conforme ni une signalisation correcte. Sur ces trois places, deux, situées rue de l'Ormeau et rue Saint Nicolas, ont la possibilité d'être facilement ajustées. La quatrième place, située rue Ernest Maurisset, a une largeur aux normes mais ne possède pas de signalisation conforme.
Malgré la non-conformité de ces places, elles peuvent pour trois d'entre elles être utilisées par des personnes atteintes de handicap moteur. Nous pouvons ainsi partir de ces places pour étudier les chaînes de mobilité possibles.

- ✓ A partir de la place de parking de la rue de l'Ormeau

Cette place de parking est située juste en face de l'entrée du Square de Verdun. L'accessibilité de ce dernier, pourtant sans différence de hauteur, est impossible du fait de la nature de son revêtement meuble. Un passage piéton juste en face de cette place de parking n'est pas praticable par la présence d'une bordure de trottoir du côté impair, d'une hauteur de franchissement de 14 cm. Ceci l'empêche donc d'accéder au côté impair, où se localisent certains commerces. La présence de voitures stationnées le long du square peut empêcher l'accès à la boîte aux lettres aux normes. La personne ne peut avoir accès à la cabine téléphonique car celle-ci n'est pas aux normes. Le revêtement le long du square est très dégradé, ce qui empêche la personne de poursuivre son cheminement et ainsi d'accéder à la nouvelle pharmacie. Le long du square, vers le Sud, la présence de voitures et le enrobé dégradé limitent aussi la circulation.

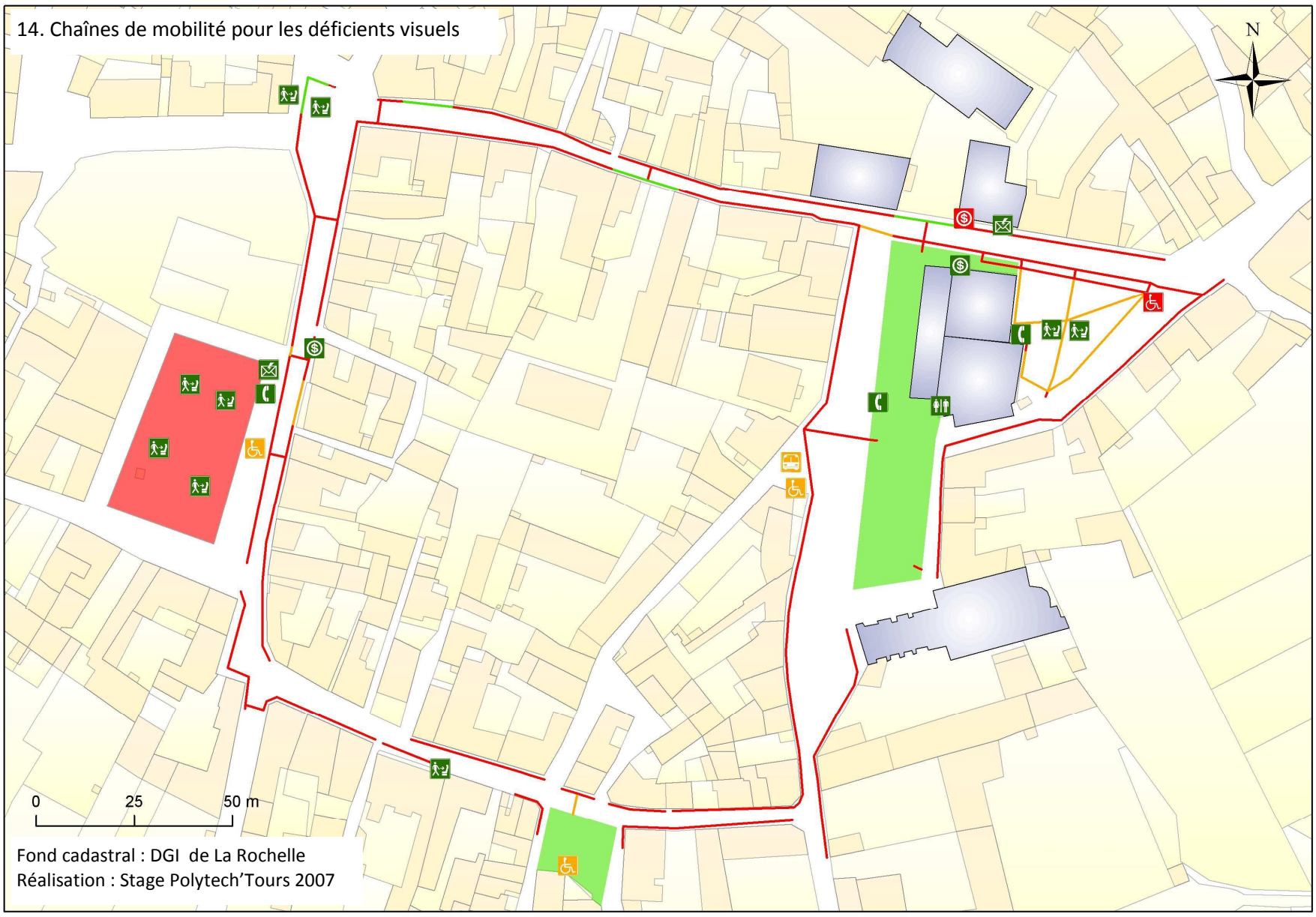
- ✓ A partir de la place de parking de la rue Saint-Nicolas

Cette place est située sur un parking dont la topographie et le revêtement en font un lieu accessible. L'accès au trottoir d'en face, c'est-à-dire du côté impair de la rue Saint-Nicolas, se fait par un passage piéton avec des hauteurs de franchissement aux normes mais sans bande d'éveil de vigilance. Toutefois le trottoir de ce côté ayant une largeur inférieure à 0,80 m est impraticable. Pour accéder au trottoir du côté pair vers le n°12 ainsi que de l'autre côté vers le n°14, il n'y a pas de passage piéton. De plus, il y a une hauteur de franchissement de 7 cm pour arriver sur un trottoir impraticable de largeur inférieure à 0,80 m du côté du n°12, ce qui l'empêche de se rendre à la boucherie et à la pharmacie. De même l'accès au trottoir du côté du n°14, se fait sans différence de niveau mais avec une largeur inférieure à 0,80 m.

- ✓ A partir de la place de parking de la rue Ernest Maurrisset

Cette place est située à côté d'un abribus ne possédant pas de place assise. De plus cette place donne directement sur un passage piéton possédant des hauteurs de franchissement de 8 cm et 12 cm et donnant de chaque côté sur des trottoirs de moins de 0,80 m de large. Il est tout de même possible de rejoindre le passage piéton permettant d'accéder à la Place du Marché. Cependant cette entrée se fait par une marche de 14 cm de haut, ce qui empêche donc d'accéder au marché couvert, au foyer rural et à la salle des fêtes. De cette place de parking, la personne ne peut accéder ni à la Mairie, ni à la Poste, et ni à l'Eglise.

14. Chaînes de mobilité pour les déficients visuels

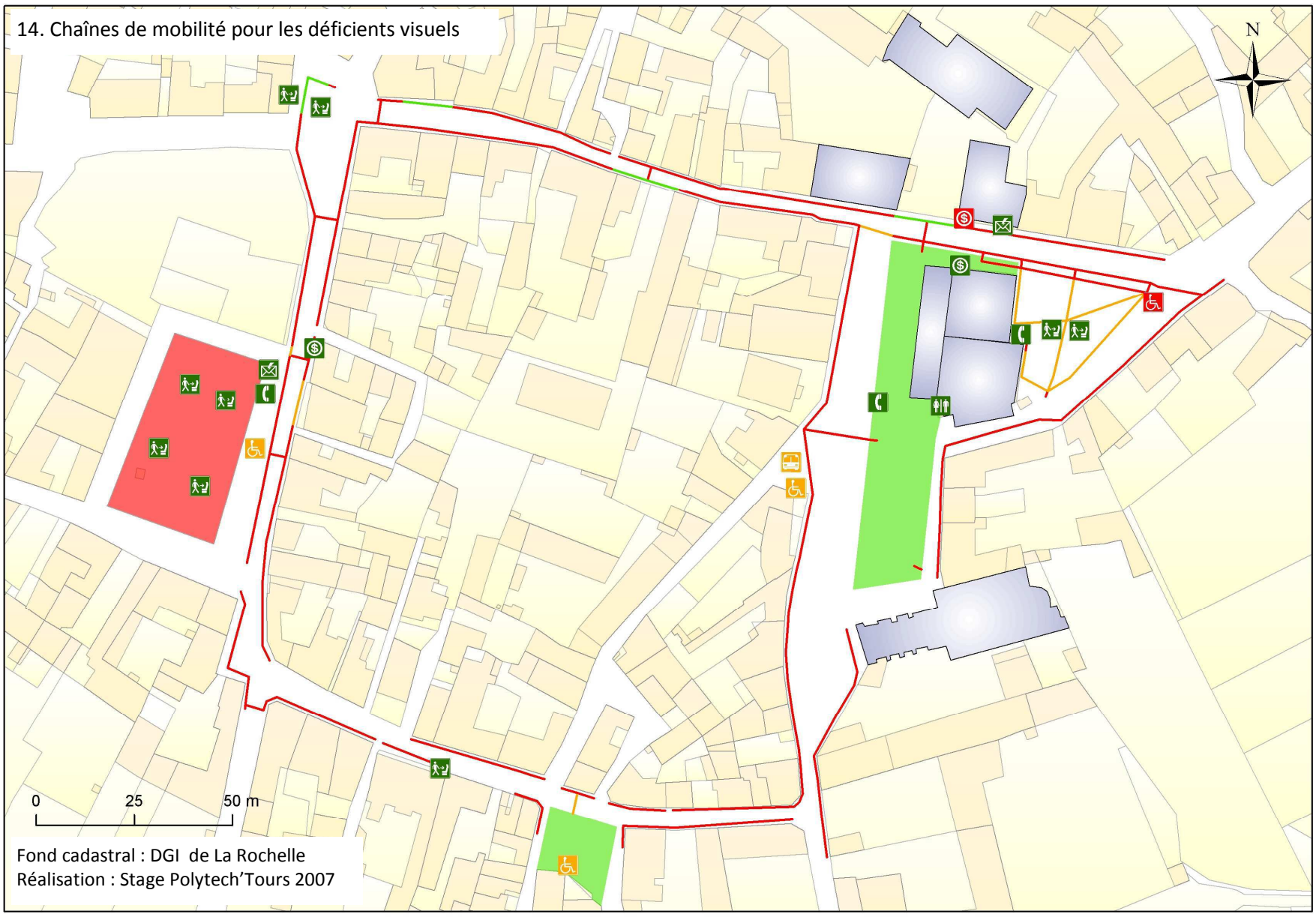



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

14. Chaînes de mobilité pour les déficients visuels




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap visuel :

- ✓ A partir de la Place Verdun

Le square de Verdun, dont l'entrée est située juste en face des places de parking, est accessible à ce type de PMR.
Le passage piéton n'est pas accessible puisqu'il n'y a pas de bandes d'éveil de vigilance le signalant. Ceci l'empêche donc d'accéder au côté impair, où se localisent certains commerces. La boîte aux lettres et la cabine téléphonique sont accessibles malgré la présence de voitures le long du square, puisque le cheminement laissé est supérieur à 0,80 m de large. Toutefois la chaîne de mobilité s'interrompt devant la pharmacie, où le trottoir est inférieur à 0,80 m de large.
Le passage piéton devant la pharmacie n'est pas aux normes, la personne ne peut donc pas rejoindre le trottoir du côté impair au niveau du distributeur de billets.
Le cheminement le long du square au Sud est accessible malgré le revêtement dégradé et la largeur réduite par les voitures garées. Mais au bout de la place le trottoir s'arrête suite à une intersection sans passage piéton, ce qui interrompt la chaîne de mobilité.

- ✓ A partir de la place de parking de la rue Saint Nicolas

Cette place est située sur un parking dont la topographie et le revêtement en font un lieu accessible. Cependant, il est impossible d'accéder aux trottoirs environnants, puisqu'il n'y a aucun passage piéton aux normes autour du parking. La personne ne peut donc se rendre ni à la boucherie ni à la pharmacie.

- ✓ A partir de la Place du Marché

Cette place est située sur un parking dont la topographie et le revêtement en font un lieu accessible. Ainsi la personne peut avoir accès au marché couvert, au foyer rural et à la salle des fêtes ainsi qu'à une cabine téléphonique, un distributeur de billets et des toilettes publiques.
En longeant le foyer rural, la personne peut avoir accès au Square Jean Moulin, donnant sur la bibliothèque et la médiathèque. Ce dernier leur est en effet accessible puisque la nature meuble du revêtement ne gêne pas cette catégorie de PMR. Les trois équipements de cette place à savoir deux bancs et une cabine téléphonique sont accessibles.
En revanche, la personne ne peut sortir de la Place du Marché ou du square en toute sécurité. En effet, les seules sorties piétonnes s'effectuent soit par des marches aboutissant sur la voirie, soit par des escaliers sans bande d'éveil de vigilance.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
I. Analyse du travail de terrain

Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap visuel :

- ✓ A partir de la Place Verdun

Le square de Verdun, dont l'entrée est située juste en face des places de parking, est accessible à ce type de PMR.
Le passage piéton n'est pas accessible puisqu'il n'y a pas de bandes d'éveil de vigilance le signalant. Ceci l'empêche donc d'accéder au côté impair, où se localisent certains commerces. La boîte aux lettres et la cabine téléphonique sont accessibles malgré la présence de voitures le long du square, puisque le cheminement laissé est supérieur à 0,80 m de large. Toutefois la chaîne de mobilité s'interrompt devant la pharmacie, où le trottoir est inférieur à 0,80 m de large.
Le passage piéton devant la pharmacie n'est pas aux normes, la personne ne peut donc pas rejoindre le trottoir du côté impair au niveau du distributeur de billets.
Le cheminement le long du square au Sud est accessible malgré le revêtement dégradé et la largeur réduite par les voitures garées. Mais au bout de la place le trottoir s'arrête suite à une intersection sans passage piéton, ce qui interrompt la chaîne de mobilité.

- ✓ A partir de la place de parking de la rue Saint Nicolas

Cette place est située sur un parking dont la topographie et le revêtement en font un lieu accessible. Cependant, il est impossible d'accéder aux trottoirs environnants, puisqu'il n'y a aucun passage piéton aux normes autour du parking. La personne ne peut donc se rendre ni à la boucherie ni à la pharmacie.

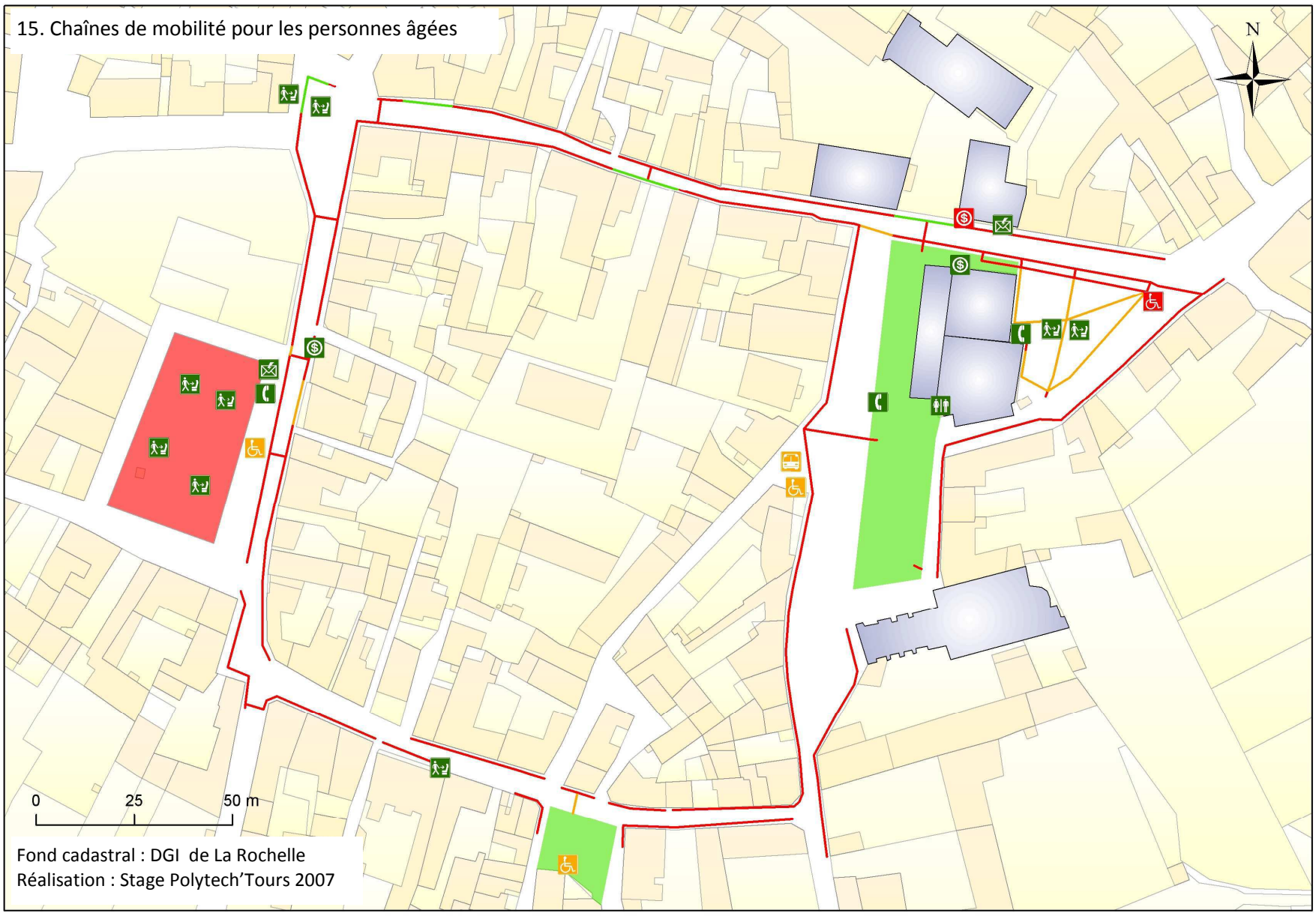
- ✓ A partir de la Place du Marché

Cette place est située sur un parking dont la topographie et le revêtement en font un lieu accessible. Ainsi la personne peut avoir accès au marché couvert, au foyer rural et à la salle des fêtes ainsi qu'à une cabine téléphonique, un distributeur de billets et des toilettes publiques.
En longeant le foyer rural, la personne peut avoir accès au Square Jean Moulin, donnant sur la bibliothèque et la médiathèque. Ce dernier leur est en effet accessible puisque la nature meuble du revêtement ne gêne pas cette catégorie de PMR. Les trois équipements de cette place à savoir deux bancs et une cabine téléphonique sont accessibles.
En revanche, la personne ne peut sortir de la Place du Marché ou du square en toute sécurité. En effet, les seules sorties piétonnes s'effectuent soit par des marches aboutissant sur la voirie, soit par des escaliers sans bande d'éveil de vigilance.

33

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

15. Chaînes de mobilité pour les personnes âgées

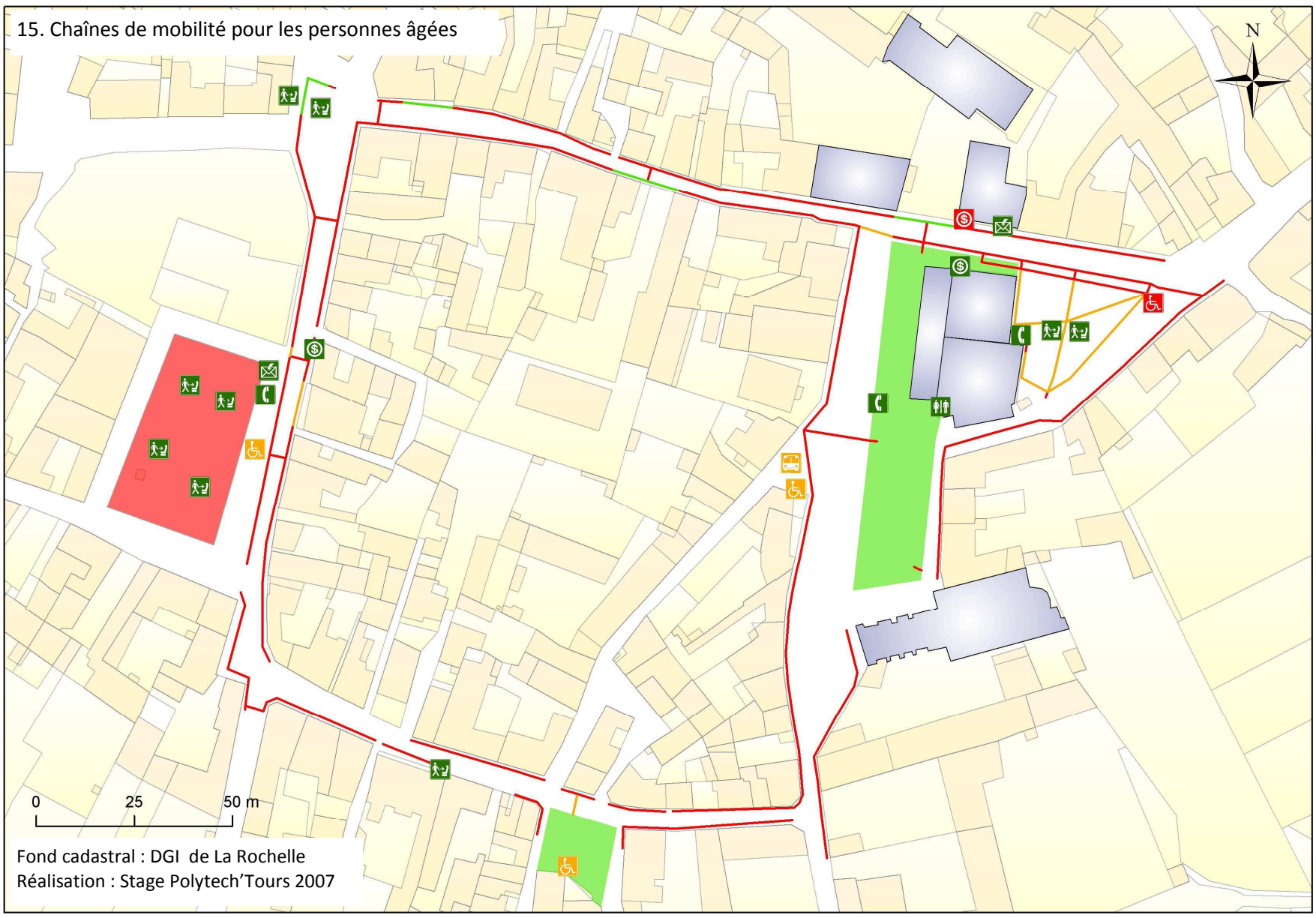



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

15. Chaînes de mobilité pour les personnes âgées




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

Chaînes de mobilité pour les personnes âgées :

- ✓ A partir de la Place Verdun

Le square de Verdun, dont l'entrée est située juste en face des places de parking, est accessible à ce type de PMR. A l'intérieur, quatre bancs ombragés sont utilisables. La boîte aux lettres et la cabine téléphonique sont accessibles malgré la présence de voitures le long du square puisque le cheminement laissé est supérieur à 0,80 m de large. Toutefois la chaîne de mobilité s'interrompt devant la pharmacie, où le trottoir est inférieur à 0,80 m de large.
En poursuivant le long du square vers le Sud, le cheminement reste possible malgré le revêtement dégradé et la largeur réduite par les voitures en stationnement. Mais à la fin du parking, le trottoir s'arrête à une intersection sans passage piéton, ce qui rompt la chaîne de mobilité.
En revanche, les deux passages piétons permettant de rejoindre le côté impair sont empruntables, la personne âgée peut donc accéder aux commerces et au distributeur de billets de la rue de L'Ormeau. Vers le nord, toujours le long de ce trottoir impair, la chaîne de mobilité s'interrompt au niveau de l'impasse en face de la pharmacie. Cette traversée n'est en effet pas matérialisée par un passage piéton. Vers le sud, le trottoir se réduit progressivement pour devenir inférieur à 0,80 m devant le n°17 où la chaîne s'arrête.

- ✓ A partir de la place de parking de la rue Saint Nicolas.

Cette place est située sur un parking dont la topographie et le revêtement en font un lieu accessible. L'accès au trottoir d'en face, c'est-à-dire du côté impair de la rue Saint Nicolas, se fait par un passage piéton avec des hauteurs de franchissement aux normes pour ce type de PMR. Toutefois le trottoir de ce côté ayant une largeur inférieure à 0,80 m est impraticable. Pour accéder au trottoir du côté pair vers le n°12 ainsi que de l'autre côté vers le n° 14, il n'y a pas de passage piéton ce qui interrompt la chaîne de mobilité.

- ✓ A partir de la Place du Marché

Cette place est située sur un parking dont la topographie et le revêtement en font un lieu accessible. Ainsi la personne peut avoir accès au marché couvert, au foyer rural et à la salle des fêtes ainsi qu'à une cabine téléphonique, un distributeur de billets et des toilettes publiques.
En passant le long du foyer rural, la personne peut avoir accès au Square Jean Moulin, donnant sur la bibliothèque et la médiathèque. Ce dernier leur est en effet accessible puisque la nature meuble du revêtement ne gêne pas cette catégorie de PMR. Les trois équipements de cette place à savoir deux bancs et une cabine téléphonique sont accessibles. De la Place du Marché et du Square Jean Moulin, huit sorties existent.
La première sur la Place du Marché en face de l'Eglise se compose de deux marches accessibles mais donne sur la voirie sans passage piéton, ce qui interrompt la chaîne de mobilité. La deuxième au milieu de la place du côté de la rue Ernest Maurisset donne sur un passage piéton. Ce dernier mène, à droite à un trottoir inférieur à 0,80 m et à gauche à un second passage piéton également accessible. Il permet, une fois traversé, d'accéder à un abribus. Cependant même si la remonté sur le trottoir pair lui est possible, celui-ci est impraticable car sa largeur est inférieure à 0,80 m. De la troisième à la septième sortie, il s'agit d'un escalier sans main courante avec au moins une marche de hauteur supérieure à 16 cm. Celles-ci, ne sont donc pas accessibles aux personnes âgées. Enfin, la dernière sortie se faisant en bas du Square Jean Moulin est accessible car elle se fait par une pente de 19 % mais comme celle-ci donne sur de la voirie, la chaîne de mobilité s'interrompt.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Chaînes de mobilité pour les personnes âgées :

- ✓ A partir de la Place Verdun

Le square de Verdun, dont l'entrée est située juste en face des places de parking, est accessible à ce type de PMR. A l'intérieur, quatre bancs ombragés sont utilisables. La boîte aux lettres et la cabine téléphonique sont accessibles malgré la présence de voitures le long du square puisque le cheminement laissé est supérieur à 0,80 m de large. Toutefois la chaîne de mobilité s'interrompt devant la pharmacie, où le trottoir est inférieur à 0,80 m de large.
En poursuivant le long du square vers le Sud, le cheminement reste possible malgré le revêtement dégradé et la largeur réduite par les voitures en stationnement. Mais à la fin du parking, le trottoir s'arrête à une intersection sans passage piéton, ce qui rompt la chaîne de mobilité.
En revanche, les deux passages piétons permettant de rejoindre le côté impair sont empruntables, la personne âgée peut donc accéder aux commerces et au distributeur de billets de la rue de L'Ormeau. Vers le nord, toujours le long de ce trottoir impair, la chaîne de mobilité s'interrompt au niveau de l'impasse en face de la pharmacie. Cette traversée n'est en effet pas matérialisée par un passage piéton. Vers le sud, le trottoir se réduit progressivement pour devenir inférieur à 0,80 m devant le n°17 où la chaîne s'arrête.

- ✓ A partir de la place de parking de la rue Saint Nicolas.

Cette place est située sur un parking dont la topographie et le revêtement en font un lieu accessible. L'accès au trottoir d'en face, c'est-à-dire du côté impair de la rue Saint Nicolas, se fait par un passage piéton avec des hauteurs de franchissement aux normes pour ce type de PMR. Toutefois le trottoir de ce côté ayant une largeur inférieure à 0,80 m est impraticable. Pour accéder au trottoir du côté pair vers le n°12 ainsi que de l'autre côté vers le n° 14, il n'y a pas de passage piéton ce qui interrompt la chaîne de mobilité.

- ✓ A partir de la Place du Marché

Cette place est située sur un parking dont la topographie et le revêtement en font un lieu accessible. Ainsi la personne peut avoir accès au marché couvert, au foyer rural et à la salle des fêtes ainsi qu'à une cabine téléphonique, un distributeur de billets et des toilettes publiques.
En passant le long du foyer rural, la personne peut avoir accès au Square Jean Moulin, donnant sur la bibliothèque et la médiathèque. Ce dernier leur est en effet accessible puisque la nature meuble du revêtement ne gêne pas cette catégorie de PMR. Les trois équipements de cette place à savoir deux bancs et une cabine téléphonique sont accessibles. De la Place du Marché et du Square Jean Moulin, huit sorties existent.
La première sur la Place du Marché en face de l'Eglise se compose de deux marches accessibles mais donne sur la voirie sans passage piéton, ce qui interrompt la chaîne de mobilité. La deuxième au milieu de la place du côté de la rue Ernest Maurisset donne sur un passage piéton. Ce dernier mène, à droite à un trottoir inférieur à 0,80 m et à gauche à un second passage piéton également accessible. Il permet, une fois traversé, d'accéder à un abribus. Cependant même si la remonté sur le trottoir pair lui est possible, celui-ci est impraticable car sa largeur est inférieure à 0,80 m. De la troisième à la septième sortie, il s'agit d'un escalier sans main courante avec au moins une marche de hauteur supérieure à 16 cm. Celles-ci, ne sont donc pas accessibles aux personnes âgées. Enfin, la dernière sortie se faisant en bas du Square Jean Moulin est accessible car elle se fait par une pente de 19 % mais comme celle-ci donne sur de la voirie, la chaîne de mobilité s'interrompt.

35

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

I.1.3 L'élaboration de préconisations d'aménagement à partir des enjeux soulevés pour le périmètre :

A partir des comptages précédents et de la mise en évidence des chaînes de mobilité les atouts et les faiblesses du périmètre peuvent se dégager.

| Atouts | Faiblesses |
|---|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre. | Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| | Mauvais traitement des passages piéton |
| | Etroitesse des trottoirs liée à l'ancienneté du bourg |
| | Marches à l'interface piéton et cadre bâti ancien |

16. Atouts et faiblesses du périmètre

Comme annoncé, des enjeux sont proposés pour répondre aux faiblesses décrites ci-dessus tout en s'appuyant sur les éventuels atouts.
L'élaboration des chaînes de mobilité correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'enjeux ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Saint-Denis d'Oléron
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Revaloriser la place des piétons dans le centre ancien
- S'adapter à l'architecture du bâti ancien



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

I.1.3 L'élaboration de préconisations d'aménagement à partir des enjeux soulevés pour le périmètre :

A partir des comptages précédents et de la mise en évidence des chaînes de mobilité les atouts et les faiblesses du périmètre peuvent se dégager.

| Atouts | Faiblesses |
|---|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre. | Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| | Mauvais traitement des passages piéton |
| | Etroitesse des trottoirs liée à l'ancienneté du bourg |
| | Marches à l'interface piéton et cadre bâti ancien |

16. Atouts et faiblesses du périmètre

Comme annoncé, des enjeux sont proposés pour répondre aux faiblesses décrites ci-dessus tout en s'appuyant sur les éventuels atouts.
L'élaboration des chaînes de mobilité correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'enjeux ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Saint-Denis d'Oléron
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Revaloriser la place des piétons dans le centre ancien
- S'adapter à l'architecture du bâti ancien

36

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux actions à mener ultérieurement et ce en priorité :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation et de la largeur. Pour les places réservées aux personnes handicapées dans la rue de l'Ormeau et dans la rue Saint-Nicolas un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Ces places doivent également être élargies pour atteindre 3,30 m de large. La place, rue Ernest Maurisset ne nécessite qu'une signalisation aux normes. La place située dans la petite rue du port est non -conforme d'un point de vue de la largeur et de la signalisation cependant il sera difficile de l'élargir étant donné la configuration de la voirie.
  Matérialisation de nouvelles places de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation et des chaînes de mobilité de nouvelles places seraient nécessaires dans la rue de la Libération pour faciliter l'accès au marché couvert.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de bande d'éveil de vigilance. Tous les passages piétons nécessitent des abaissés aux normes et des bandes d'éveil de vigilance. A chaque intersection ou carrefour avec la rue de l'Ormeau de nouveaux passages piétons seraient nécessaires. Il en est de même au carrefour de la rue Saint-Nicolas et de la rue Ernest Maurisset et pour traverser cette dernière devant le parvis de l'église.

- ✓ Création d'un secteur piéton autour du marché et du foyer rural. Celui-ci s'étendrait à toute la petite rue du port, à la rue de Libération entre la mairie et la petite rue du port et à la rue Ernest Maurisset entre la mairie et l'église étant donné la configuration de ces rues autour de la place du marché et la concentration de commerces et de services. Cette action nécessitera de remédier au problème de stationnement aux alentours de ce secteur.

- ✓ Mise aux normes du cheminement piéton, même aux dépens de la circulation automobile. Les rues de l'Ormeau, Saint-Nicolas, Ernest Maurisset et de la Libération voient leur largeur de trottoir réduite suite aux nombreuses marches. Selon les normes, si le trottoir fait 1,40 m de part et d'autre, 0,80 m au pied des marches suffisent. Cet élargissement risque de réduire la voirie et de contraindre la circulation à une voie.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux actions à mener ultérieurement et ce en priorité :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation et de la largeur. Pour les places réservées aux personnes handicapées dans la rue de l'Ormeau et dans la rue Saint-Nicolas un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Ces places doivent également être élargies pour atteindre 3,30 m de large. La place, rue Ernest Maurisset ne nécessite qu'une signalisation aux normes. La place située dans la petite rue du port est non -conforme d'un point de vue de la largeur et de la signalisation cependant il sera difficile de l'élargir étant donné la configuration de la voirie.
  Matérialisation de nouvelles places de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation et des chaînes de mobilité de nouvelles places seraient nécessaires dans la rue de la Libération pour faciliter l'accès au marché couvert.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de bande d'éveil de vigilance. Tous les passages piétons nécessitent des abaissés aux normes et des bandes d'éveil de vigilance. A chaque intersection ou carrefour avec la rue de l'Ormeau de nouveaux passages piétons seraient nécessaires. Il en est de même au carrefour de la rue Saint-Nicolas et de la rue Ernest Maurisset et pour traverser cette dernière devant le parvis de l'église.

- ✓ Création d'un secteur piéton autour du marché et du foyer rural. Celui-ci s'étendrait à toute la petite rue du port, à la rue de Libération entre la mairie et la petite rue du port et à la rue Ernest Maurisset entre la mairie et l'église étant donné la configuration de ces rues autour de la place du marché et la concentration de commerces et de services. Cette action nécessitera de remédier au problème de stationnement aux alentours de ce secteur.

- ✓ Mise aux normes du cheminement piéton, même aux dépens de la circulation automobile. Les rues de l'Ormeau, Saint-Nicolas, Ernest Maurisset et de la Libération voient leur largeur de trottoir réduite suite aux nombreuses marches. Selon les normes, si le trottoir fait 1,40 m de part et d'autre, 0,80 m au pied des marches suffisent. Cet élargissement risque de réduire la voirie et de contraindre la circulation à une voie.

37

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

# La Brée-les-Bains



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

La Brée-les-Bains

39

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

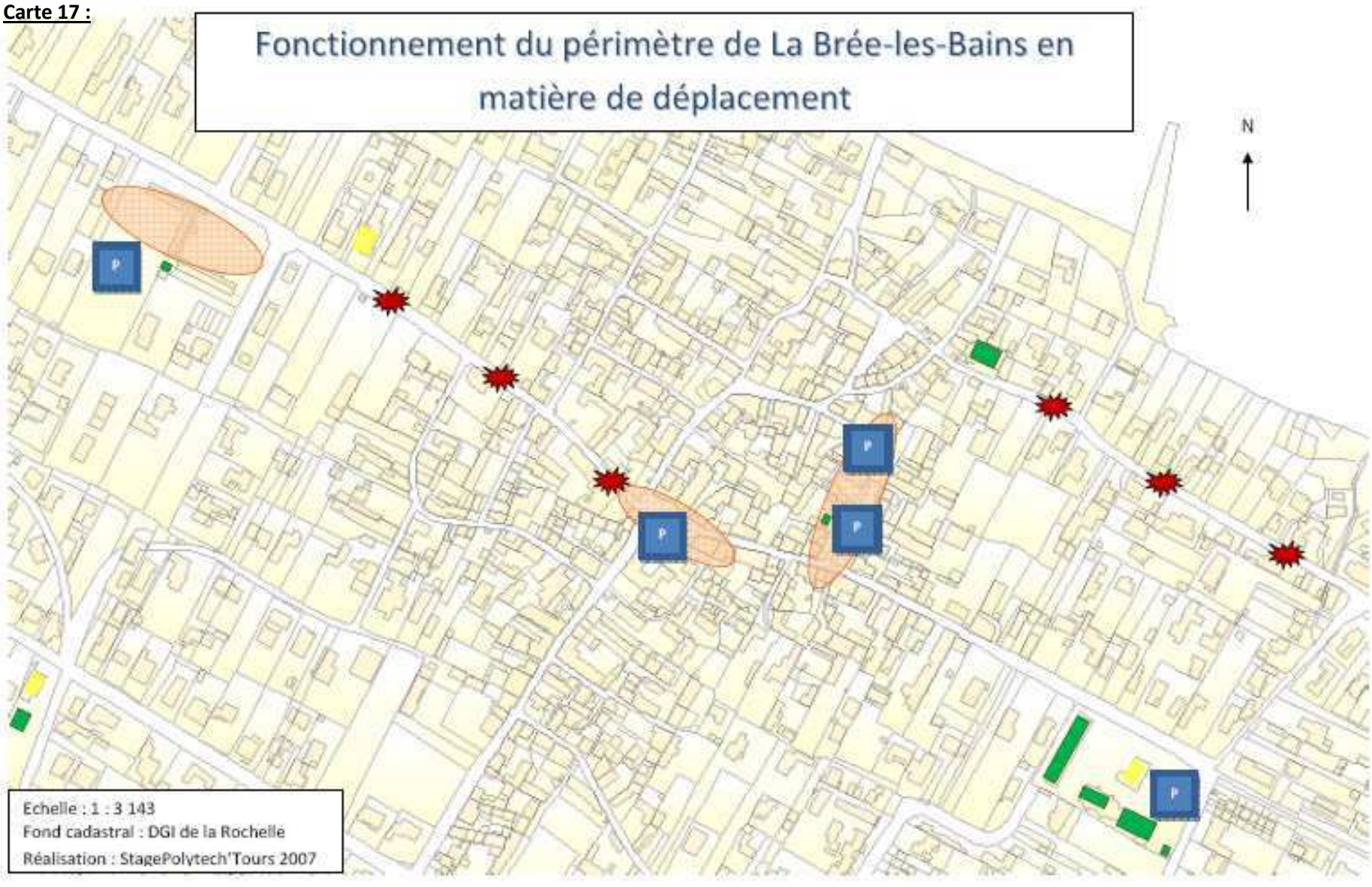
**Carte 17 :**






*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

**Carte 17 :**



## Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement

**Périmètre** : La Brée-les-Bains

**Date** : Le 14 mai 2007

### Sites générateurs de déplacements

- **centre-ville** - zone portuaire
- Zone commerçante, marchés
- **Services** : Poste, banques, Trésor public, cabinet médical, laboratoire d'analyse, hôpital, maison de retraite, office du tourisme, institutions, gendarmerie ...
- **Equipements publics** : mairie, église, école, collège, crèche, WC publics, salle des fêtes, foyer rural, complexe sportif, musée, cimetière, square/jardin...

### Infrastructures de déplacement

- **voies ouvertes à la circulation publique, vitesse limite, zone 30** : aucune recensée sur le périmètre étudié
- gare routière, port
- **voies piétonnes** : la circulation de la route de St Denis et de la rue des Ardillières est interdite, entre 7 heures et 14 heures pour les besoins du marché quotidien.
- voies semi-piétonnes,
- voies cyclables
- **aires de stationnement** :
  - Parking Place Gaston Robert : 6 places dont une réservée aux personnes handicapées
  - Parking Place Pasteur : 3 places dont une réservée aux personnes handicapées
  - Parking Place de la République : 25 places de parking
  - Parking Place de Verdun : 28 places de parking
  - Parking du marché : environ 100 places dont trois réservées aux personnes handicapées

### Interface entre différents modes

- Zone de conflits PMR/piéton-voiture
- Zone de conflits PMR-vélo

**18. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement

Périmètre : La Brée-les-Bains

Date : Le 14 mai 2007

Sites générateurs de déplacements

- centre-ville - zone portuaire
- Zone commerçante, marchés
- Services : Poste, banques, Trésor public, cabinet médical, laboratoire d'analyse, hôpital, maison de retraite, office du tourisme, institutions, gendarmerie ...
- Equipements publics : mairie, église, école, collège, crèche, WC publics, salle des fêtes, foyer rural, complexe sportif, musée, cimetière, square/jardin...

Infrastructures de déplacement

- voies ouvertes à la circulation publique, vitesse limite, zone 30 : aucune recensée sur le périmètre étudié
- gare routière, port
- voies piétonnes : la circulation de la route de St Denis et de la rue des Ardillières est interdite, entre 7 heures et 14 heures pour les besoins du marché quotidien.
- voies semi-piétonnes,
- voies cyclables
- aires de stationnement :
  - Parking Place Gaston Robert : 6 places dont une réservée aux personnes handicapées
  - Parking Place Pasteur : 3 places dont une réservée aux personnes handicapées
  - Parking Place de la République : 25 places de parking
  - Parking Place de Verdun : 28 places de parking
  - Parking du marché : environ 100 places dont trois réservées aux personnes handicapées

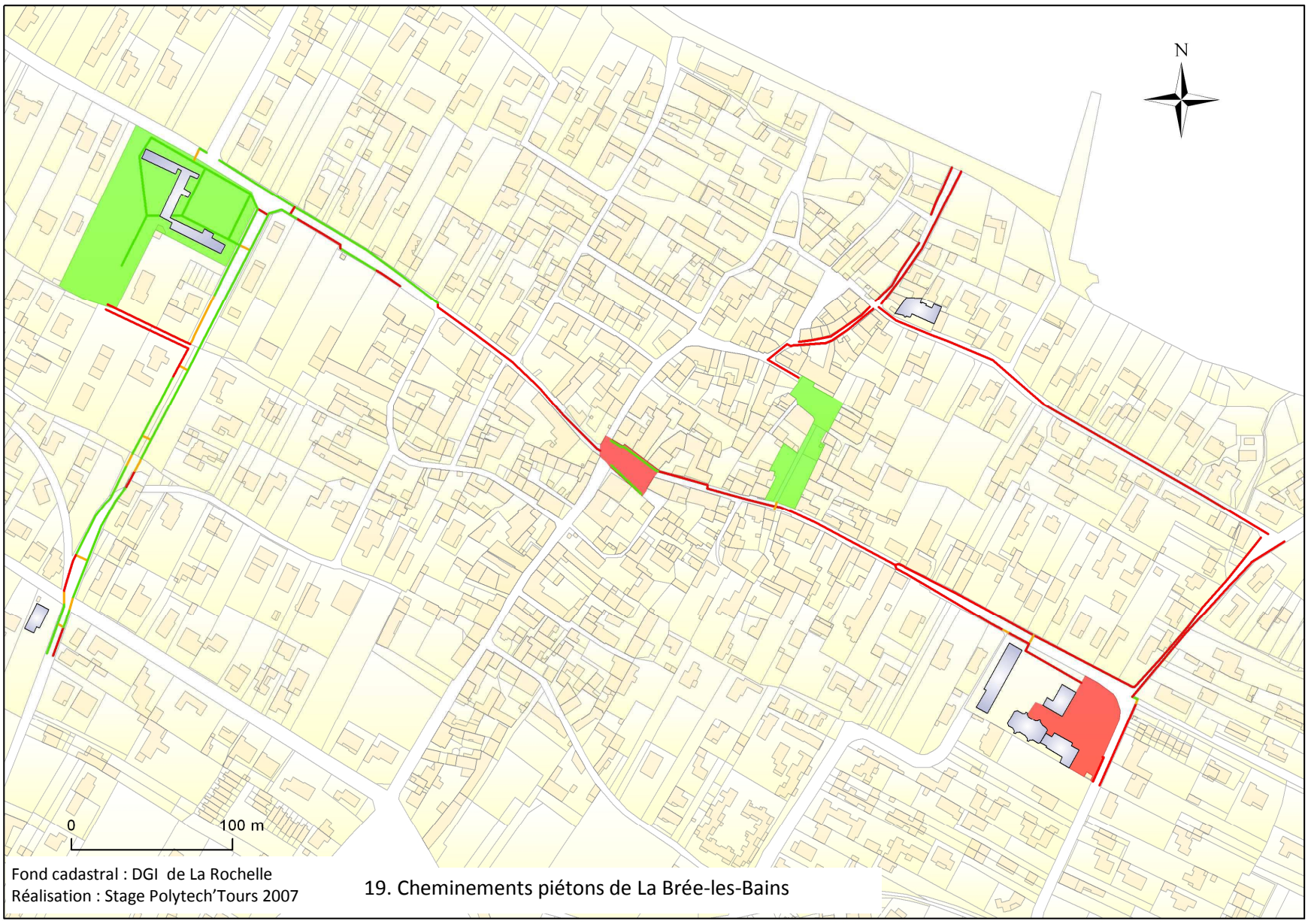
Interface entre différents modes

- Zone de conflits PMR/piéton-voiture
- Zone de conflits PMR-vélo

18. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement

41

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

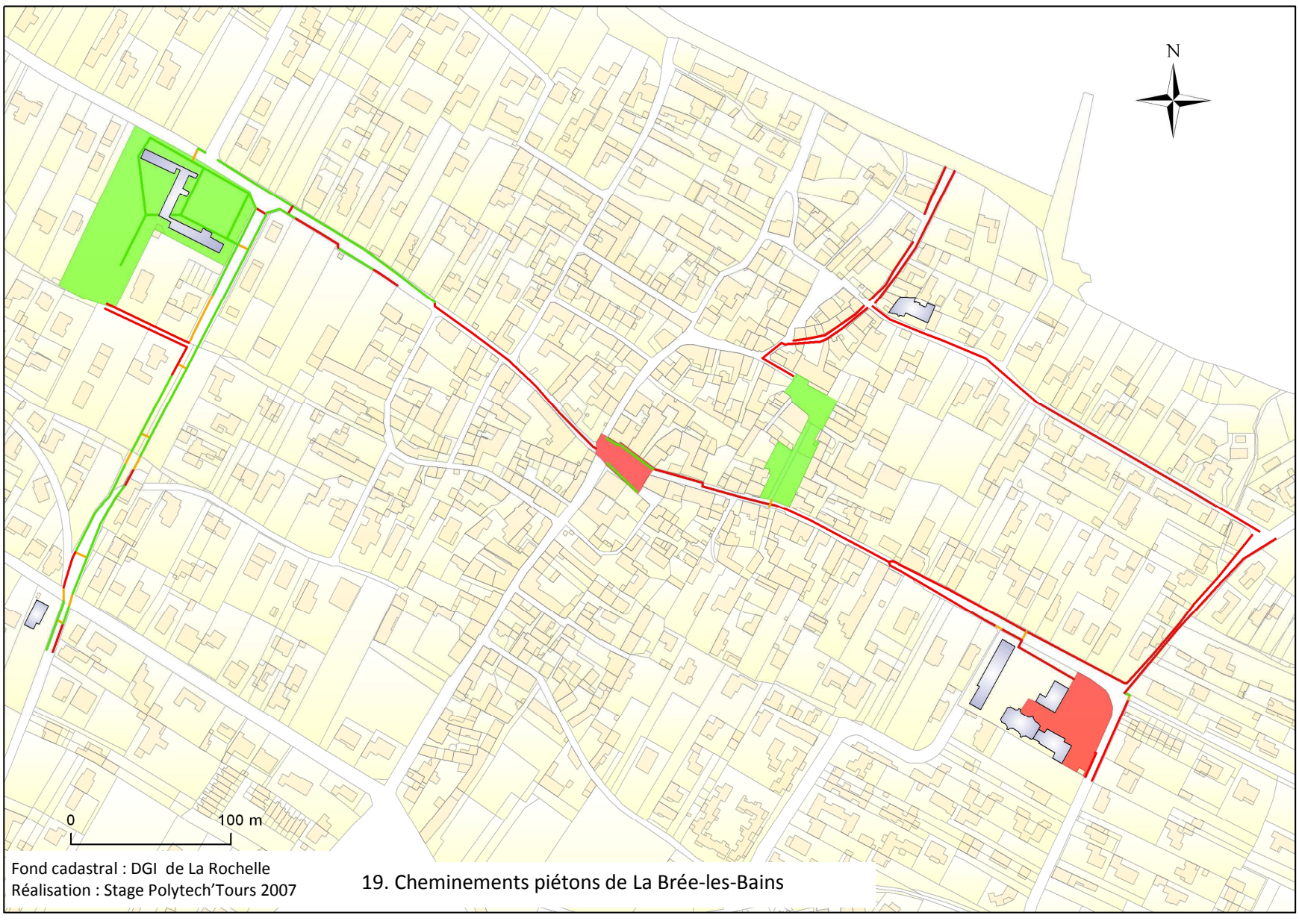



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

19. Cheminements piétons de La Brée-les-Bains



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

19. Cheminements piétons de La Brée-les-Bains

## I.2.1 L'analyse du périmètre de La-Brée-les-Bains en chiffres :

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., le périmètre de La-Brée-les-Bains a été découpé en 104 tronçons.

> Cheminement de pondération 1

37 tronçons sélectionnés

> Cheminement de pondération 2

18 tronçons sélectionnés,

- ✓ La sélection de ces tronçons est due à sa pondération de revêtement.
- ✓ Ces tronçons, exceptés pour trois d'entre eux, sont des passages piétons qui ne possèdent soit pas de bande d'éveil de vigilance soit un marquage au sol mal matérialisé.

> Cheminement de pondération 3

49 tronçons sélectionnés,

- ✓ 7 tronçons correspondent à de la voirie, c'est-à-dire des intersections non aménagées avec des impasses ou des sorties de garage, ou encore des cheminements sans trottoir ni accotement.
- ✓ Etudions maintenant la raison de cette pondération pour les 42 tronçons restants :
  - 18 ont une pondération revêtement égale à 3
  - 32 ont une pondération largeur égale à 3
  - 9 ont une pondération topographie égale à 3

**Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de La Brée-les-Brains est la largeur. Ceci peut s'expliquer simplement par le fait que l'on se trouve dans un bourg ancien exposé au vent.**

  - Parmi ces 42 tronçons,
    - 1 tronçon cumule les trois pondérations égales à 3
    - 13 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la largeur
    - 2 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la topographie
    - 3 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour la topographie et la largeur



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

I.2.1 L'analyse du périmètre de La-Brée-les-Bains en chiffres :

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., le périmètre de La-Brée-les-Bains a été découpé en 104 tronçons.

> Cheminement de pondération 1

37 tronçons sélectionnés

> Cheminement de pondération 2

18 tronçons sélectionnés,

- ✓ La sélection de ces tronçons est due à sa pondération de revêtement.
- ✓ Ces tronçons, exceptés pour trois d'entre eux, sont des passages piétons qui ne possèdent soit pas de bande d'éveil de vigilance soit un marquage au sol mal matérialisé.

> Cheminement de pondération 3

49 tronçons sélectionnés,

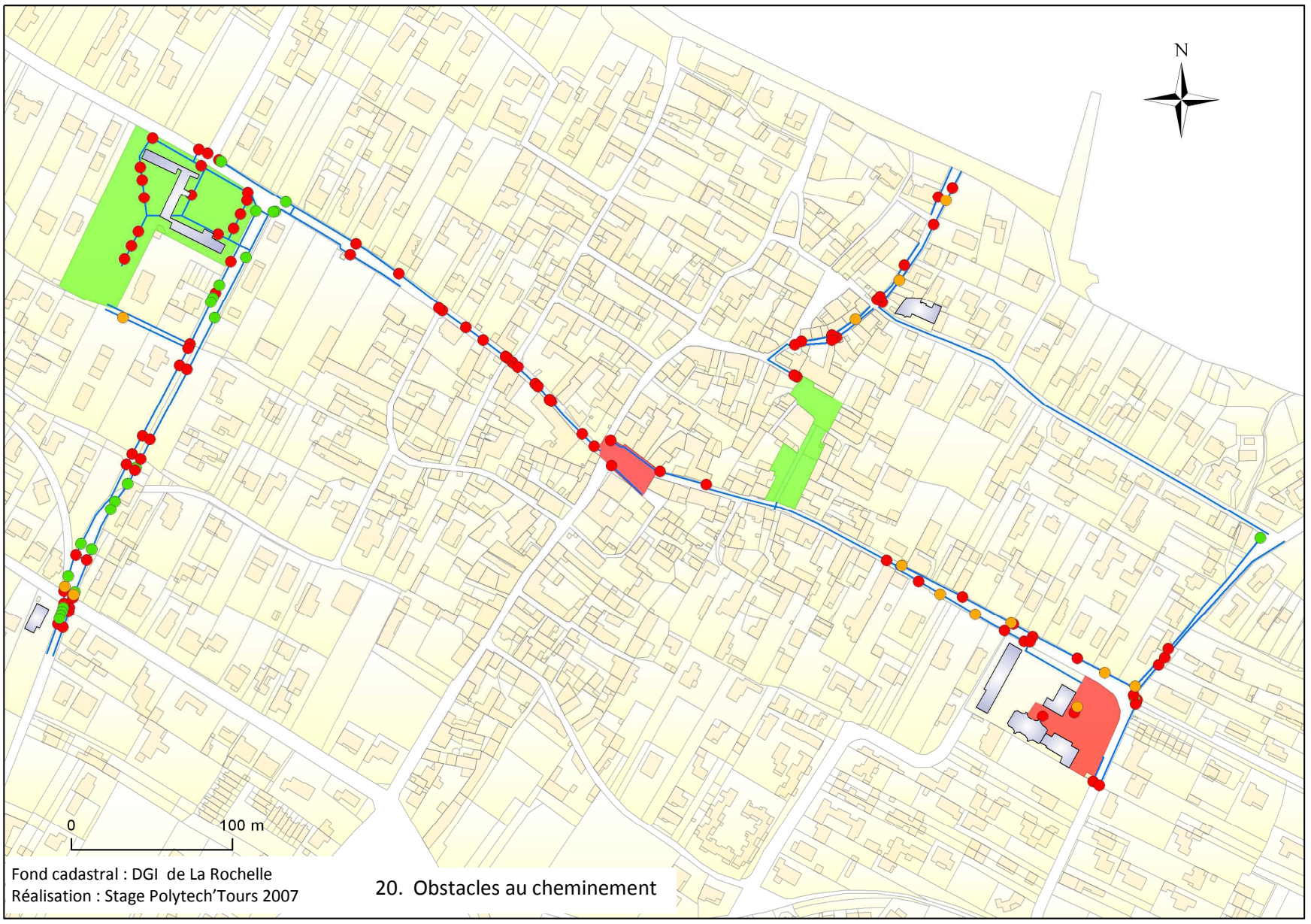
- ✓ 7 tronçons correspondent à de la voirie, c'est-à-dire des intersections non aménagées avec des impasses ou des sorties de garage, ou encore des cheminements sans trottoir ni accotement.
- ✓ Etudions maintenant la raison de cette pondération pour les 42 tronçons restants :
  - 18 ont une pondération revêtement égale à 3
  - 32 ont une pondération largeur égale à 3
  - 9 ont une pondération topographie égale à 3

**Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de La Brée-les-Brains est la largeur. Ceci peut s'expliquer simplement par le fait que l'on se trouve dans un bourg ancien exposé au vent.**

  - Parmi ces 42 tronçons,
    - 1 tronçon cumule les trois pondérations égales à 3
    - 13 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la largeur
    - 2 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la topographie
    - 3 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour la topographie et la largeur

43

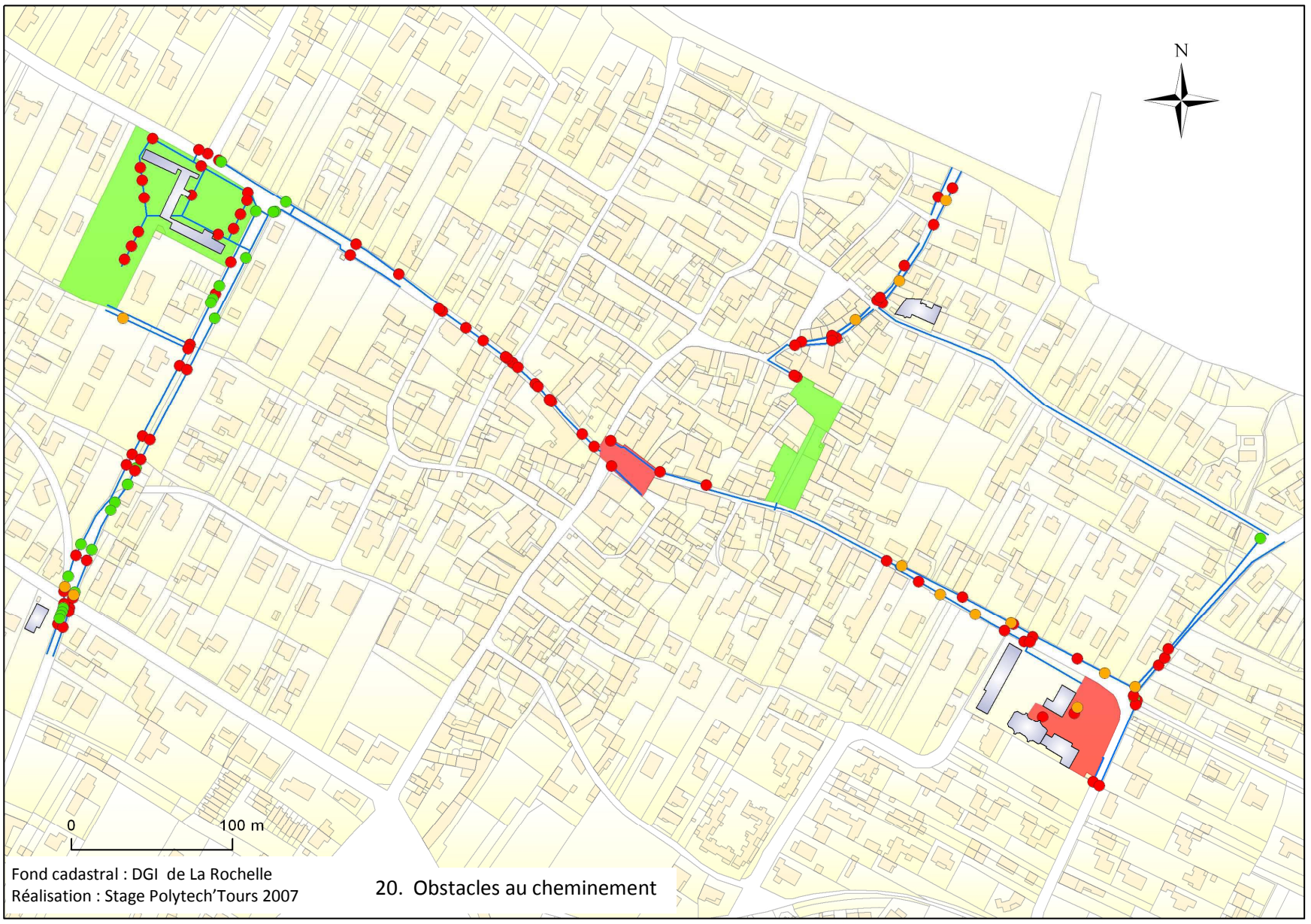
*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*




20. Obstacles au cheminement



*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*




20. Obstacles au cheminement

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 130 obstacles ont été recensés sur le périmètre de La-Brée-les-Bains.

> Obstacles de pondération 1

24 obstacles sélectionnés

> Obstacles de pondération 2

13 obstacles sélectionnés,
- ✓ 6 végétations, dont 4 à hauteur de visage
- ✓ 5 panneaux de signalisation
- ✓ 1 boîte de dépôt des lettres
- ✓ 1 panneau d'affichage

> Obstacles de pondération 3

93 obstacles sélectionnés,
- ✓ 48 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
- ✓ 29 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissements comprises entre 7 et 8 cm et avec une moyenne de 7,5 cm de haut
- ✓ 9 plaques
- ✓ 3 poteaux
- ✓ 2 lampadaires
- ✓ 1 tableau EDF
- ✓ 1 marche, représente une interface piéton-cadre bâti car elle empiète sur le cheminement

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants deux types d'obstacles se distinguent :**
- ✓ les bordures de trottoir, à chaque intersection et lorsqu'il est sur un trottoir le piéton est obligé de descendre et de remonter dans la mesure où il n'y pas d'abaissé de trottoir.
- ✓ les grilles d'évacuation des eaux majoritairement recensées dans des rues ou places sans trottoir ni accotement. Ces grilles sont potentiellement des obstacles car la circulation peut s'y faire librement.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 130 obstacles ont été recensés sur le périmètre de La-Brée-les-Bains.

> Obstacles de pondération 1

24 obstacles sélectionnés

> Obstacles de pondération 2

13 obstacles sélectionnés,
- ✓ 6 végétations, dont 4 à hauteur de visage
- ✓ 5 panneaux de signalisation
- ✓ 1 boîte de dépôt des lettres
- ✓ 1 panneau d'affichage

> Obstacles de pondération 3

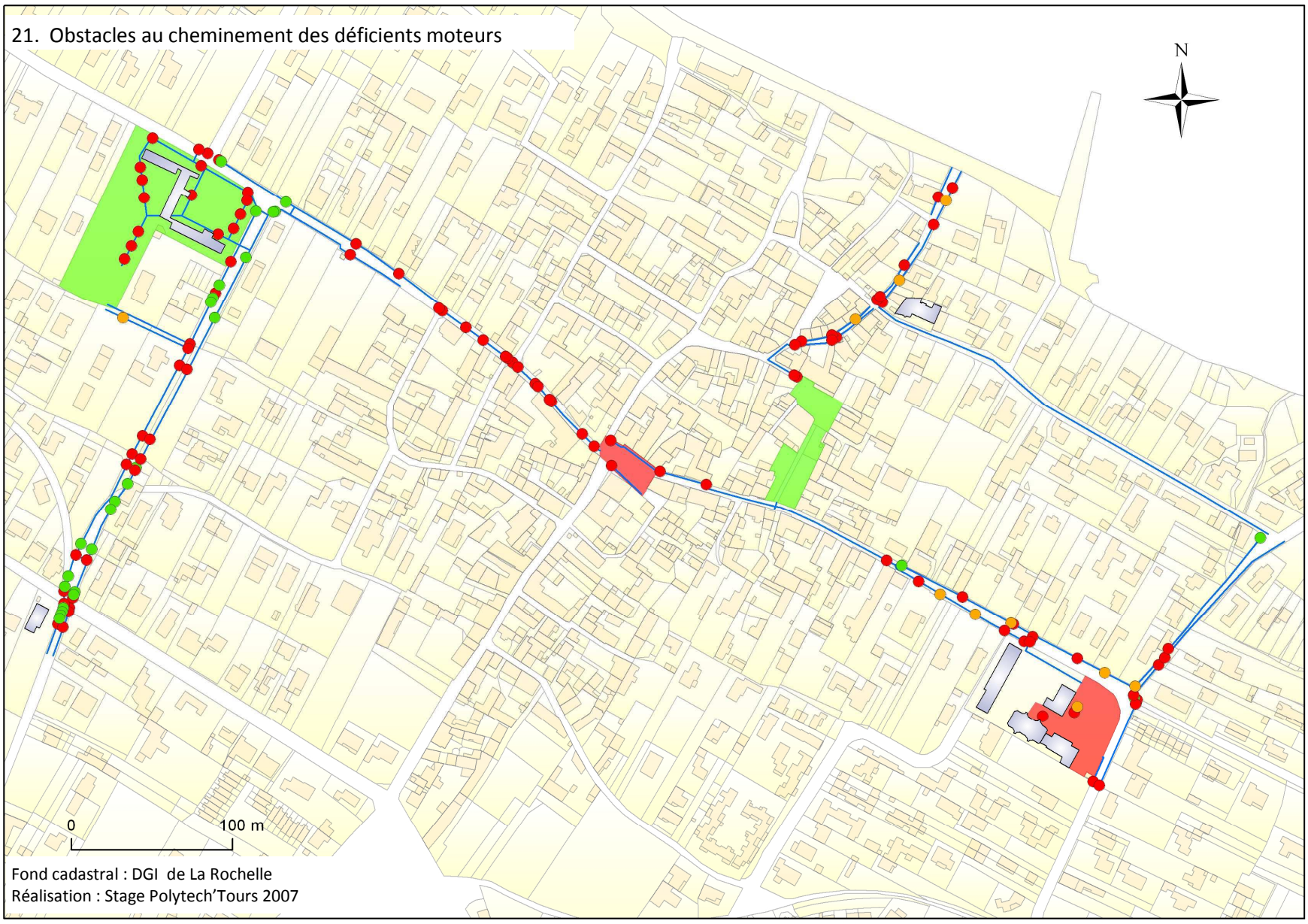
93 obstacles sélectionnés,
- ✓ 48 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
- ✓ 29 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissements comprises entre 7 et 8 cm et avec une moyenne de 7,5 cm de haut
- ✓ 9 plaques
- ✓ 3 poteaux
- ✓ 2 lampadaires
- ✓ 1 tableau EDF
- ✓ 1 marche, représente une interface piéton-cadre bâti car elle empiète sur le cheminement

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants deux types d'obstacles se distinguent :**
- ✓ les bordures de trottoir, à chaque intersection et lorsqu'il est sur un trottoir le piéton est obligé de descendre et de remonter dans la mesure où il n'y pas d'abaissé de trottoir.
- ✓ les grilles d'évacuation des eaux majoritairement recensées dans des rues ou places sans trottoir ni accotement. Ces grilles sont potentiellement des obstacles car la circulation peut s'y faire librement.

45

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

21. Obstacles au cheminement des déficients moteurs

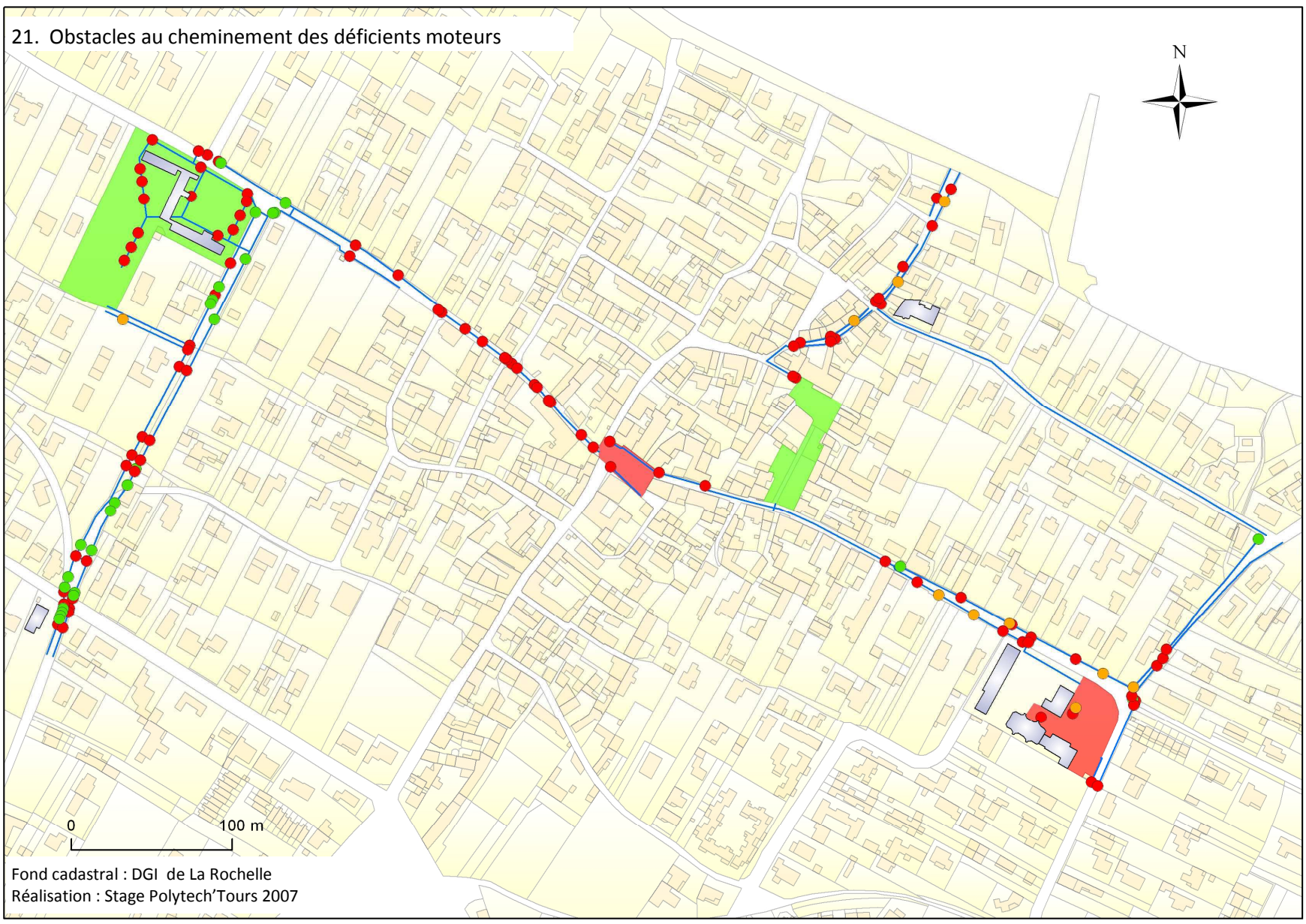



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

21. Obstacles au cheminement des déficients moteurs




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 27 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience motrice.
- ✓ 10 sont de pondération égale à 2,
  - 4 panneaux de signalisation
  - 4 végétations
  - 1 boîte de dépôt des lettres
  - 1 panneau d'affichage
- ✓ 93 sont de pondération égale à 3,
  - 48 grilles d'évacuation, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 29 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissements comprises entre 7 et 8 cm et avec une moyenne de 7,5 cm de haut
  - 9 plaques
  - 3 poteaux
  - 2 lampadaires
  - 1 marche, qui correspond à une interface piéton cadre bâti
  - 1 tableau EDF

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les handicapés moteurs deux types d'obstacles se distinguent : les bordures de trottoir et les grilles d'évacuation des eaux comme expliqué ci-dessus.**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

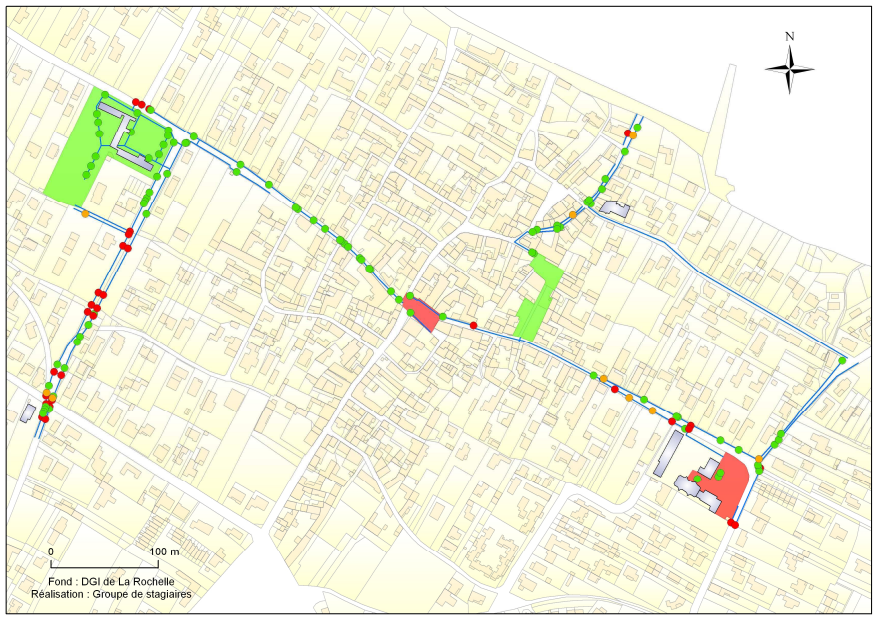
> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 27 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience motrice.
- ✓ 10 sont de pondération égale à 2,
  - 4 panneaux de signalisation
  - 4 végétations
  - 1 boîte de dépôt des lettres
  - 1 panneau d'affichage
- ✓ 93 sont de pondération égale à 3,
  - 48 grilles d'évacuation, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 29 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissements comprises entre 7 et 8 cm et avec une moyenne de 7,5 cm de haut
  - 9 plaques
  - 3 poteaux
  - 2 lampadaires
  - 1 marche, qui correspond à une interface piéton cadre bâti
  - 1 tableau EDF

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les handicapés moteurs deux types d'obstacles se distinguent : les bordures de trottoir et les grilles d'évacuation des eaux comme expliqué ci-dessus.**

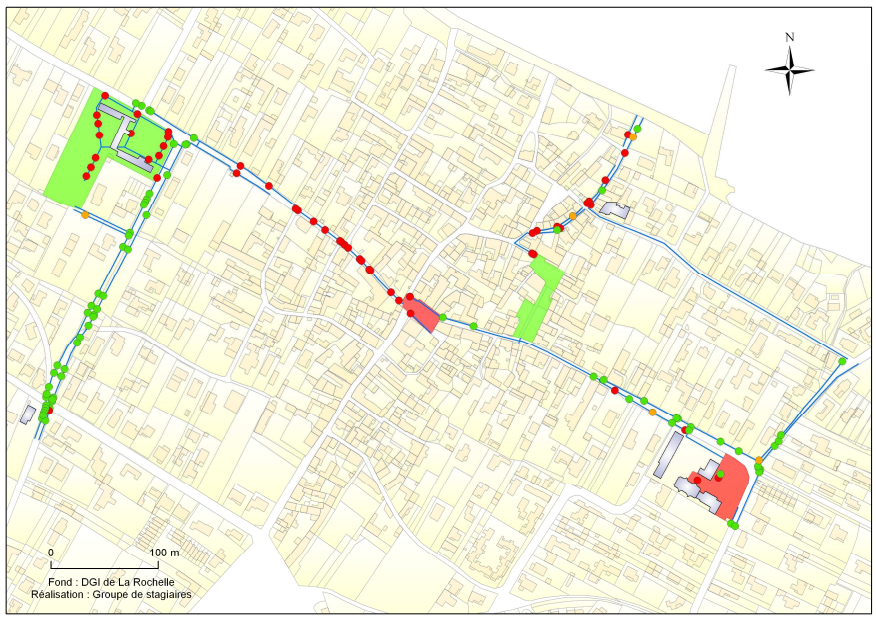
47

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*



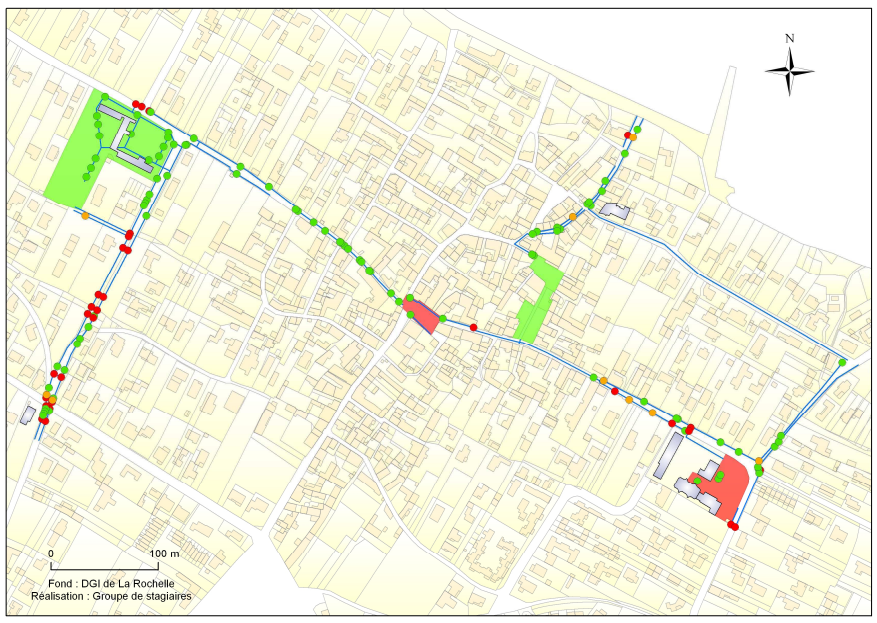

22. Obstacles au cheminement des déficients visuels

23. Obstacles au cheminement des personnes âgées



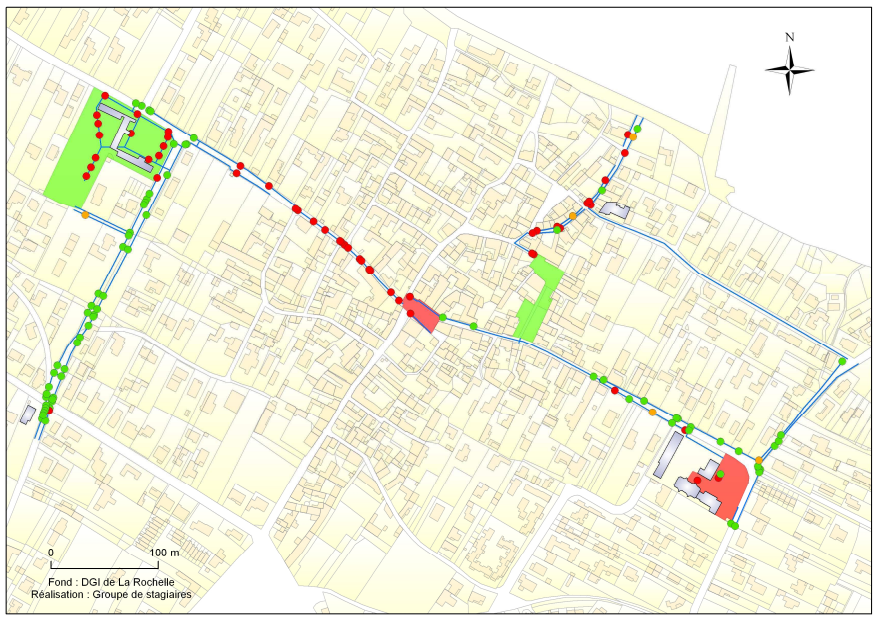



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




22. Obstacles au cheminement des déficients visuels

23. Obstacles au cheminement des personnes âgées



> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences visuelles :

- ✓ 90 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience visuelle.
- ✓ 9 sont de pondération égale à 2
  - 6 végétations dont 4 à hauteur de visage
  - 2 panneaux de signalisation
  - 1 panneau d'affichage
- ✓ 31 sont de pondération égale à 3
  - 29 bordures de trottoirs, de hauteur comprise entre 7 et 8 cm, avec une moyenne de 7,5 cm
  - 1 marche
  - 1 poteau

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les handicapés visuels, se distinguent nettement les bordures de trottoir. Elles sont situées de part et d'autre d'une intersection ou d'un passage piéton et représentent un obstacle voire un danger pour les déficients visuels dans la mesure où la traversée de la voirie n'est pas indiquée par une bande d'éveil de vigilance.**

> Obstacles pour personnes âgées :

- ✓ 70 obstacles ne gênent pas les personnes âgées.
- ✓ 5 sont de pondération égale à 2
  - 4 végétations
  - 1 panneau d'affichage
- ✓ 51 sont de pondération égale à 3
  - 48 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 1 lampadaire
  - 1 marche
  - 1 poteau

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les personnes âgées, se distinguent nettement les grilles d'évacuation des eaux. Comme expliqué ci dessus, la majorité de ces grilles sont localisées dans des rues sans trottoir ni accotement. Les personnes âgées ont la possibilité d'y circuler librement et celles se déplaçant à l'aide de cannes ou de déambulateurs peuvent donc être gênées par ces grilles.**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences visuelles :

- ✓ 90 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience visuelle.
- ✓ 9 sont de pondération égale à 2
  - 6 végétations dont 4 à hauteur de visage
  - 2 panneaux de signalisation
  - 1 panneau d'affichage
- ✓ 31 sont de pondération égale à 3
  - 29 bordures de trottoirs, de hauteur comprise entre 7 et 8 cm, avec une moyenne de 7,5 cm
  - 1 marche
  - 1 poteau

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les handicapés visuels, se distinguent nettement les bordures de trottoir. Elles sont situées de part et d'autre d'une intersection ou d'un passage piéton et représentent un obstacle voire un danger pour les déficients visuels dans la mesure où la traversée de la voirie n'est pas indiquée par une bande d'éveil de vigilance.**

> Obstacles pour personnes âgées :

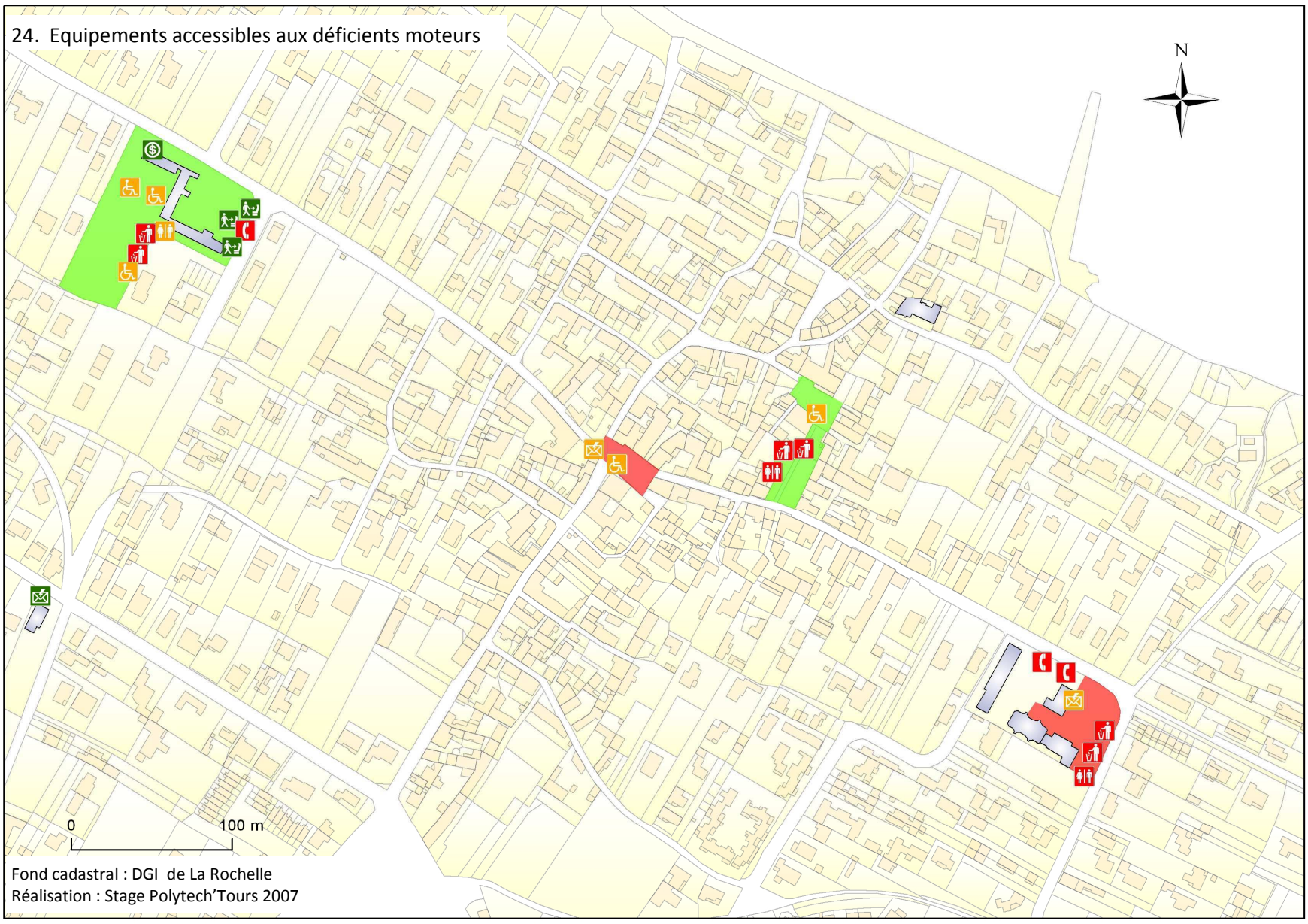
- ✓ 70 obstacles ne gênent pas les personnes âgées.
- ✓ 5 sont de pondération égale à 2
  - 4 végétations
  - 1 panneau d'affichage
- ✓ 51 sont de pondération égale à 3
  - 48 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 1 lampadaire
  - 1 marche
  - 1 poteau

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les personnes âgées, se distinguent nettement les grilles d'évacuation des eaux. Comme expliqué ci dessus, la majorité de ces grilles sont localisées dans des rues sans trottoir ni accotement. Les personnes âgées ont la possibilité d'y circuler librement et celles se déplaçant à l'aide de cannes ou de déambulateurs peuvent donc être gênées par ces grilles.**

49

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

24. Equipements accessibles aux déficients moteurs

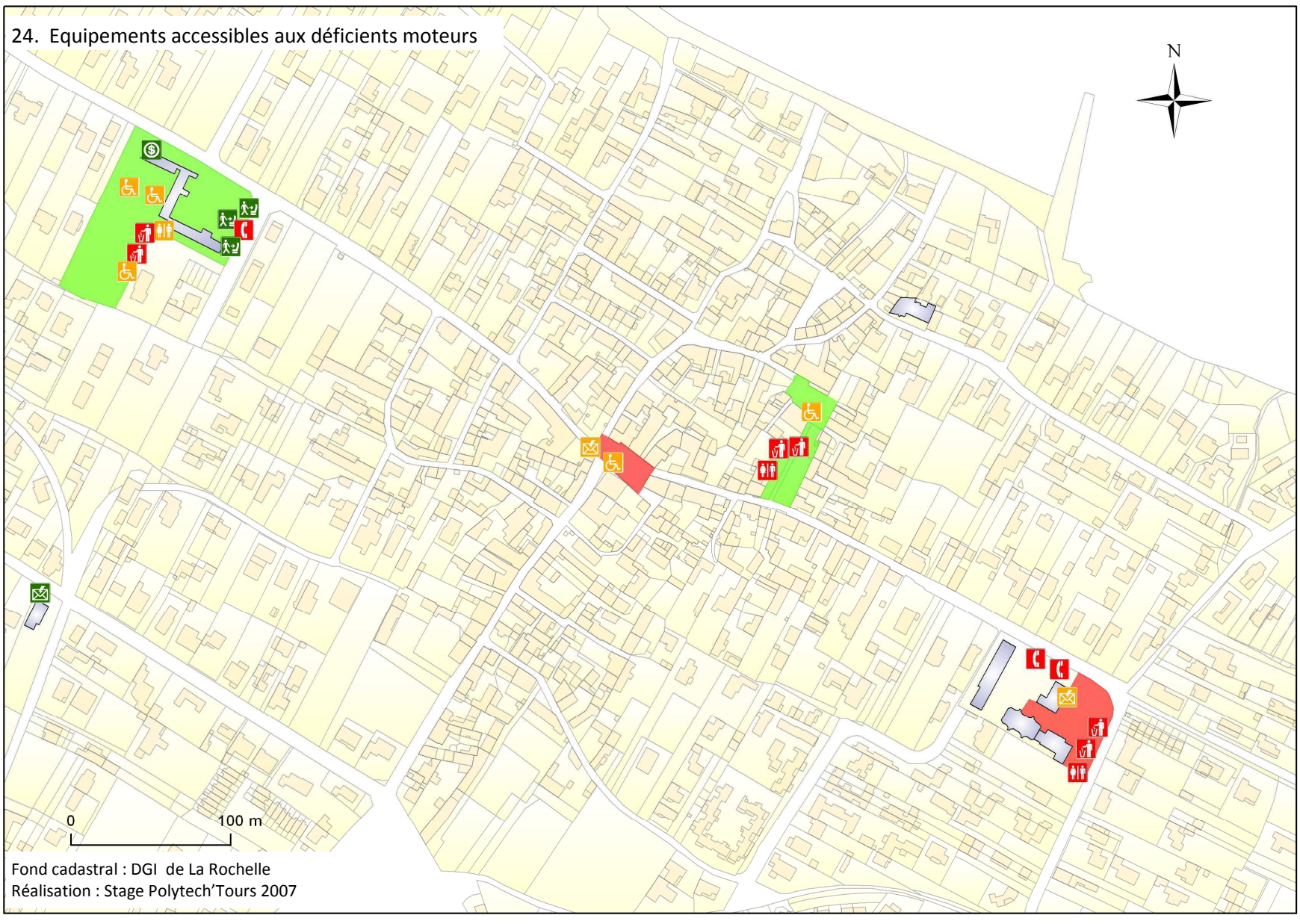



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

24. Equipements accessibles aux déficients moteurs




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 24 équipements ont été recensés sur le périmètre de La-Brée-les-Bains.

> Equipements :

- ✓ 24 équipements au total :
  - 5 de pondération égale à 1
  - 8 de pondération égale à 2
  - 11 de pondération égale à 3

> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 5 équipements leurs sont accessibles,
  - 3 bancs
  - 1 boîte aux lettres
  - 1 distributeur de billets
- ✓ 8 équipements sont de pondération égale à 2 :
  - 5 places de parking
  - 2 boîtes aux lettres
  - 1 toilette publique
- ✓ 11 équipements sont de pondération égale à 3 :
  - 6 containers
  - 3 cabines téléphoniques
  - 2 toilettes publiques



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 24 équipements ont été recensés sur le périmètre de La-Brée-les-Bains.

> Equipements :

- ✓ 24 équipements au total :
  - 5 de pondération égale à 1
  - 8 de pondération égale à 2
  - 11 de pondération égale à 3

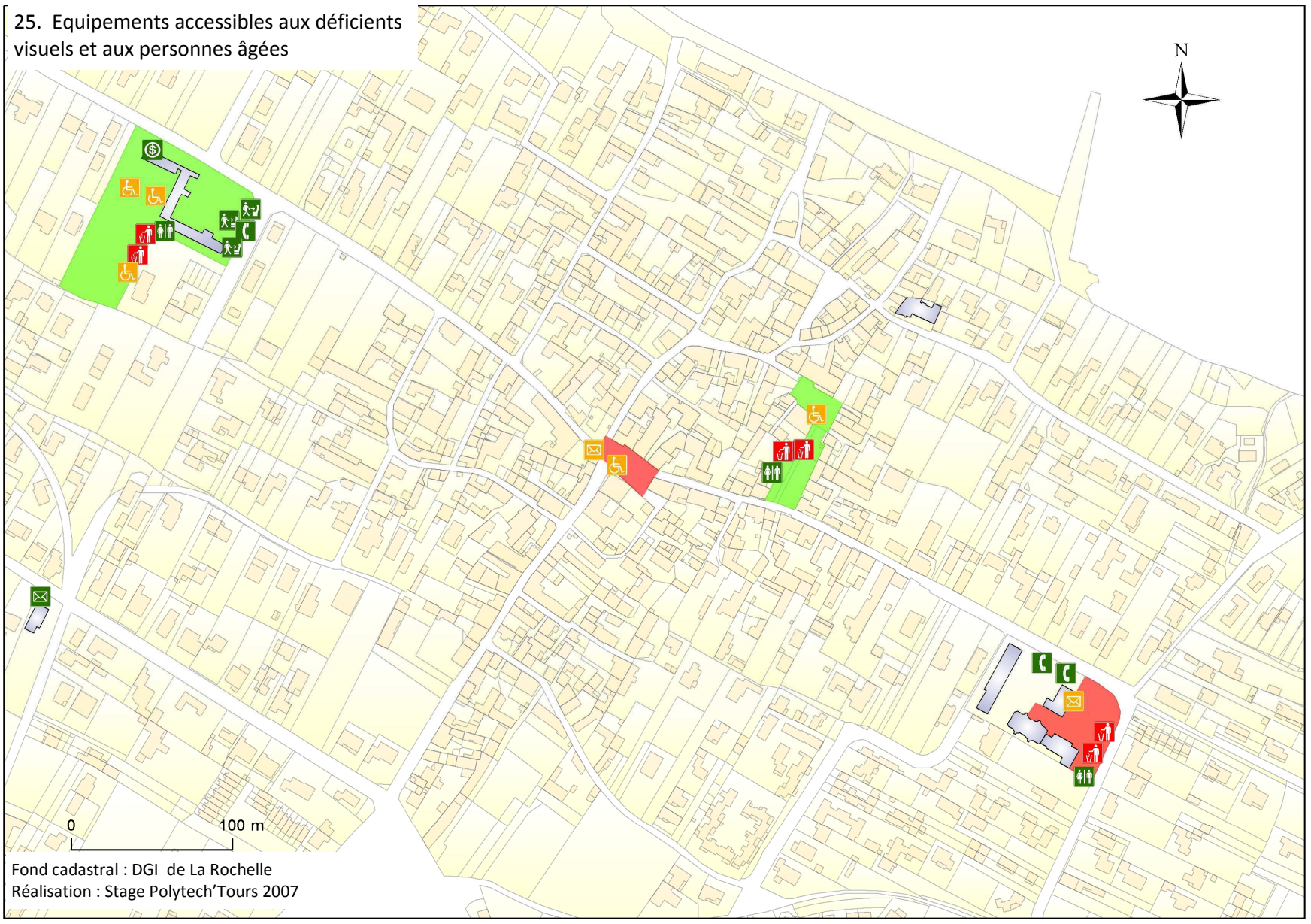
> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 5 équipements leurs sont accessibles,
  - 3 bancs
  - 1 boîte aux lettres
  - 1 distributeur de billets
- ✓ 8 équipements sont de pondération égale à 2 :
  - 5 places de parking
  - 2 boîtes aux lettres
  - 1 toilette publique
- ✓ 11 équipements sont de pondération égale à 3 :
  - 6 containers
  - 3 cabines téléphoniques
  - 2 toilettes publiques

51

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

25. Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées

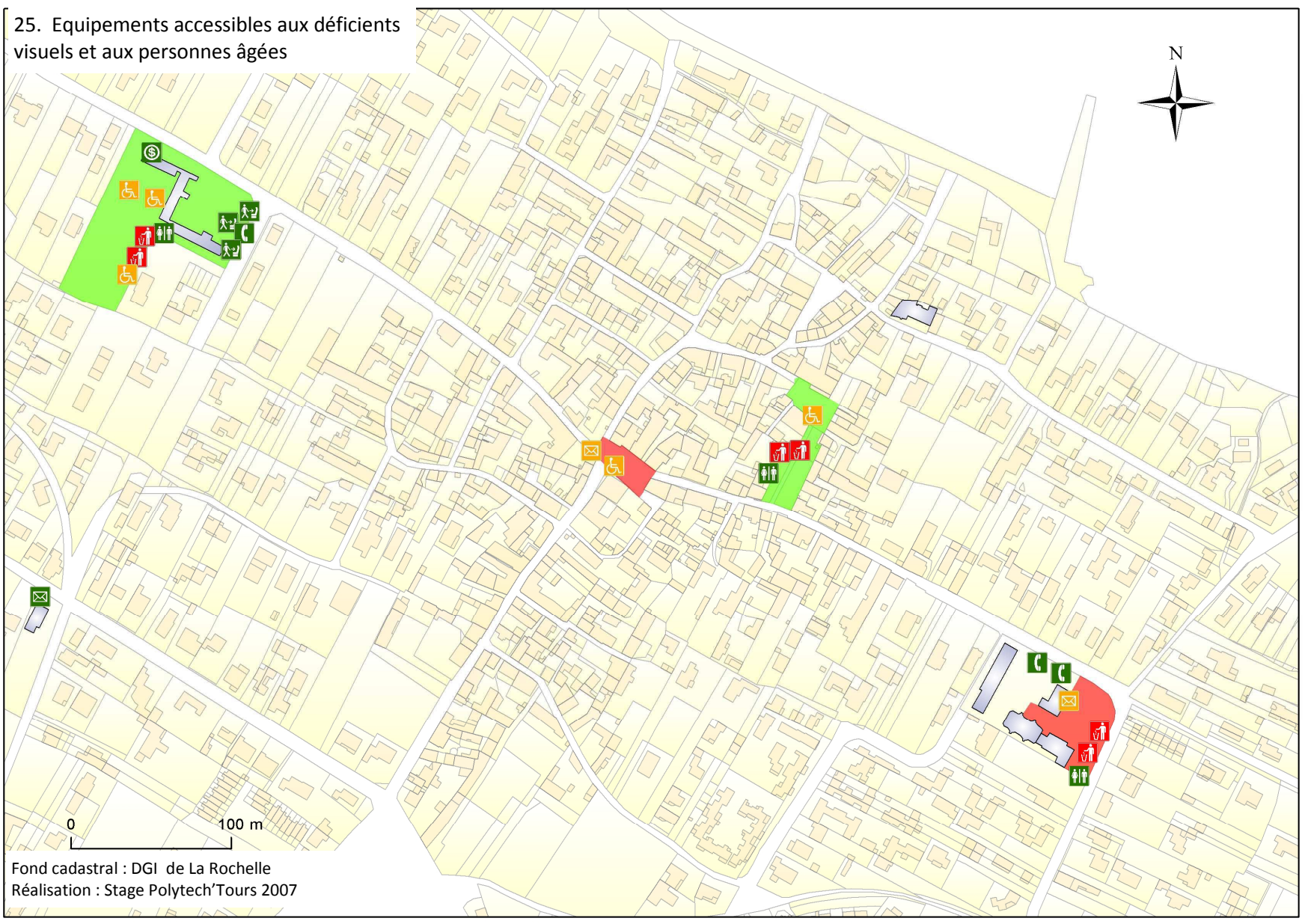



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

25. Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences visuelles :

- ✓ 11 équipements leurs sont accessibles,
  - 3 bancs
  - 3 toilettes publiques
  - 3 cabines téléphoniques
  - 1 distributeur de billets
  - 1 boîte aux lettres
- ✓ 7 équipements sont de pondération 2 :
  - 5 places de parking
  - 2 boîtes aux lettres
- ✓ 6 équipements sont de pondération 3
  - 6 containers, dont 3 papiers et 3 verres

> Equipements concernant les personnes âgées:

- ✓ Idem que pour les personnes handicapées visuelles.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences visuelles :

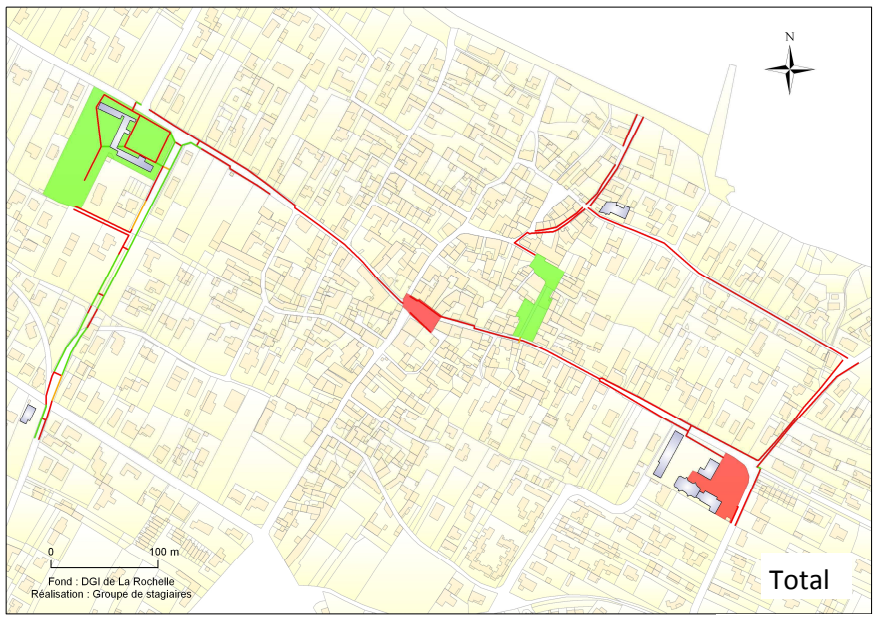
- ✓ 11 équipements leurs sont accessibles,
  - 3 bancs
  - 3 toilettes publiques
  - 3 cabines téléphoniques
  - 1 distributeur de billets
  - 1 boîte aux lettres
- ✓ 7 équipements sont de pondération 2 :
  - 5 places de parking
  - 2 boîtes aux lettres
- ✓ 6 équipements sont de pondération 3
  - 6 containers, dont 3 papiers et 3 verres

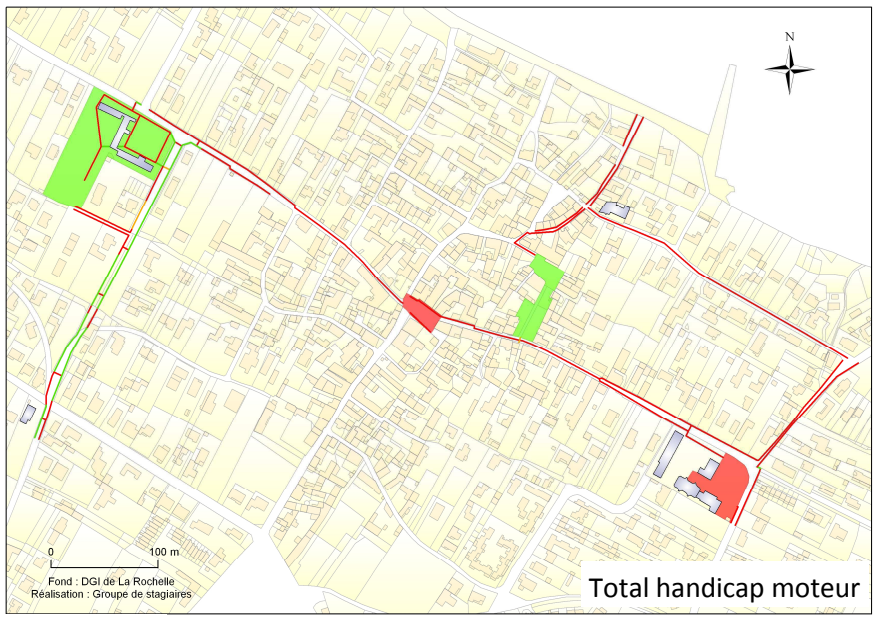
> Equipements concernant les personnes âgées:

- ✓ Idem que pour les personnes handicapées visuelles.

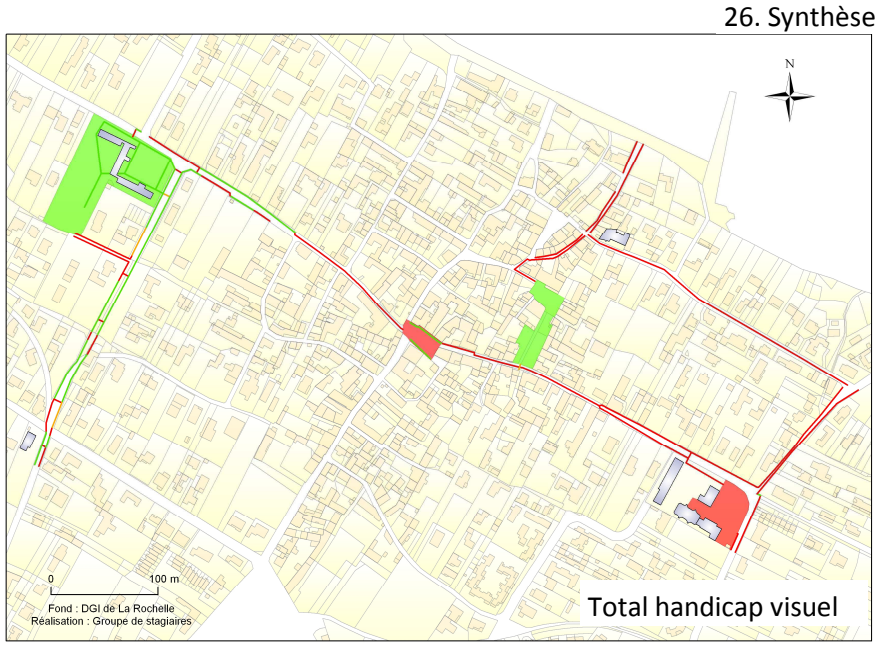
53

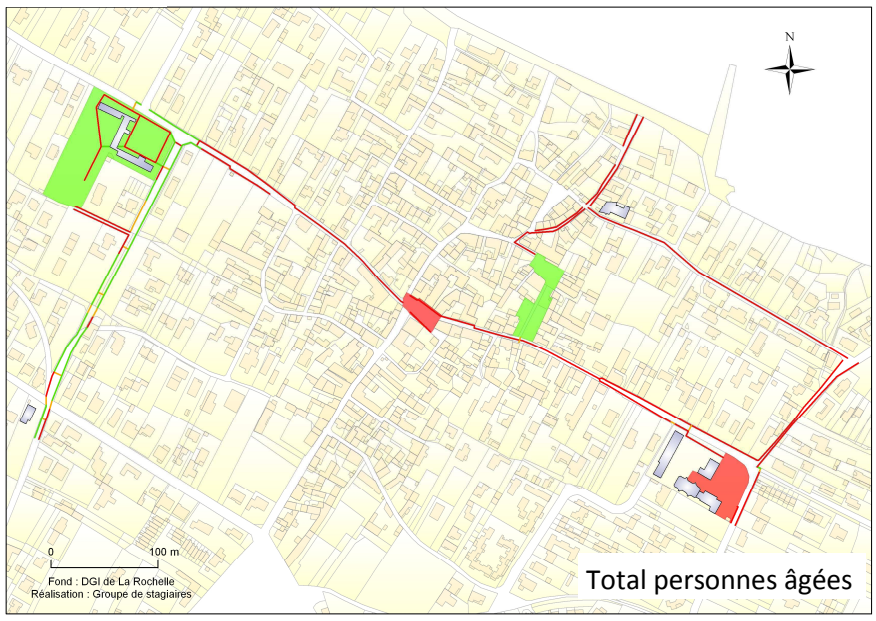
*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*



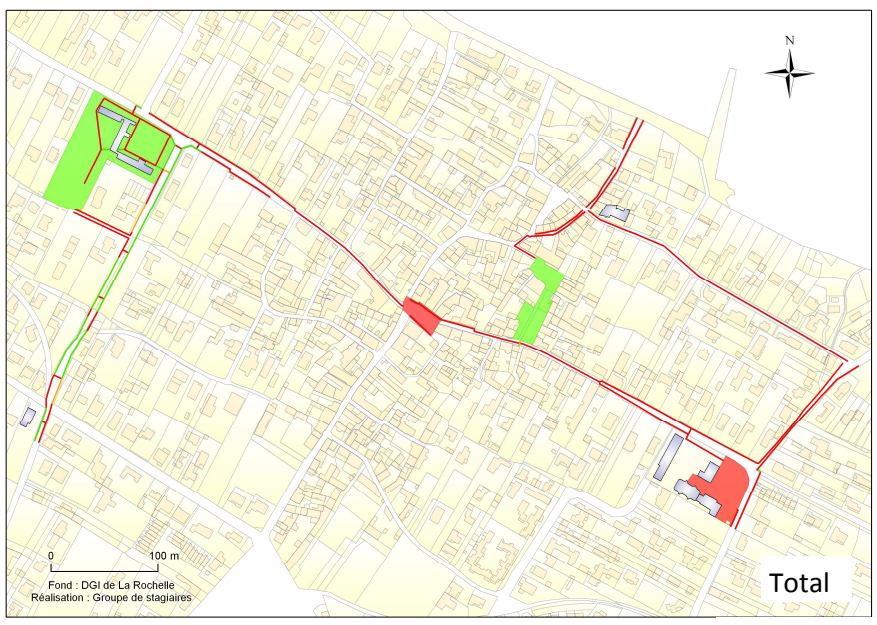

26. Synthèse de l'accessibilité

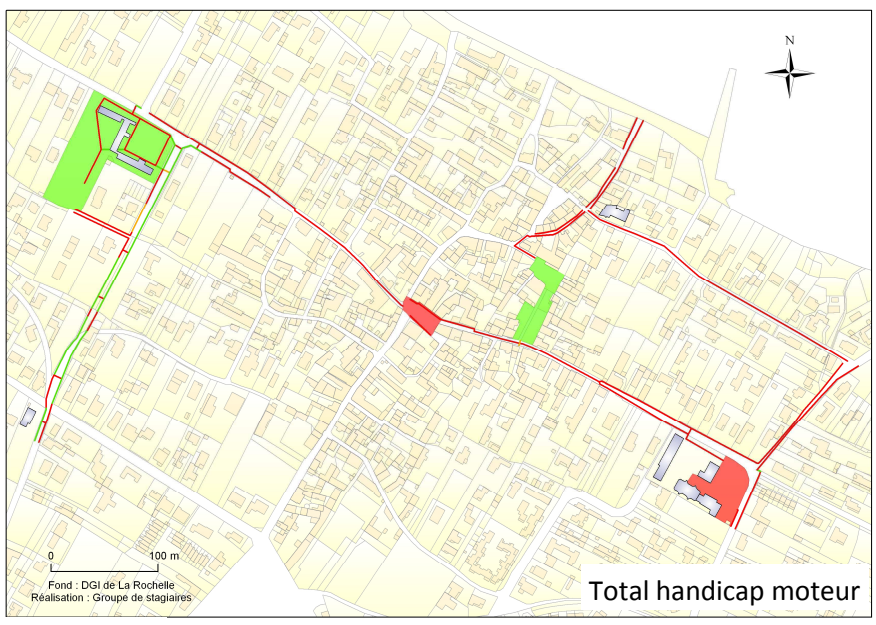


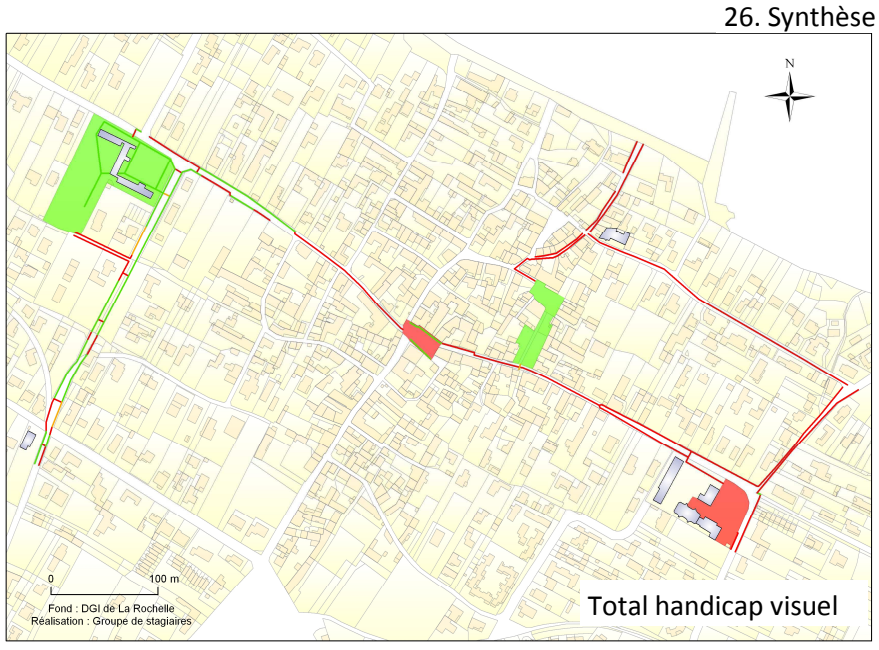


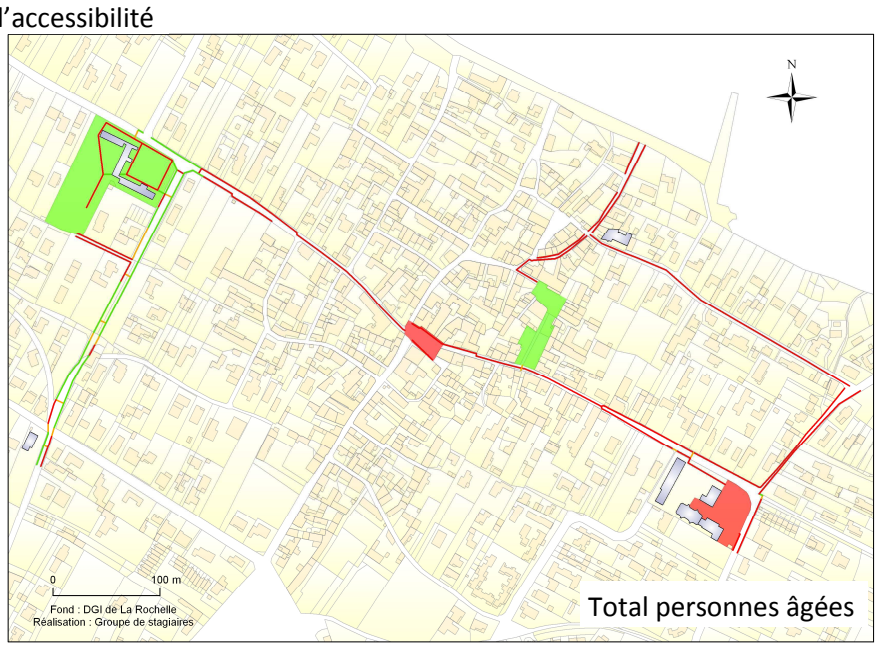

DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




26. Synthèse de l'accessibilité

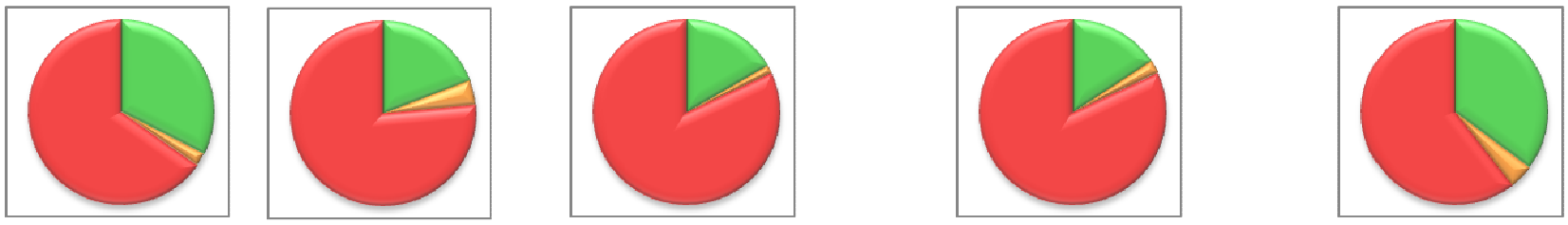


A partir des tables des cartes ci-contre, établies comme expliquées dans la méthode, nous avons pu obtenir les données du tableau suivant :

La Brée-les-Bains le 12/07/07

| | Cheminement | % | Total | % | Total handicap moteur | % | Total handicap visuel | % | Total personnes âgées | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vert | 1 044,56 | 35,26 | 468,00 | 15,80 | 492,56 | 16,63 | 964,47 | 32,55 | 570,80 | 19,27 |
| Orange | 125,35 | 4,23 | 66,52 | 2,25 | 41,96 | 1,42 | 66,52 | 2,25 | 125,35 | 4,23 |
| Rouge | 1 792,77 | 60,51 | 2 428,16 | 81,96 | 2 428,16 | 81,96 | 1 931,69 | 65,20 | 2 266,53 | 76,50 |
| total | 2 962,68 | 100,00 | 2 962,68 | 100,00 | 2 962,68 | 100,00 | 2 962,68 | 100,00 | 2 962,68 | 100,00 |



Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

27. Comparaison des mètres linéaires accessibles

Au vu des deux premières séries de pourcentages, nous pouvons constater que les obstacles ont une grande influence sur la pondération totale du cheminement. Ainsi 20 % de mètres linéaires aux normes deviennent inaccessibles lorsque les obstacles sont pris en compte. Ceci est d'autant plus visible pour les personnes ayant une déficience motrice et pour les personnes âgées, cela s'explique par la présence d'une cinquantaine de grilles d'évacuation des eaux sur ce périmètre.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

A partir des tables des cartes ci-contre, établies comme expliquées dans la méthode, nous avons pu obtenir les données du tableau suivant :

La Brée-les-Bains le 12/07/07

| | Cheminement | % | Total | % | Total handicap moteur | % | Total handicap visuel | % | Total personnes âgées | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vert | 1 044,56 | 35,26 | 468,00 | 15,80 | 492,56 | 16,63 | 964,47 | 32,55 | 570,80 | 19,27 |
| Orange | 125,35 | 4,23 | 66,52 | 2,25 | 41,96 | 1,42 | 66,52 | 2,25 | 125,35 | 4,23 |
| Rouge | 1 792,77 | 60,51 | 2 428,16 | 81,96 | 2 428,16 | 81,96 | 1 931,69 | 65,20 | 2 266,53 | 76,50 |
| total | 2 962,68 | 100,00 | 2 962,68 | 100,00 | 2 962,68 | 100,00 | 2 962,68 | 100,00 | 2 962,68 | 100,00 |



Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

27. Comparaison des mètres linéaires accessibles

Au vu des deux premières séries de pourcentages, nous pouvons constater que les obstacles ont une grande influence sur la pondération totale du cheminement. Ainsi 20 % de mètres linéaires aux normes deviennent inaccessibles lorsque les obstacles sont pris en compte. Ceci est d'autant plus visible pour les personnes ayant une déficience motrice et pour les personnes âgées, cela s'explique par la présence d'une cinquantaine de grilles d'évacuation des eaux sur ce périmètre.

55

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

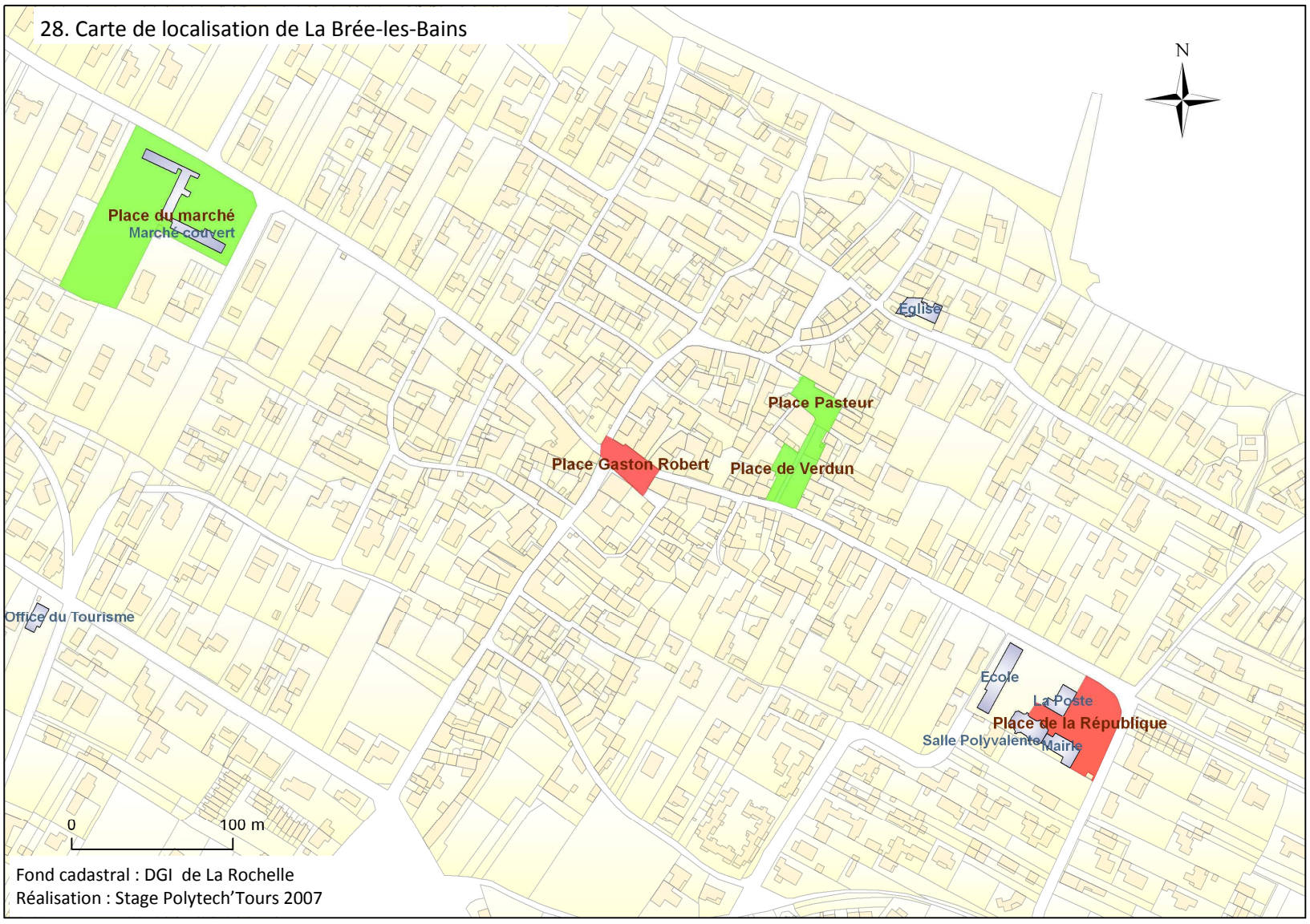
*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

56

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

I.2.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre :

28. Carte de localisation de La Brée-les-Bains




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

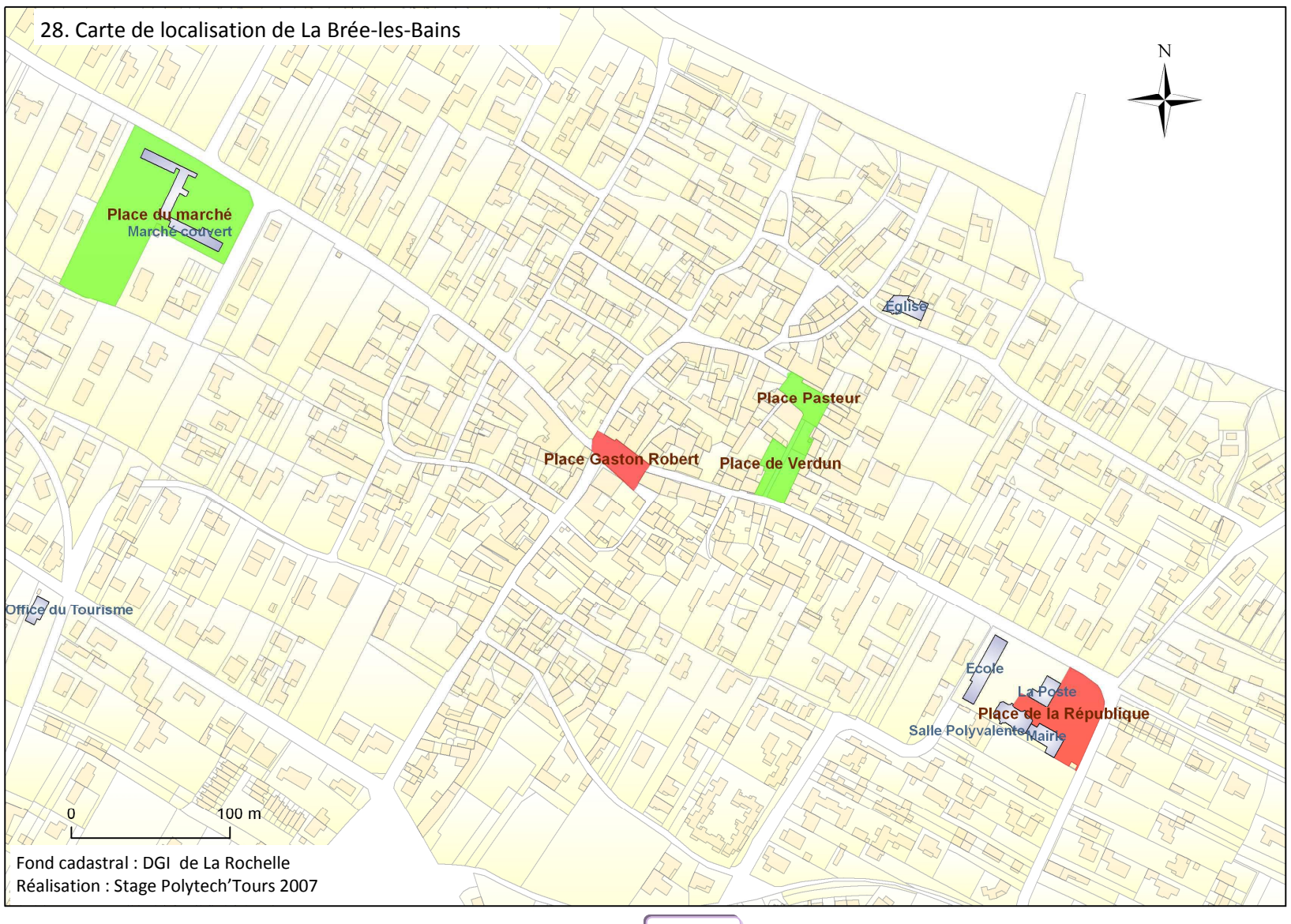


DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

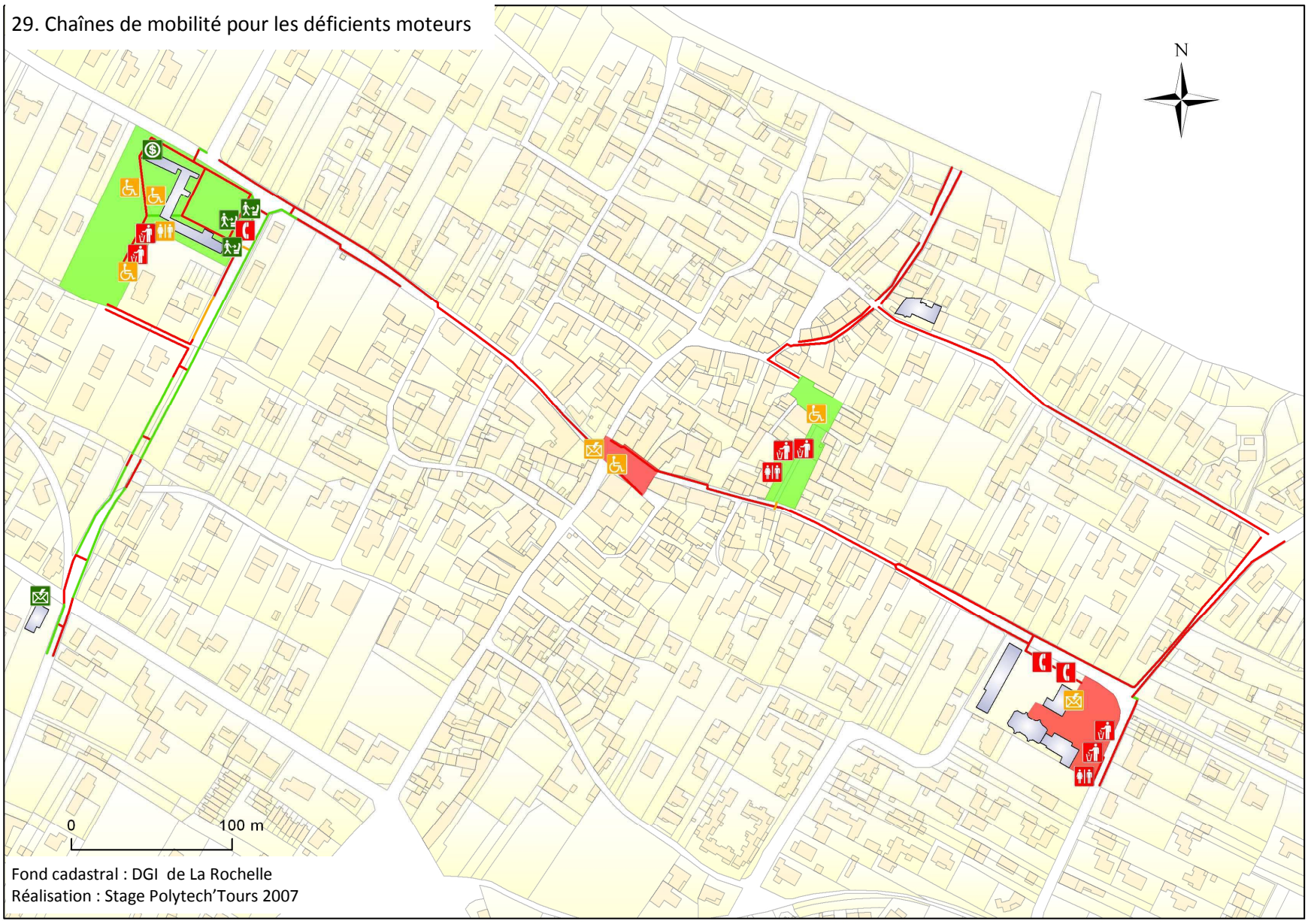
I.2.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre :

28. Carte de localisation de La Brée-les-Bains




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

29. Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs

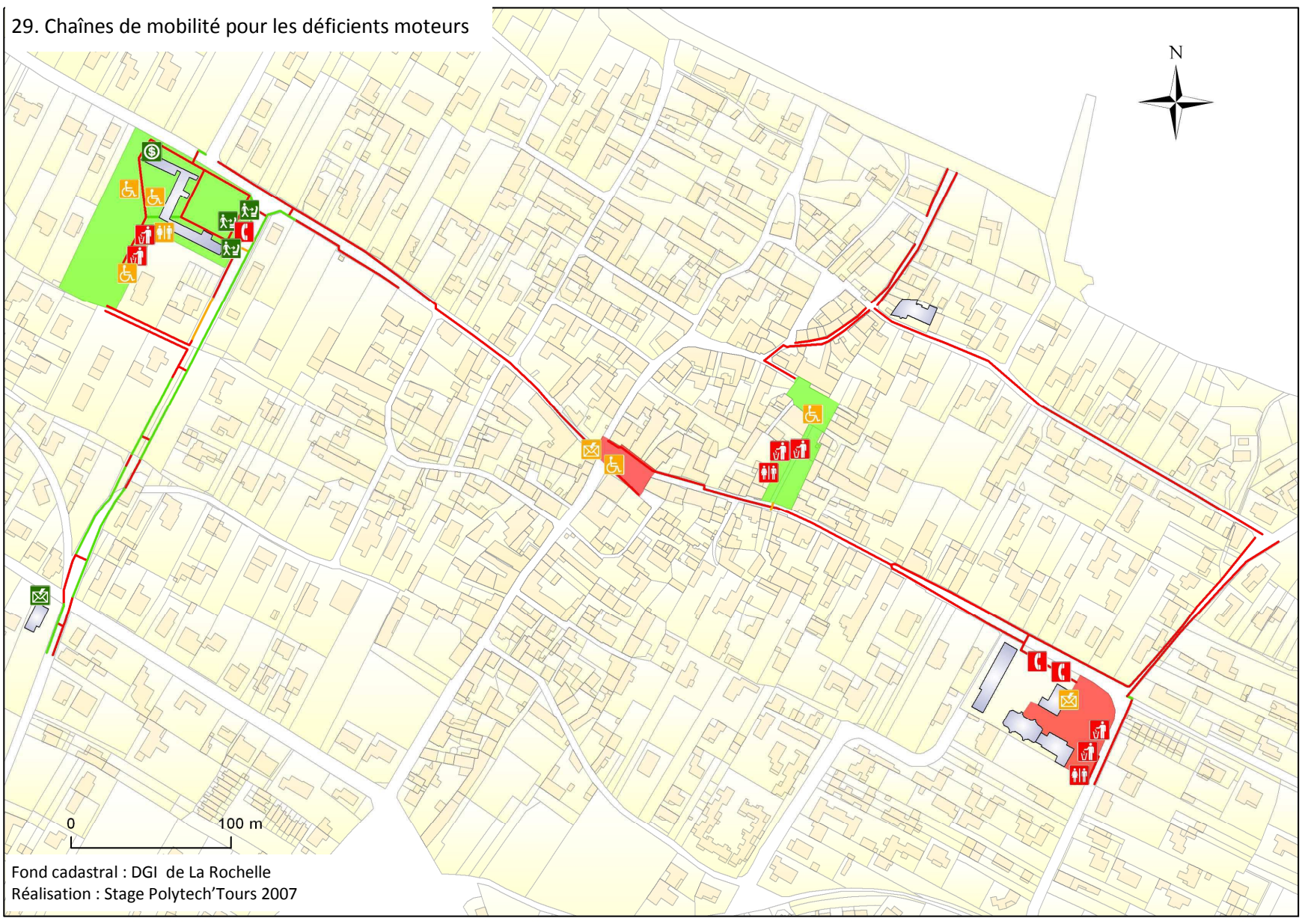



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

29. Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap moteur :

Sur le périmètre de la commune étudié, cinq places de parking réservées aux personnes handicapées ont été répertoriées. Celles-ci sont dispersées sur l'ensemble du périmètre. Toutefois, selon les normes actuelles, aucune de ces places n'est aux normes. Sur les cinq places seules deux n'ont pas de signalisation aux normes et trois n'ont ni la largeur ni la signalisation aux normes.
Ces places peuvent toutes être utilisées par des personnes atteintes de handicap moteur. Nous pouvons ainsi partir de celles-ci pour étudier les chaînes de mobilité possibles.

- ✓ A partir du parking de la Place Pasteur

Cette place de parking est située sur la Place Pasteur, elle n'a ni la largeur ni la signalisation aux normes. Le revêtement de la Place Pasteur est praticable dans la mesure où il s'agit d'un enrobé en bon état. A partir de cette place, la personne peut se déplacer aisément jusqu'à l'entrée de la rue Pasteur car celle-ci ne possède ni trottoir, ni accotement. La chaîne de mobilité s'arrête donc à au carrefour de la Place Pasteur et la rue Pasteur. La personne peut également se déplacer facilement sur toute la Place de Verdun, cependant deux containers à papier et à verre ne lui sont pas accessibles ainsi que des toilettes publiques trop étroites et possédant une marche à l'entrée. La chaîne de mobilité s'arrête au carrefour de la Place de Verdun et la rue des Boulassiers car elle ne possède ici ni trottoir ni accotement.

- ✓ A partir du parking de la Place Gaston Robert

Cette place de parking est située sur la Place Gaston Robert, sa largeur et son panneau ne sont pas aux normes. Le revêtement de la Place Gaston Robert n'est pas praticable dans la mesure où il s'agit de pavés arrondis et déchaussés. Une fois stationnée, aucune possibilité de déplacement ne s'offre à elle.

- ✓ A partir du parking de la Place du Marché

Il y a trois places situées sur le parking de la Place du Marché, deux ne possèdent ni largeur ni panneau aux normes, la dernière ne possède pas de panneau aux normes. Le revêtement de la Place du Marché est praticable dans la mesure où il s'agit de béton lavé et de enrobé neuf. Malgré cette praticabilité, la Place du Marché possède de nombreuses grilles d'évacuation des eaux qui peuvent représenter un danger potentiel. A partir de ces places de parking la personne peut se déplacer aisément sur toute la Place du Marché. Cependant deux containers à verre et à papier ne lui sont pas accessibles car trop hauts ainsi que les toilettes publiques dont la hauteur est non réglementaire. La personne ne peut pas emprunter l'Allée des Vigneaux car les accotements y sont trop étroits et à l'état naturel. Elle ne peut pas non plus rejoindre la rue de Planginot car le passage piéton pour s'y rendre possède une bordure de trottoir de huit centimètres. La personne peut en revanche aller jusqu'au trottoir de la rue des Ardillères mais son cheminement s'arrête vers la fin du marché où une grille d'évacuation des eaux l'empêche de passer. Elle peut toutefois traverser pour rejoindre le côté impair de la rue des Ardillères par le second passage piéton. Si la personne poursuit vers le nord son cheminement s'arrête rue de Saint-Denis au bout de quelques mètres à cause d'un trottoir trop étroit. Elle peut également poursuivre son cheminement vers le sud mais elle ne peut traverser la rue car les passages piétons comportent des bordures de trottoir. Son cheminement s'arrête donc au carrefour de la rue des Ardillères et de la rue du Breuil.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap moteur :

Sur le périmètre de la commune étudié, cinq places de parking réservées aux personnes handicapées ont été répertoriées. Celles-ci sont dispersées sur l'ensemble du périmètre. Toutefois, selon les normes actuelles, aucune de ces places n'est aux normes. Sur les cinq places seules deux n'ont pas de signalisation aux normes et trois n'ont ni la largeur ni la signalisation aux normes.
Ces places peuvent toutes être utilisées par des personnes atteintes de handicap moteur. Nous pouvons ainsi partir de celles-ci pour étudier les chaînes de mobilité possibles.

- ✓ A partir du parking de la Place Pasteur

Cette place de parking est située sur la Place Pasteur, elle n'a ni la largeur ni la signalisation aux normes. Le revêtement de la Place Pasteur est praticable dans la mesure où il s'agit d'un enrobé en bon état. A partir de cette place, la personne peut se déplacer aisément jusqu'à l'entrée de la rue Pasteur car celle-ci ne possède ni trottoir, ni accotement. La chaîne de mobilité s'arrête donc à au carrefour de la Place Pasteur et la rue Pasteur. La personne peut également se déplacer facilement sur toute la Place de Verdun, cependant deux containers à papier et à verre ne lui sont pas accessibles ainsi que des toilettes publiques trop étroites et possédant une marche à l'entrée. La chaîne de mobilité s'arrête au carrefour de la Place de Verdun et la rue des Boulassiers car elle ne possède ici ni trottoir ni accotement.

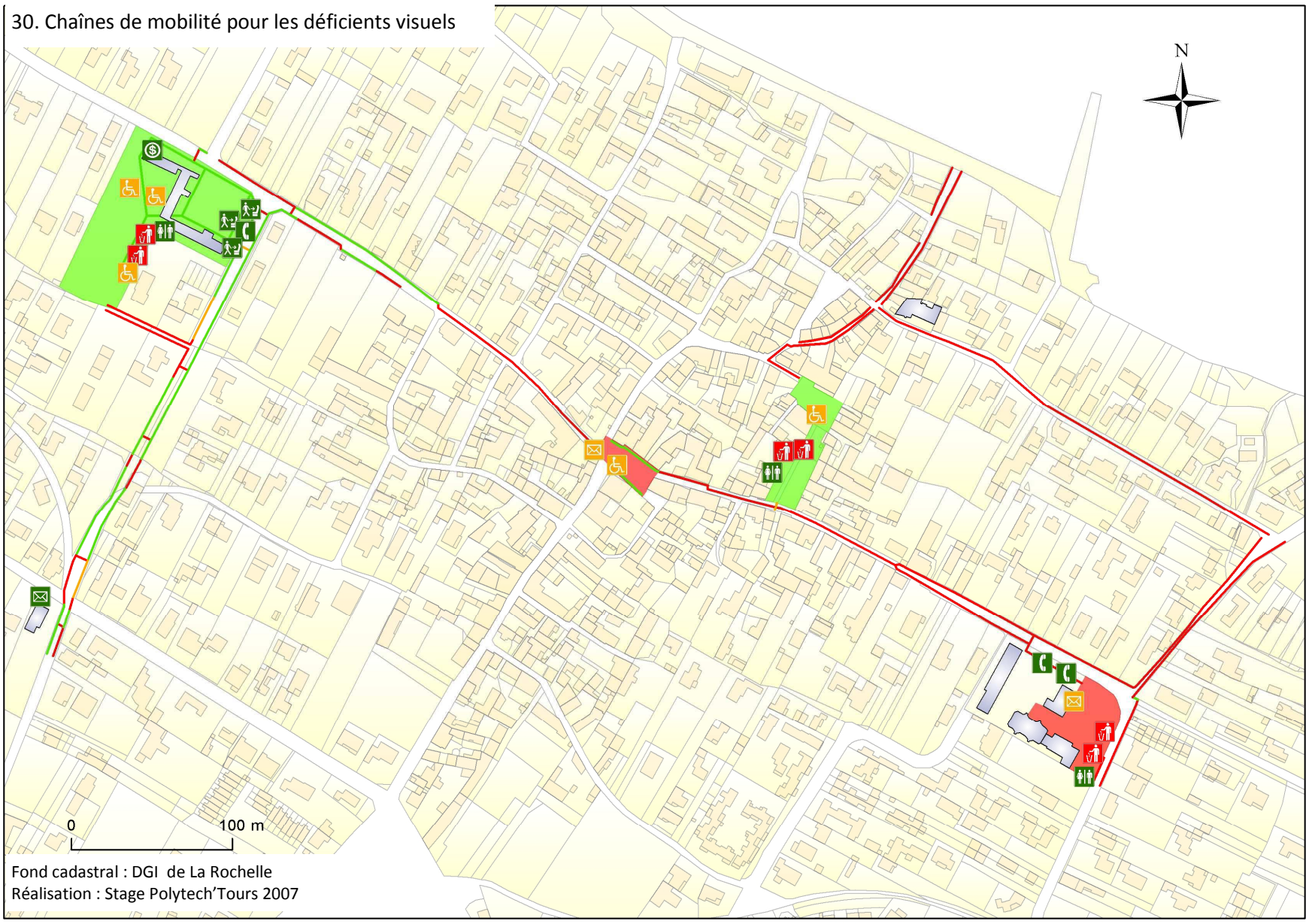
- ✓ A partir du parking de la Place Gaston Robert

Cette place de parking est située sur la Place Gaston Robert, sa largeur et son panneau ne sont pas aux normes. Le revêtement de la Place Gaston Robert n'est pas praticable dans la mesure où il s'agit de pavés arrondis et déchaussés. Une fois stationnée, aucune possibilité de déplacement ne s'offre à elle.

- ✓ A partir du parking de la Place du Marché

Il y a trois places situées sur le parking de la Place du Marché, deux ne possèdent ni largeur ni panneau aux normes, la dernière ne possède pas de panneau aux normes. Le revêtement de la Place du Marché est praticable dans la mesure où il s'agit de béton lavé et de enrobé neuf. Malgré cette praticabilité, la Place du Marché possède de nombreuses grilles d'évacuation des eaux qui peuvent représenter un danger potentiel. A partir de ces places de parking la personne peut se déplacer aisément sur toute la Place du Marché. Cependant deux containers à verre et à papier ne lui sont pas accessibles car trop hauts ainsi que les toilettes publiques dont la hauteur est non réglementaire. La personne ne peut pas emprunter l'Allée des Vigneaux car les accotements y sont trop étroits et à l'état naturel. Elle ne peut pas non plus rejoindre la rue de Planginot car le passage piéton pour s'y rendre possède une bordure de trottoir de huit centimètres. La personne peut en revanche aller jusqu'au trottoir de la rue des Ardillères mais son cheminement s'arrête vers la fin du marché où une grille d'évacuation des eaux l'empêche de passer. Elle peut toutefois traverser pour rejoindre le côté impair de la rue des Ardillères par le second passage piéton. Si la personne poursuit vers le nord son cheminement s'arrête rue de Saint-Denis au bout de quelques mètres à cause d'un trottoir trop étroit. Elle peut également poursuivre son cheminement vers le sud mais elle ne peut traverser la rue car les passages piétons comportent des bordures de trottoir. Son cheminement s'arrête donc au carrefour de la rue des Ardillères et de la rue du Breuil.

30. Chaînes de mobilité pour les déficients visuels

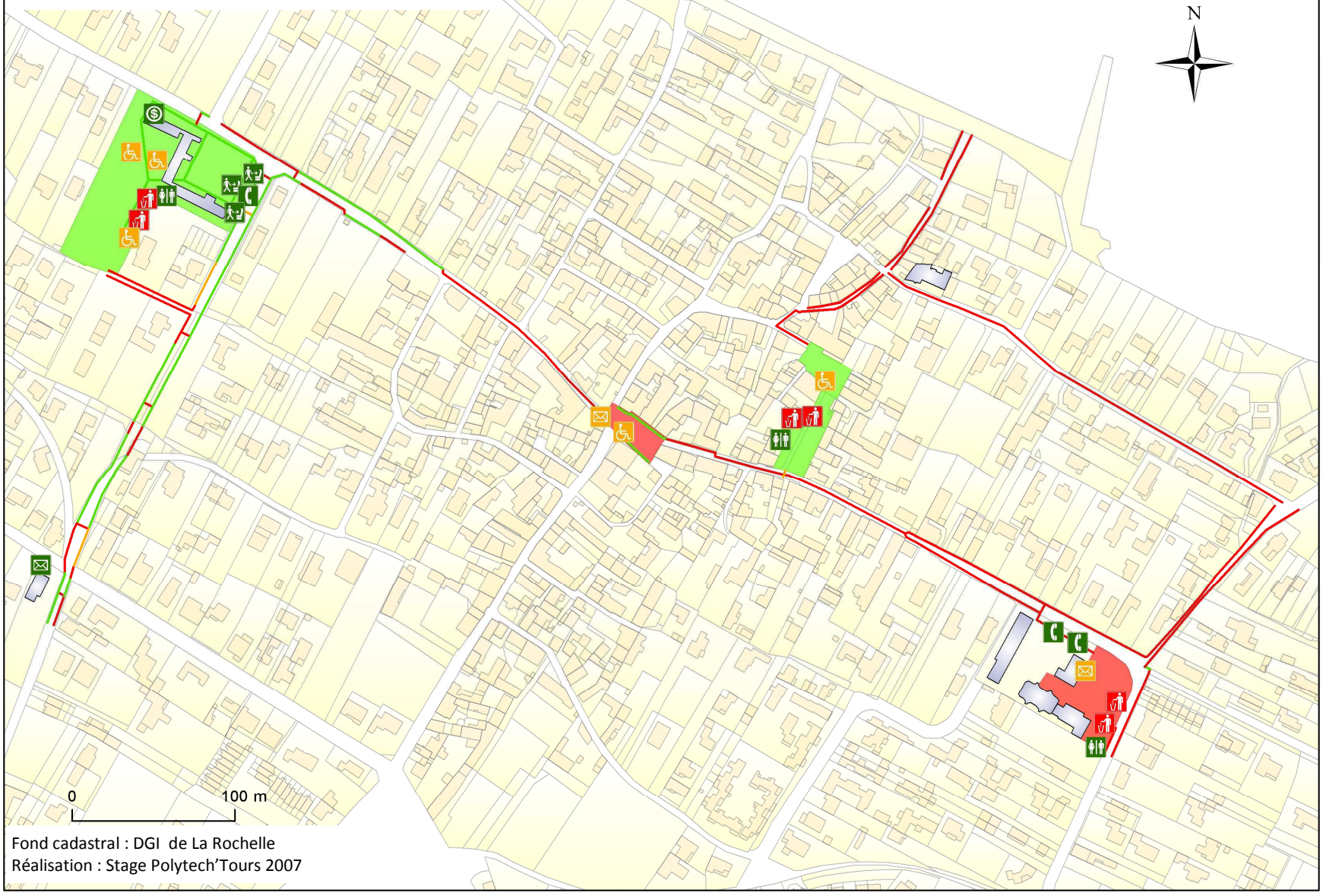



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

30. Chaînes de mobilité pour les déficients visuels




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap visuel :

- ✓ A partir du Parking de la Place de la République

A partir de cette place accessible, la personne souffrant d'une déficience visuelle peut se rendre à la Mairie, à la Salle polyvalente, à la Poste, à l'école et aux toilettes publiques. Cependant, les containers à papier et à verre ainsi que la boîte aux lettres se trouvant sur cette place lui sont difficilement accessibles car trop hauts. La personne peut se rendre aux deux cabines téléphoniques qui lui sont entièrement accessibles, le long de la rue des Boulassiers. Son cheminement s'arrête après avoir longé l'école, le passage piéton n'étant pas aux normes.

- ✓ A partir du parking de la Place Pasteur et la Place de Verdun

Ces deux places étant entièrement accessibles, la personne souffrant d'une déficience visuelle peut s'y déplacer aisément et accéder aux toilettes publiques de la Place de Verdun, cependant les containers à papier et à verre lui sont difficilement accessibles car trop hauts. Son cheminement s'arrête à la limite de la Place de Verdun au croisement avec la rue des Boulassiers par la présence d'un passage piéton sans bande d'éveil de vigilance ainsi qu'au début de la rue Pasteur car celle-ci ne possède ni trottoir, ni accotement.

- ✓ A partir du parking de la Place Gaston Robert

A partir de ce parking, la personne peut emprunter les deux accotements situés de part et d'autre de la Place Gaston Robert. Elle peut poursuivre son cheminement vers la Place de Verdun jusqu'à la fin du numéro 3 de la rue des Boulassiers après quoi le trottoir disparaît et laisse place à de la voirie. Si la personne veut se rendre au Marché, son cheminement s'arrête à la limite de la Place Gaston Robert et de la rue de Saint-Denis car celle-ci ne possède ni trottoir ni accotement. Elle peut difficilement atteindre la boîte aux lettres située au commencement de la rue de Saint-Denis.

- ✓ A partir du parking de la Place du Marché

A partir du Parking de la Place du Marché, totalement accessible, la personne peut accéder aux toilettes publiques, à une cabine téléphonique, à tous les bancs de la Place ainsi qu'au distributeur de billets mais elle ne peut pas utiliser les containers à papier et à verre, trop hauts. Son cheminement peut se poursuivre le long de la Place dans la rue des Ardillères jusqu'au croisement avec l'allée des Vigneaux qui ne peut être traversée car celle-ci ne comporte pas de passage piéton. Aucune traversée piétonne n'est possible pour accéder au trottoir opposé de la rue des Ardillères car les passages piétons ne sont pas aux normes. De même, il sera impossible de traverser la rue de Saint-Denis car le passage piéton ne comporte pas de bande d'éveil de vigilance.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap visuel :

- ✓ A partir du Parking de la Place de la République

A partir de cette place accessible, la personne souffrant d'une déficience visuelle peut se rendre à la Mairie, à la Salle polyvalente, à la Poste, à l'école et aux toilettes publiques. Cependant, les containers à papier et à verre ainsi que la boîte aux lettres se trouvant sur cette place lui sont difficilement accessibles car trop hauts. La personne peut se rendre aux deux cabines téléphoniques qui lui sont entièrement accessibles, le long de la rue des Boulassiers. Son cheminement s'arrête après avoir longé l'école, le passage piéton n'étant pas aux normes.

- ✓ A partir du parking de la Place Pasteur et la Place de Verdun

Ces deux places étant entièrement accessibles, la personne souffrant d'une déficience visuelle peut s'y déplacer aisément et accéder aux toilettes publiques de la Place de Verdun, cependant les containers à papier et à verre lui sont difficilement accessibles car trop hauts. Son cheminement s'arrête à la limite de la Place de Verdun au croisement avec la rue des Boulassiers par la présence d'un passage piéton sans bande d'éveil de vigilance ainsi qu'au début de la rue Pasteur car celle-ci ne possède ni trottoir, ni accotement.

- ✓ A partir du parking de la Place Gaston Robert

A partir de ce parking, la personne peut emprunter les deux accotements situés de part et d'autre de la Place Gaston Robert. Elle peut poursuivre son cheminement vers la Place de Verdun jusqu'à la fin du numéro 3 de la rue des Boulassiers après quoi le trottoir disparaît et laisse place à de la voirie. Si la personne veut se rendre au Marché, son cheminement s'arrête à la limite de la Place Gaston Robert et de la rue de Saint-Denis car celle-ci ne possède ni trottoir ni accotement. Elle peut difficilement atteindre la boîte aux lettres située au commencement de la rue de Saint-Denis.

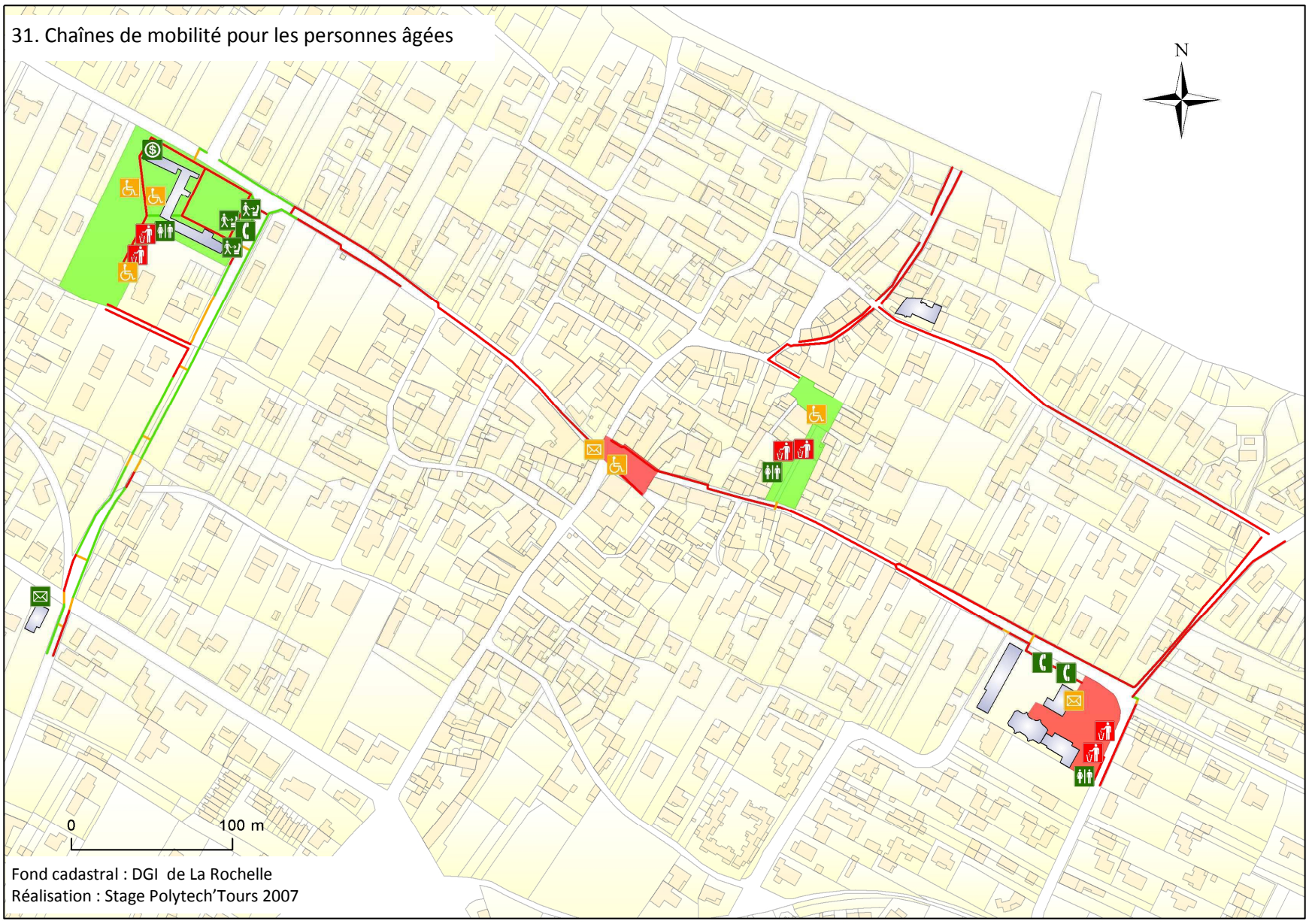
- ✓ A partir du parking de la Place du Marché

A partir du Parking de la Place du Marché, totalement accessible, la personne peut accéder aux toilettes publiques, à une cabine téléphonique, à tous les bancs de la Place ainsi qu'au distributeur de billets mais elle ne peut pas utiliser les containers à papier et à verre, trop hauts. Son cheminement peut se poursuivre le long de la Place dans la rue des Ardillères jusqu'au croisement avec l'allée des Vigneaux qui ne peut être traversée car celle-ci ne comporte pas de passage piéton. Aucune traversée piétonne n'est possible pour accéder au trottoir opposé de la rue des Ardillères car les passages piétons ne sont pas aux normes. De même, il sera impossible de traverser la rue de Saint-Denis car le passage piéton ne comporte pas de bande d'éveil de vigilance.

61

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

31. Chaînes de mobilité pour les personnes âgées

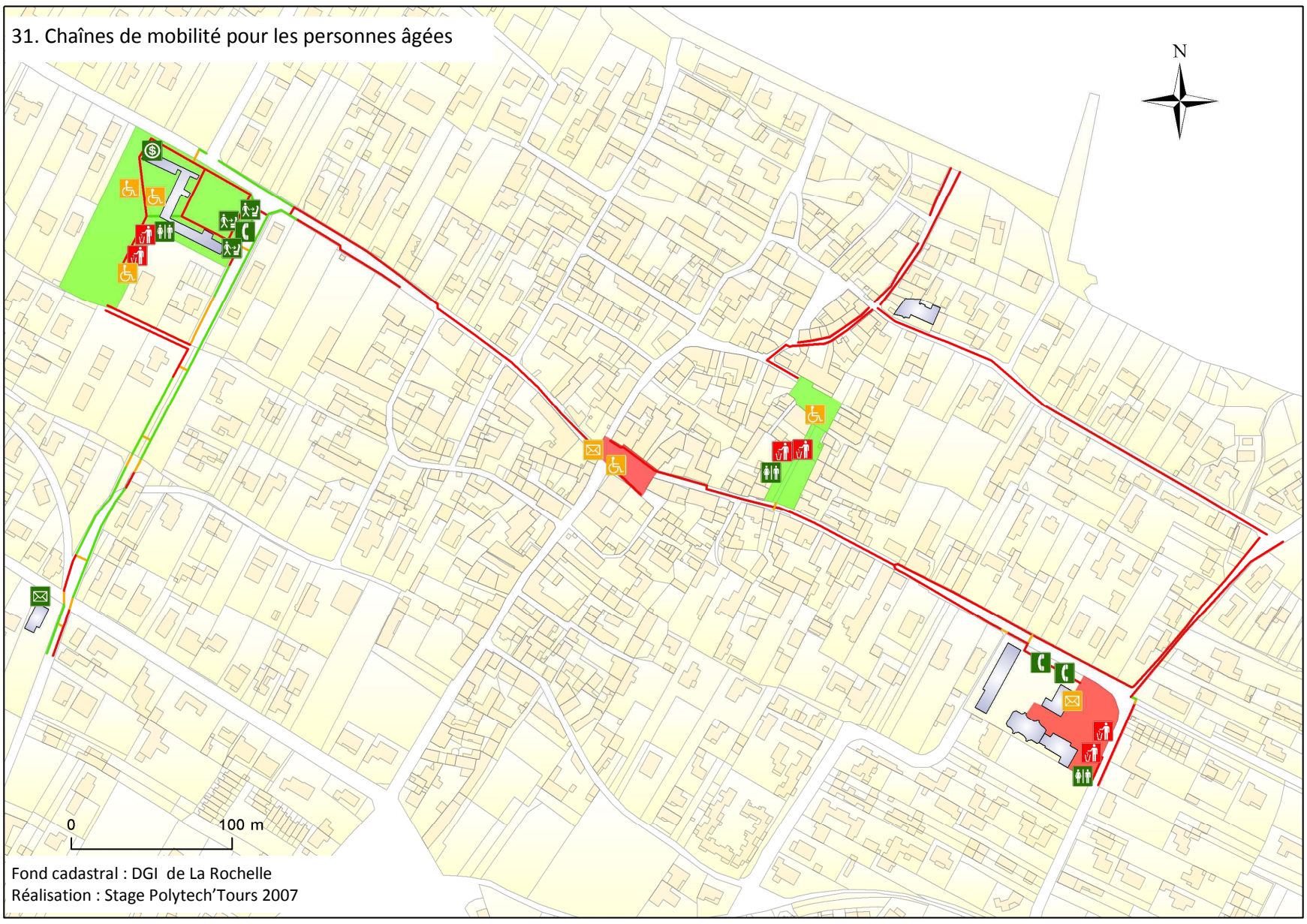



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

31. Chaînes de mobilité pour les personnes âgées




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

Chaînes de mobilité pour les personnes âgées :

- ✓ A partir du Parking de la Place de la République

A partir de cette place accessible, une personne âgée peut se rendre à la Mairie, à la Salle polyvalente, à la Poste, à l'école et aux toilettes publiques. Cependant, les containers à papier et à verre ainsi que la boîte aux lettres se trouvant sur cette place lui sont difficilement accessibles car trop hauts. La personne peut se rendre aux deux cabines téléphoniques qui lui sont entièrement accessibles, le long de la rue des Boulassiers. Puis elle peut traverser la rue des Boulassiers et monter le long de l'avenue de la Mer, du côté pair uniquement, jusqu'au croisement avec l'avenue des Acacias laquelle ne comporte ni trottoir ni accotement. Le cheminement qui longe la rue des Boulassiers s'arrête au numéro vingt-quatre après quoi le trottoir disparaît et laisse place à de la voirie.

- ✓ A partir du parking de la Place Pasteur et de la Place Verdun

De ces parkings, une personne âgée a les mêmes possibilités de cheminement qu'une personne ayant une déficience visuelle.

- ✓ A partir du parking de la Place Gaston Robert

De ce parking, une personne âgée a les mêmes possibilités de cheminement qu'une personne ayant une déficience visuelle.

- ✓ A partir du parking de la Place du Marché

A partir du Parking de la Place du Marché, totalement accessible, la personne peut accéder aux toilettes publiques, à une cabine téléphonique, à tous les bancs de la Place ainsi qu'au distributeur de billets mais ne peut utiliser les containers à papier et à verre, trop hauts. Son cheminement peut se poursuivre le long de la Place dans la rue des Ardillères jusqu'au croisement avec l'allée des Vigneaux qui ne peut être traversée car celle-ci ne comporte pas de passage piéton. En revanche, la personne peut traverser la rue des Ardillères par les passages piétons et ainsi atteindre l'office du tourisme et une boîte aux lettres. Si la personne souhaite se rendre vers la Place Gaston Robert, elle peut emprunter la rue de Saint-Denis et atteindre le numéro 11 côté impair et 16 côté pair. Après quoi, le trottoir disparaît et laisse place à de la voirie.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Chaînes de mobilité pour les personnes âgées :

- ✓ A partir du Parking de la Place de la République

A partir de cette place accessible, une personne âgée peut se rendre à la Mairie, à la Salle polyvalente, à la Poste, à l'école et aux toilettes publiques. Cependant, les containers à papier et à verre ainsi que la boîte aux lettres se trouvant sur cette place lui sont difficilement accessibles car trop hauts. La personne peut se rendre aux deux cabines téléphoniques qui lui sont entièrement accessibles, le long de la rue des Boulassiers. Puis elle peut traverser la rue des Boulassiers et monter le long de l'avenue de la Mer, du côté pair uniquement, jusqu'au croisement avec l'avenue des Acacias laquelle ne comporte ni trottoir ni accotement. Le cheminement qui longe la rue des Boulassiers s'arrête au numéro vingt-quatre après quoi le trottoir disparaît et laisse place à de la voirie.

- ✓ A partir du parking de la Place Pasteur et de la Place Verdun

De ces parkings, une personne âgée a les mêmes possibilités de cheminement qu'une personne ayant une déficience visuelle.

- ✓ A partir du parking de la Place Gaston Robert

De ce parking, une personne âgée a les mêmes possibilités de cheminement qu'une personne ayant une déficience visuelle.

- ✓ A partir du parking de la Place du Marché

A partir du Parking de la Place du Marché, totalement accessible, la personne peut accéder aux toilettes publiques, à une cabine téléphonique, à tous les bancs de la Place ainsi qu'au distributeur de billets mais ne peut utiliser les containers à papier et à verre, trop hauts. Son cheminement peut se poursuivre le long de la Place dans la rue des Ardillères jusqu'au croisement avec l'allée des Vigneaux qui ne peut être traversée car celle-ci ne comporte pas de passage piéton. En revanche, la personne peut traverser la rue des Ardillères par les passages piétons et ainsi atteindre l'office du tourisme et une boîte aux lettres. Si la personne souhaite se rendre vers la Place Gaston Robert, elle peut emprunter la rue de Saint-Denis et atteindre le numéro 11 côté impair et 16 côté pair. Après quoi, le trottoir disparaît et laisse place à de la voirie.

63

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

## I.2.3 L'élaboration de préconisations d'aménagement à partir des enjeux soulevés pour le périmètre

A partir des comptages précédents et de la mise en évidence des chaînes de mobilité les atouts et les faiblesses du périmètre peuvent se dégager.

| Atouts | Faiblesses |
|---|---|
| Prise en compte de l'accessibilité dans les nouveaux aménagements (Place du Marché, rue de Saint Denis, Office du Tourisme, salle multimédia) | Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre. | Mauvais traitement des passages piétons |
| | Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| | Mauvaise lisibilité des panneaux d'indication |
| | Etroitesse des trottoirs liée à l'ancienneté du bourg |
| | Contraintes topographiques naturelles |

32. Atouts et faiblesses du périmètre

Comme annoncé, des enjeux sont proposés pour répondre aux faiblesses décrites ci-dessus tout en s'appuyant sur les éventuels atouts.

L'élaboration des chaînes de mobilité correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'enjeux ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de la Brée-les-Bains
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- Revaloriser la place des piétons dans le centre ancien en poursuivant sur les efforts déjà faits
- S'adapter aux contraintes naturelles



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

I.2.3 L'élaboration de préconisations d'aménagement à partir des enjeux soulevés pour le périmètre

A partir des comptages précédents et de la mise en évidence des chaînes de mobilité les atouts et les faiblesses du périmètre peuvent se dégager.

| Atouts | Faiblesses |
|---|---|
| Prise en compte de l'accessibilité dans les nouveaux aménagements (Place du Marché, rue de Saint Denis, Office du Tourisme, salle multimédia) | Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre. | Mauvais traitement des passages piétons |
| | Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| | Mauvaise lisibilité des panneaux d'indication |
| | Etroitesse des trottoirs liée à l'ancienneté du bourg |
| | Contraintes topographiques naturelles |

32. Atouts et faiblesses du périmètre

Comme annoncé, des enjeux sont proposés pour répondre aux faiblesses décrites ci-dessus tout en s'appuyant sur les éventuels atouts.

L'élaboration des chaînes de mobilité correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'enjeux ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de la Brée-les-Bains
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- Revaloriser la place des piétons dans le centre ancien en poursuivant sur les efforts déjà faits
- S'adapter aux contraintes naturelles

64

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux actions à mener ultérieurement et ce en priorité :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation et de la largeur. Pour les places réservées aux personnes handicapées, situées Place Gaston Robert et Place du Marché, un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Toutes les autres places doivent être élargies pour atteindre 3,30 m de large et un panneau de signalisation aux normes est nécessaire.
  Matérialisation de nouvelles places de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation et des chaînes de mobilité une nouvelle place serait nécessaire Place de la République.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de bandes d'éveil de vigilance. Les deux passages piétons au niveau du marché nécessitent la mise en place de bandes d'éveil de vigilance. Tous les autres nécessitent des abaissés aux normes et des bandes d'éveil de vigilance.

- ✓ Aux intersections et aux carrefours de la rue des Boulassiers, des passages piétons supplémentaires seraient nécessaires. Il en est de même pour la rue de Saint-Denis.

- ✓ Mise aux normes des grilles d'évacuation et des panneaux d'indication.

- ✓ Pour compenser le problème de l'étroitesse des trottoirs, une circulation en sens unique entre les places de Verdun et Gaston Robert a été instaurée pendant la période estivale. Il faudrait peut-être aller plus loin et rendre cette portion de rue piétonne.

- ✓ Pour remédier aux fortes pentes des rues menant à la plage comme la rue Paul Monteau l'implantation de bancs et de garde-corps seraient nécessaires.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
I. Analyse du travail de terrain

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux actions à mener ultérieurement et ce en priorité :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation et de la largeur. Pour les places réservées aux personnes handicapées, situées Place Gaston Robert et Place du Marché, un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Toutes les autres places doivent être élargies pour atteindre 3,30 m de large et un panneau de signalisation aux normes est nécessaire.
  Matérialisation de nouvelles places de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation et des chaînes de mobilité une nouvelle place serait nécessaire Place de la République.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de bandes d'éveil de vigilance. Les deux passages piétons au niveau du marché nécessitent la mise en place de bandes d'éveil de vigilance. Tous les autres nécessitent des abaissés aux normes et des bandes d'éveil de vigilance.

- ✓ Aux intersections et aux carrefours de la rue des Boulassiers, des passages piétons supplémentaires seraient nécessaires. Il en est de même pour la rue de Saint-Denis.

- ✓ Mise aux normes des grilles d'évacuation et des panneaux d'indication.

- ✓ Pour compenser le problème de l'étroitesse des trottoirs, une circulation en sens unique entre les places de Verdun et Gaston Robert a été instaurée pendant la période estivale. Il faudrait peut-être aller plus loin et rendre cette portion de rue piétonne.

- ✓ Pour remédier aux fortes pentes des rues menant à la plage comme la rue Paul Monteau l'implantation de bancs et de garde-corps seraient nécessaires.

65

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

# Saint-Georges d'Oléron



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
I. Analyse du travail de terrain

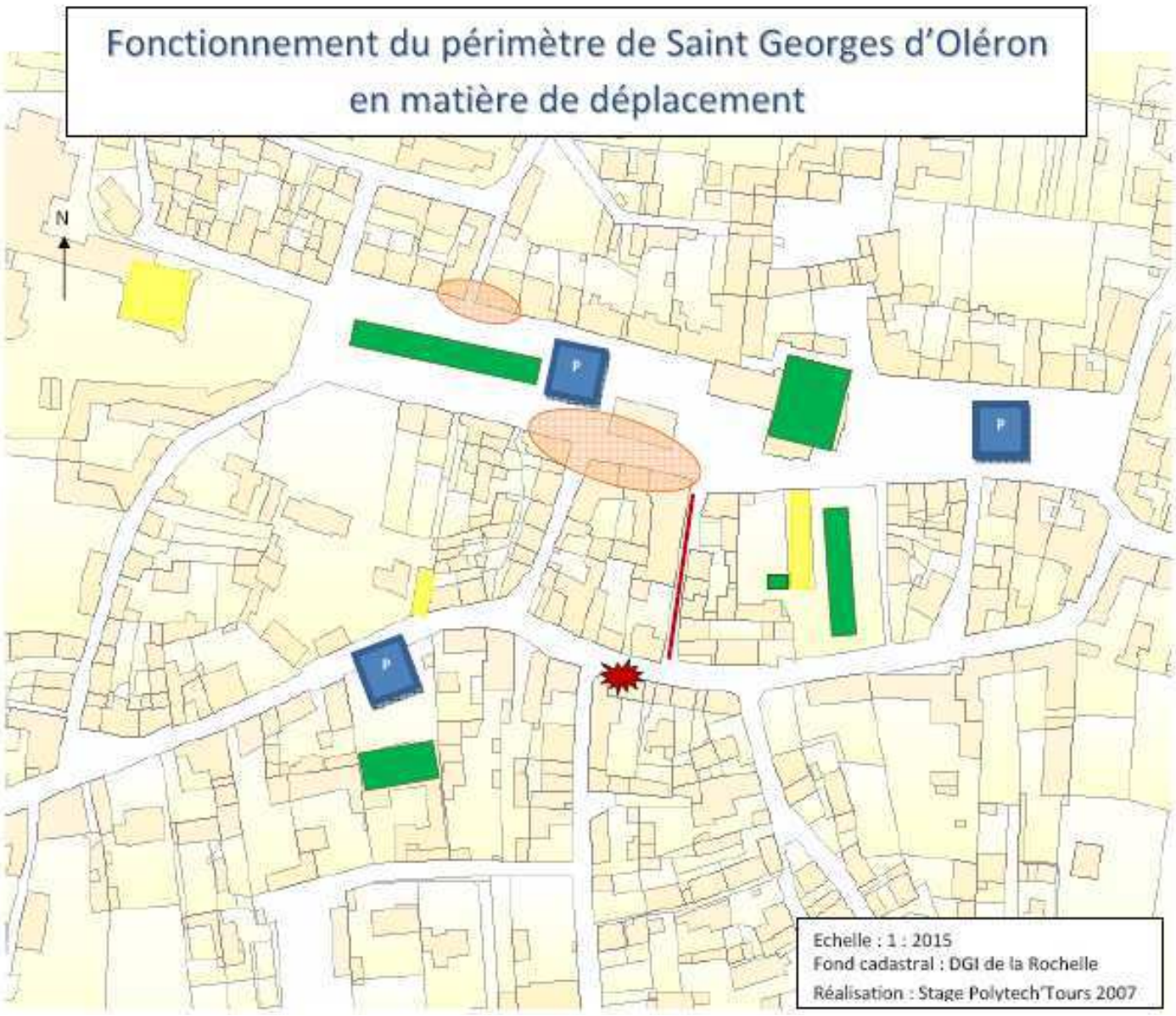
Saint-Georges d'Oléron

67

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron

POLYTECH'TOURS - Département aménagement

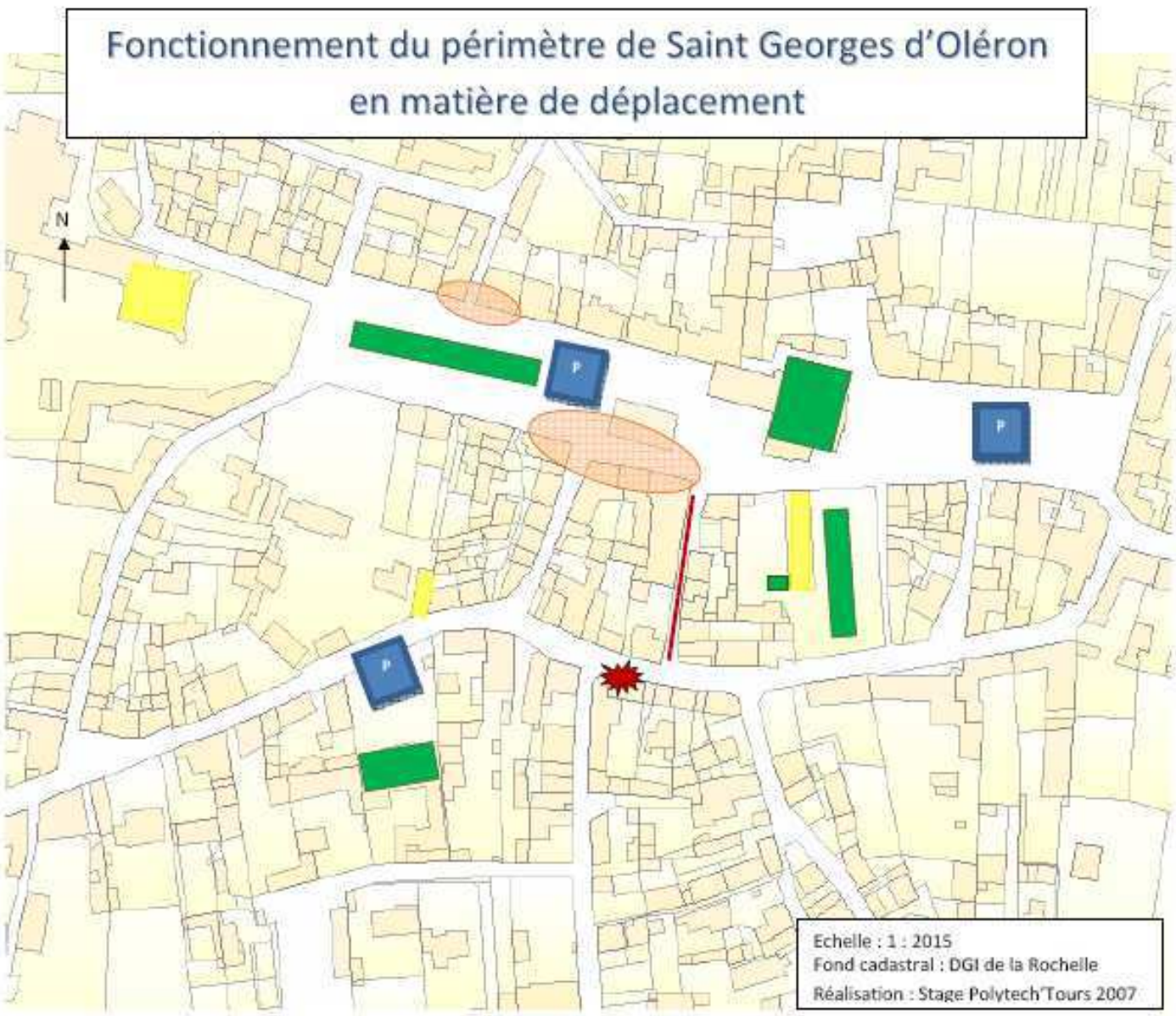
**Carte 33 :**






*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

**Carte 33 :**



## Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement

**Périmètre** : Saint-Georges d'Oléron

**Date** : Le 29 mai 2007

### Sites générateurs de déplacements

- centre-ville - zone portuaire
- Zone commerçante, marchés
- **Services** : Poste, banques, Trésor public, cabinet médical, laboratoire d'analyse, hôpital, maison de retraite, office du tourisme, institutions, gendarmerie ...
- **Equipements publics** : mairie, église, école, collège, crèche, WC publics, salle des fêtes, foyer rural, complexe sportif, musée, cimetière square/jardin...

### Infrastructures de déplacement

- **voies ouvertes à la circulation publique, vitesse limite, zone 30** : aucune recensée sur le périmètre étudié
- gare routière, port
- voies piétonnes,
- voies semi-piétonnes,
- voies cyclables
- **aires de stationnement** :
  - Parking Hôtel de Ville : environ 8 places dont une réservée aux personnes handicapées
  - Parking Place Aliénor d'Aquitaine : environ 30 places dont deux réservées aux personnes handicapées
  - Parking Place de Verdun : 23 places dont une réservée aux personnes handicapées

### Interface entre différents modes

- Zone de conflits PMR/piéton-voiture
- Zone de conflits PMR-vélo

**34. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
I. Analyse du travail de terrain

Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement

Périmètre : Saint-Georges d'Oléron

Date : Le 29 mai 2007

Sites générateurs de déplacements

- centre-ville - zone portuaire
- Zone commerçante, marchés
- Services : Poste, banques, Trésor public, cabinet médical, laboratoire d'analyse, hôpital, maison de retraite, office du tourisme, institutions, gendarmerie ...
- Equipements publics : mairie, église, école, collège, crèche, WC publics, salle des fêtes, foyer rural, complexe sportif, musée, cimetière square/jardin...

Infrastructures de déplacement

- voies ouvertes à la circulation publique, vitesse limite, zone 30 : aucune recensée sur le périmètre étudié
- gare routière, port
- voies piétonnes,
- voies semi-piétonnes,
- voies cyclables
- aires de stationnement :
  - Parking Hôtel de Ville : environ 8 places dont une réservée aux personnes handicapées
  - Parking Place Aliénor d'Aquitaine : environ 30 places dont deux réservées aux personnes handicapées
  - Parking Place de Verdun : 23 places dont une réservée aux personnes handicapées

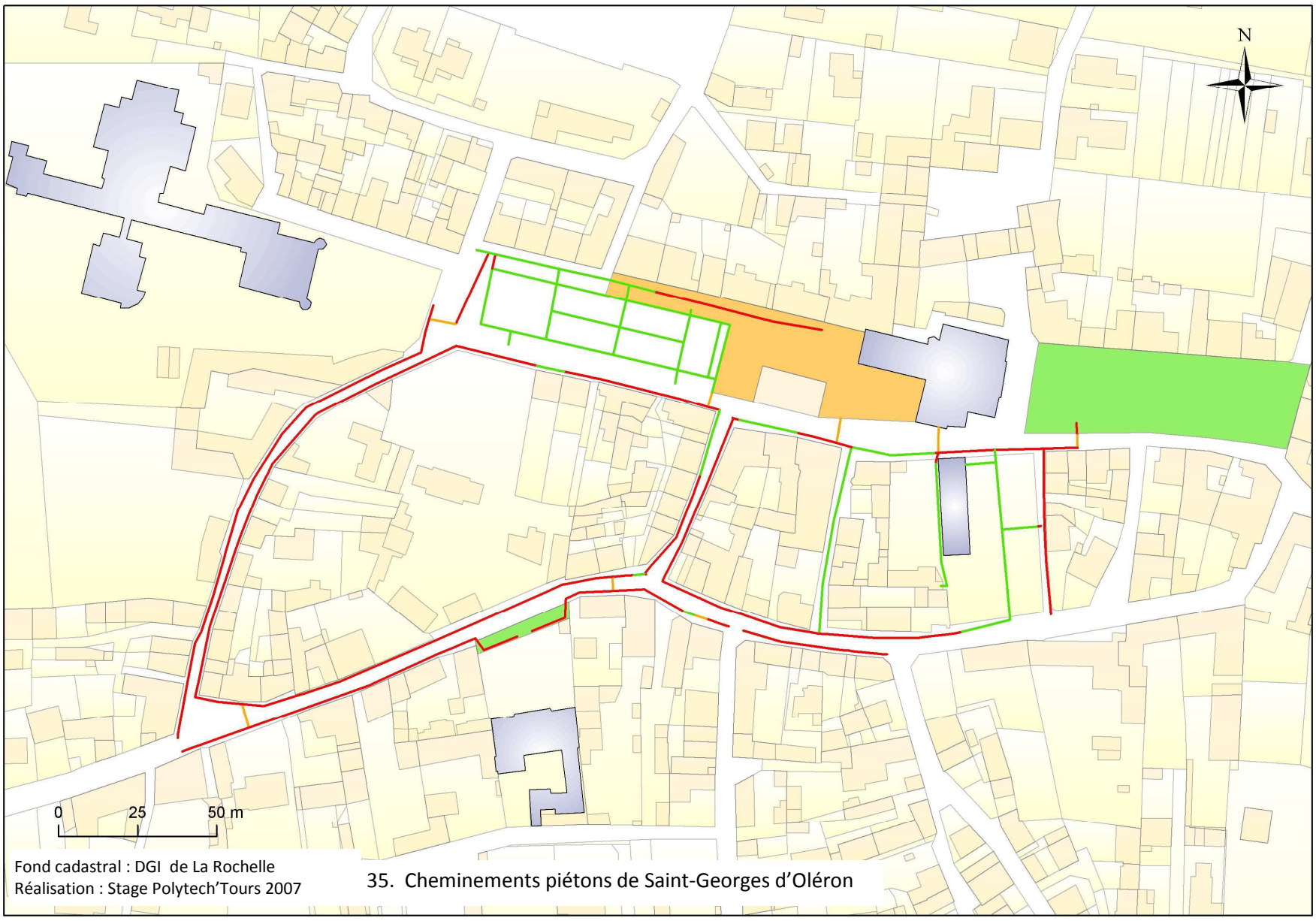
Interface entre différents modes

- Zone de conflits PMR/piéton-voiture
- Zone de conflits PMR-vélo

34. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement

69

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

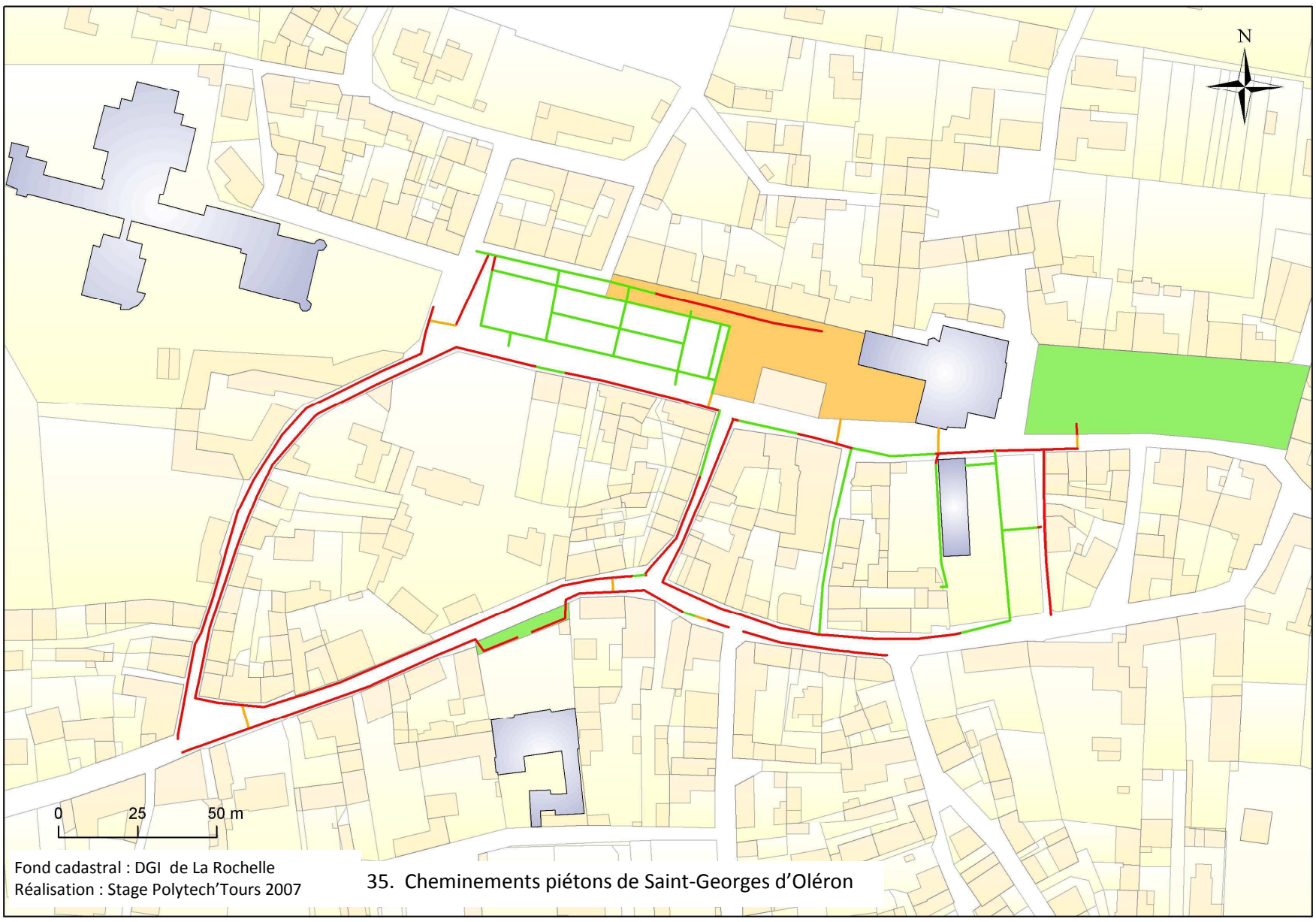



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

35. Cheminements piétons de Saint-Georges d'Oléron



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

35. Cheminements piétons de Saint-Georges d'Oléron

I.3.1 L'analyse du périmètre de Saint-Georges en chiffres :

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., le périmètre de Saint-Georges d'Oléron a été découpé en 158 tronçons.

> Cheminement de pondération 1

33 tronçons sélectionnés

> Cheminement de pondération 2

8 tronçons sélectionnés,

- ✓ La sélection de ces 9 tronçons est due à leur pondération de revêtement,
- ✓ Sur les 9 tronçons, 7 sont des passages piétons qui ne possèdent soit pas de bande d'éveil de vigilance soit un marquage au sol mal matérialisé.

> Cheminement de pondération 3

114 tronçons sélectionnés,

- ✓ 12 tronçons correspondent à de la voirie, c'est-à-dire des intersections non aménagées avec des impasses ou des sorties de garage, ou encore des cheminements sans trottoir ni accotement.
- ✓ Etudions maintenant la raison de cette pondération pour les 101 tronçons restants :
  - 93 ont une pondération largeur égale à 3
  - 16 ont une pondération topographie égale à 3
  - 4 ont une pondération revêtement égale à 3 due à des pavés

**Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Saint-Georges est la largeur. Ceci peut s'expliquer simplement par le fait que l'on se trouve dans un bourg ancien exposé au vent.**

- Parmi ces 101 tronçons,
  - 0 cumule les trois pondérations égales à 3
  - 1 tronçon cumule les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la topographie
  - 2 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la largeur
  - 9 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour la topographie et la largeur



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

.3.1 L'analyse du périmètre de Saint-Georges en chiffres :

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., le périmètre de Saint-Georges d'Oléron a été découpé en 158 tronçons.

> Cheminement de pondération 1

33 tronçons sélectionnés

> Cheminement de pondération 2

8 tronçons sélectionnés,

- ✓ La sélection de ces 9 tronçons est due à leur pondération de revêtement,
- ✓ Sur les 9 tronçons, 7 sont des passages piétons qui ne possèdent soit pas de bande d'éveil de vigilance soit un marquage au sol mal matérialisé.

> Cheminement de pondération 3

114 tronçons sélectionnés,

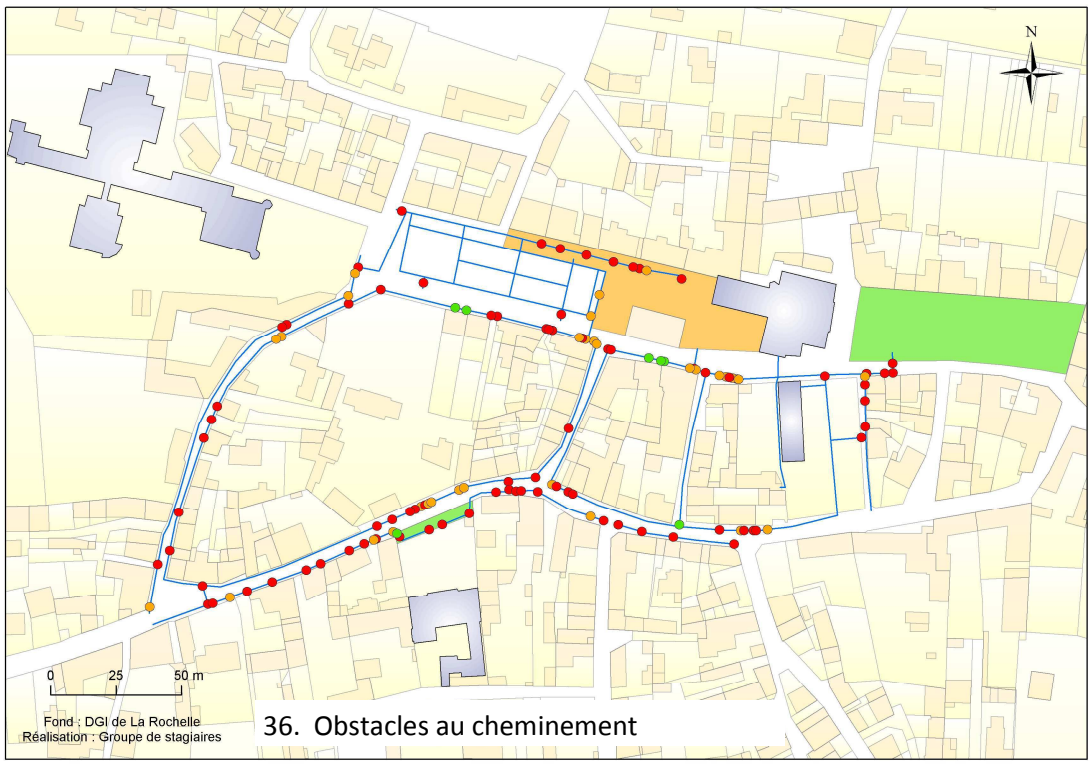
- ✓ 12 tronçons correspondent à de la voirie, c'est-à-dire des intersections non aménagées avec des impasses ou des sorties de garage, ou encore des cheminements sans trottoir ni accotement.
- ✓ Etudions maintenant la raison de cette pondération pour les 101 tronçons restants :
  - 93 ont une pondération largeur égale à 3
  - 16 ont une pondération topographie égale à 3
  - 4 ont une pondération revêtement égale à 3 due à des pavés

**Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Saint-Georges est la largeur. Ceci peut s'expliquer simplement par le fait que l'on se trouve dans un bourg ancien exposé au vent.**

- Parmi ces 101 tronçons,
  - 0 cumule les trois pondérations égales à 3
  - 1 tronçon cumule les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la topographie
  - 2 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la largeur
  - 9 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour la topographie et la largeur

71

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*




36. Obstacles au cheminement

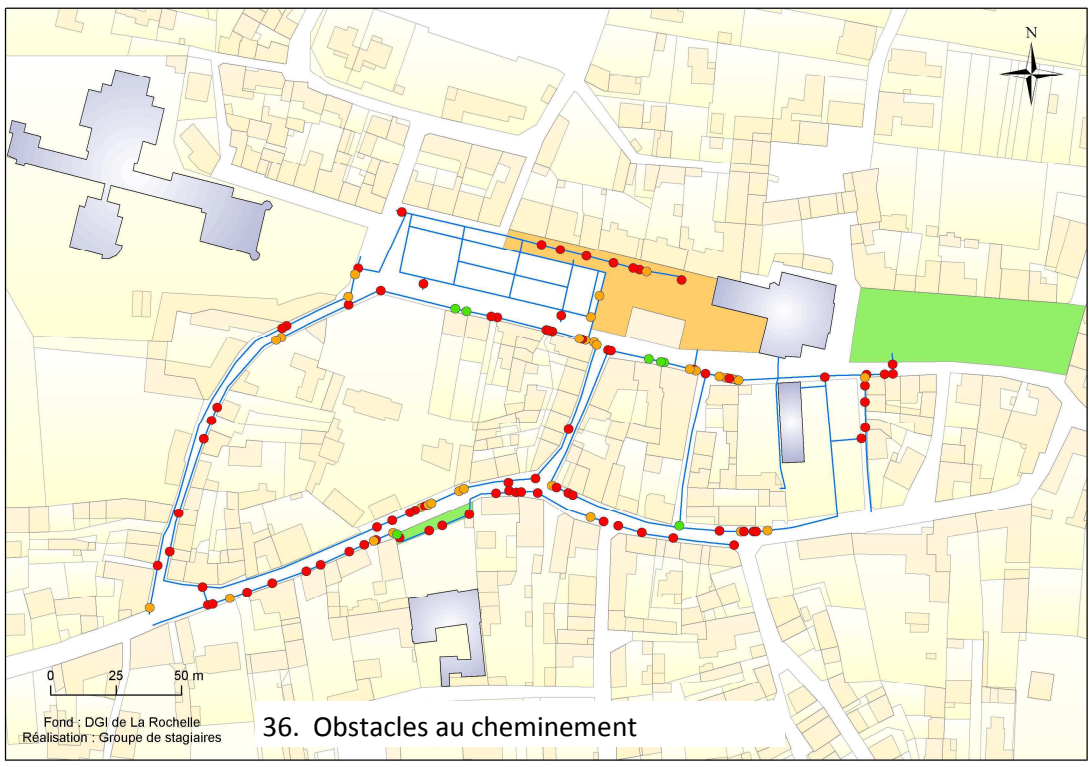
Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 119 obstacles ont été recensés sur le périmètre de Saint-Georges.

<u>> Obstacles de pondération 1</u>
7 obstacles sélectionnés
<u>> Obstacles de pondération 2</u>
32 obstacles sélectionnés,

- ✓ 10 panneaux de signalisation
- ✓ 9 laissent un passage <0,80 m
- ✓ 1 est à hauteur du visage
- ✓ 6 jardinières laissent un passage <0,80 m
- ✓ 4 potelets laissent un passage <0,80 m
- ✓ 3 potelets privés laissent un passage <0,80 m



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




36. Obstacles au cheminement

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 119 obstacles ont été recensés sur le périmètre de Saint-Georges.

> Obstacles de pondération 1
7 obstacles sélectionnés
> Obstacles de pondération 2
32 obstacles sélectionnés,

- ✓ 10 panneaux de signalisation
- ✓ 9 laissent un passage <0,80 m
- ✓ 1 est à hauteur du visage
- ✓ 6 jardinières laissent un passage <0,80 m
- ✓ 4 potelets laissent un passage <0,80 m
- ✓ 3 potelets privés laissent un passage <0,80 m

- ✓ 2 jardinières privées laissent un passage <0,80 m
- ✓ 2 pancartes commerçantes laissent un passage <0,80 m
- ✓ 1 banc laisse un passage <0,80 m
- ✓ 1 marche dont la hauteur de franchissement est de 4 cm
- ✓ 1 panneau d'affichage laisse un passage <0,80 m
- ✓ 1 terrasse laisse un passage <0,80 m
- ✓ 1 végétation laisse un passage <0,80 m

**Parmi les obstacles au cheminement qui peuvent se changer facilement aucune catégorie ne se dégage réellement. A chaque fois ces obstacles ponctuels sont facilement déplaçables.**

> Obstacles de pondération 3

80 obstacles sélectionnés,

- ✓ 32 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissements comprises entre 4 et 27 cm et avec une moyenne de 11 cm de haut
- ✓ 25 marches :
  - 3 constituent un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement : 4 marches entre 14 et 17 cm, 3 marches entre 3 et 16 cm et 2 marches de 3 et 15 cm
  - 22 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement et donc laissent un passage < à 0,80 m
- ✓ 9 gouttières laissent un passage < à 0,80 m
- ✓ 4 tableaux EDF laissent un passage < à 0,80 m
- ✓ 4 lampadaires laissent un passage < à 0,80 m
- ✓ 2 bornes France Télécom laissent un passage < à 0,80 m
- ✓ 1 luminaire fixé sur un poteau électrique laissent un passage < à 0,80 m
- ✓ 1 borne incendie laisse un passage < à 0,80 m
- ✓ 1 grille d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
- ✓ 1 plaque en saillie de plus de 2 cm par rapport au niveau du sol

Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants deux types d'obstacles se distinguent :

- ✓ les bordures de trottoir, à chaque intersection et lorsqu'il est sur un trottoir le piéton est obligé de descendre et de remonter dans la mesure où il n'y pas d'abaissé de trottoir.
- ✓ les marches au seuil des portes et situées sur l'espace public qui réduisent l'espace de cheminement disponible sur ce dernier. Ceci peut s'expliquer pour des raisons architecturales et climatiques. En effet, village de bord de mer et donc susceptible d'être inondé, les seuils des portes de Saint-Georges étaient construits au dessus du niveau du sol d'où la présence de marches.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

- ✓ 2 jardinières privées laissent un passage <0,80 m
- ✓ 2 pancartes commerçantes laissent un passage <0,80 m
- ✓ 1 banc laisse un passage <0,80 m
- ✓ 1 marche dont la hauteur de franchissement est de 4 cm
- ✓ 1 panneau d'affichage laisse un passage <0,80 m
- ✓ 1 terrasse laisse un passage <0,80 m
- ✓ 1 végétation laisse un passage <0,80 m

**Parmi les obstacles au cheminement qui peuvent se changer facilement aucune catégorie ne se dégage réellement. A chaque fois ces obstacles ponctuels sont facilement déplaçables.**

> Obstacles de pondération 3

80 obstacles sélectionnés,

- ✓ 32 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissements comprises entre 4 et 27 cm et avec une moyenne de 11 cm de haut
- ✓ 25 marches :
  - 3 constituent un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement : 4 marches entre 14 et 17 cm, 3 marches entre 3 et 16 cm et 2 marches de 3 et 15 cm
  - 22 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement et donc laissent un passage < à 0,80 m
- ✓ 9 gouttières laissent un passage < à 0,80 m
- ✓ 4 tableaux EDF laissent un passage < à 0,80 m
- ✓ 4 lampadaires laissent un passage < à 0,80 m
- ✓ 2 bornes France Télécom laissent un passage < à 0,80 m
- ✓ 1 luminaire fixé sur un poteau électrique laissent un passage < à 0,80 m
- ✓ 1 borne incendie laisse un passage < à 0,80 m
- ✓ 1 grille d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
- ✓ 1 plaque en saillie de plus de 2 cm par rapport au niveau du sol

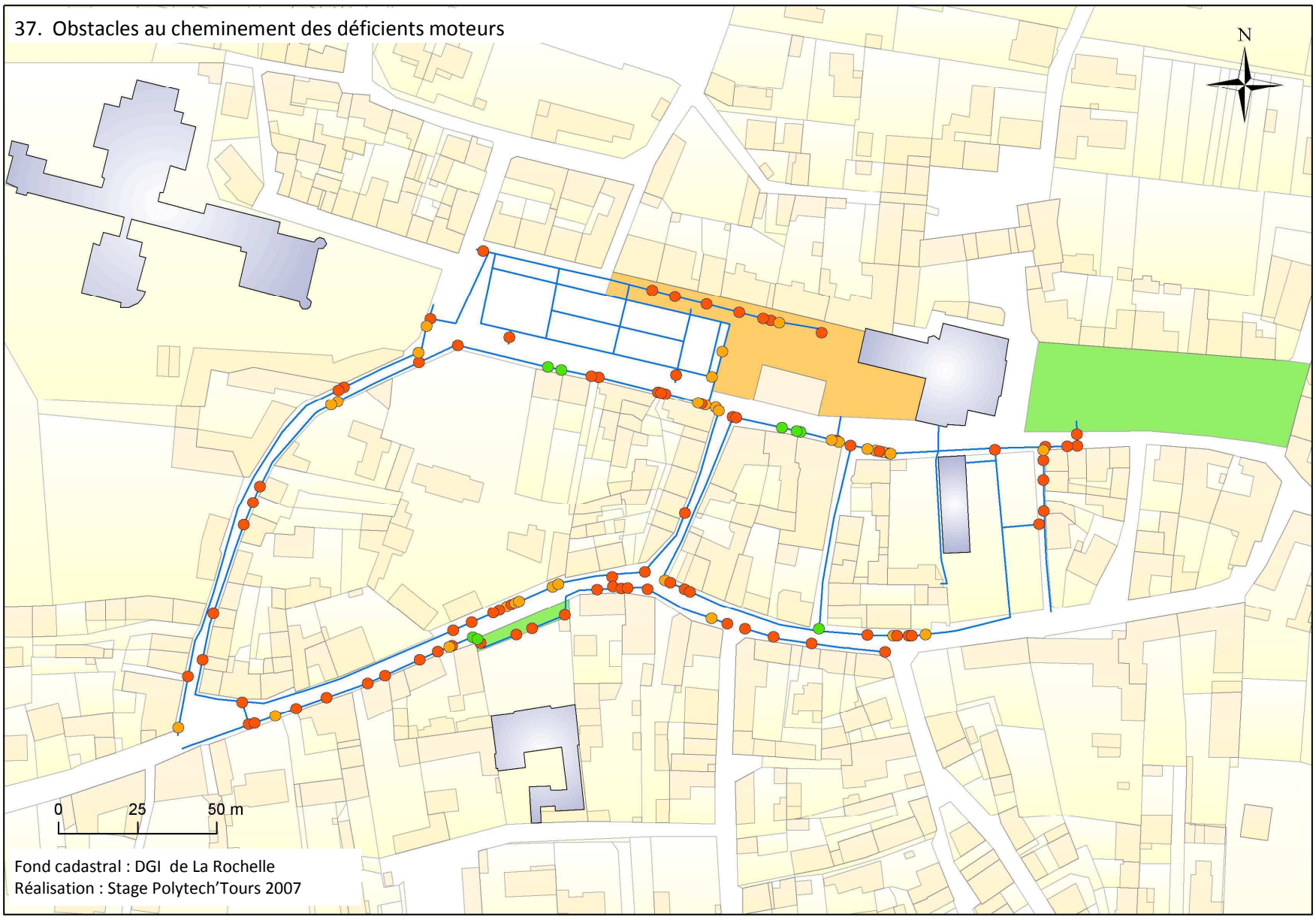
Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants deux types d'obstacles se distinguent :

- ✓ les bordures de trottoir, à chaque intersection et lorsqu'il est sur un trottoir le piéton est obligé de descendre et de remonter dans la mesure où il n'y pas d'abaissé de trottoir.
- ✓ les marches au seuil des portes et situées sur l'espace public qui réduisent l'espace de cheminement disponible sur ce dernier. Ceci peut s'expliquer pour des raisons architecturales et climatiques. En effet, village de bord de mer et donc susceptible d'être inondé, les seuils des portes de Saint-Georges étaient construits au dessus du niveau du sol d'où la présence de marches.

73

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

37. Obstacles au cheminement des déficients moteurs

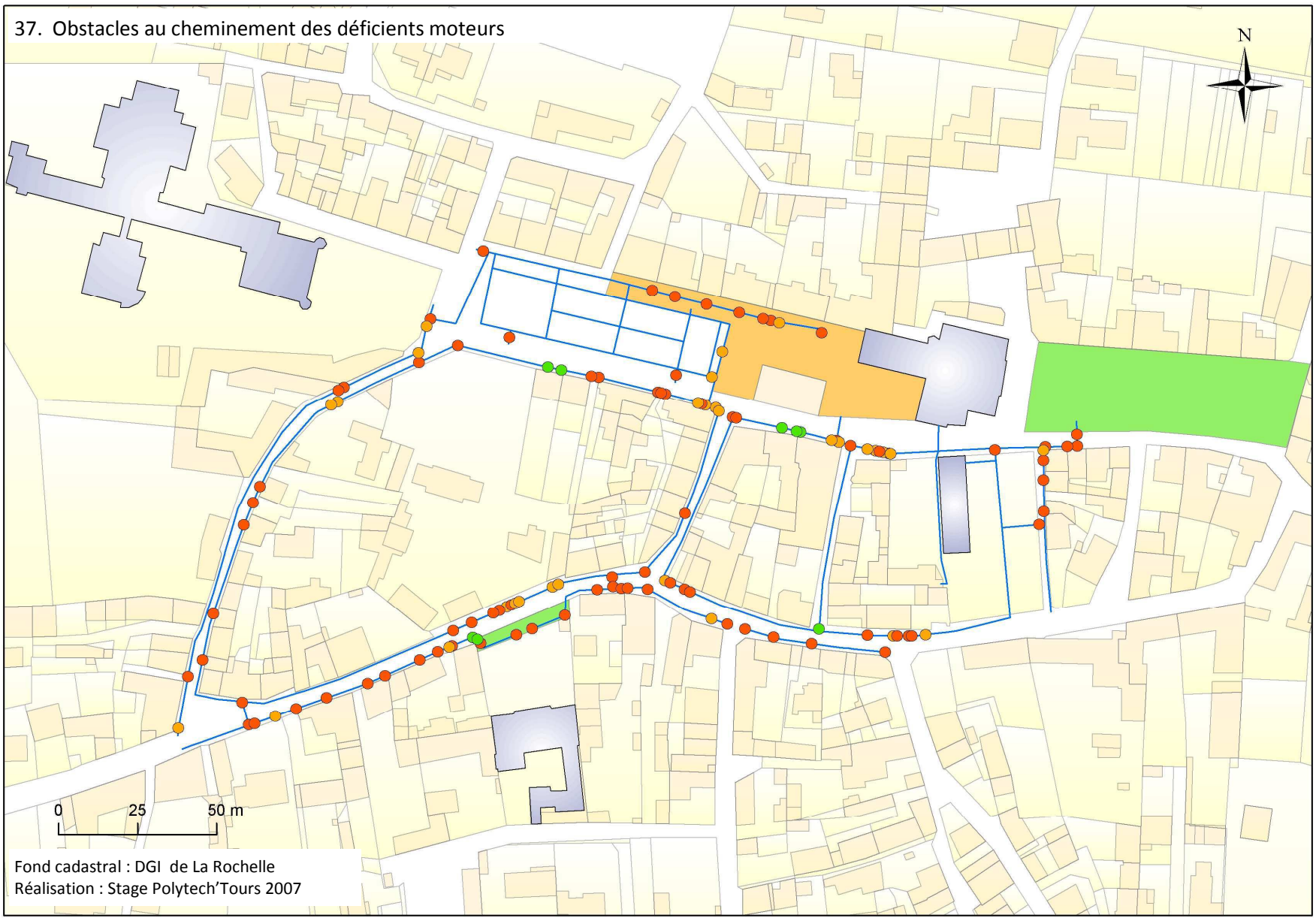



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

37. Obstacles au cheminement des déficients moteurs




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences motrices :

8 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience motrice.

- ✓ 31 sont de pondération égale à 2,
  - 10 panneaux de signalisation : laissent un passage <0,80 m et 1 est à hauteur du visage
  - 6 jardinières laissent un passage <0,80 m
  - 4 potelets laissent un passage <0,80 m
  - 3 potelets privés laissent un passage <0,80 m
  - 2 jardinières privées laissent un passage <0,80 m
  - 2 pancartes commerçantes laissent un passage <0,80 m
  - 1 banc laisse un passage <0,80 m
  - 1 marche dont la hauteur de franchissement est de 4 cm
  - 1 panneau d'affichage laisse un passage <0,80 m
  - 1 terrasse laisse un passage <0,80 m
  - 1 végétation laisse un passage <0,80 m

- ✓ 80 sont de pondération égale à 3,
  - 32 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissements comprises entre 4 et 27 cm et avec une moyenne de 11 cm de haut
  - 25 marches :
    - 3 constituent un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement : 4 marches entre 14 et 17 cm, 3 marches entre 3 et 16 cm et 2 marches de 3 et 15 cm
    - 22 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement et donc laissent un passage < à 0,80 m
  - 9 gouttières laissent un passage < à 0,80 m
  - 4 tableaux EDF laissent un passage < à 0,80 m
  - 4 lampadaires laissent un passage < à 0,80 m
  - 2 bornes France Télécom laissent un passage < à 0,80 m
  - 1 luminaire fixé sur un poteau électrique laissent un passage < à 0,80 m
  - 1 borne incendie laisse un passage < à 0,80 m
  - 1 grille d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 1 plaque en saillie de plus de 2 cm par rapport au niveau du sol



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences motrices :

8 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience motrice.

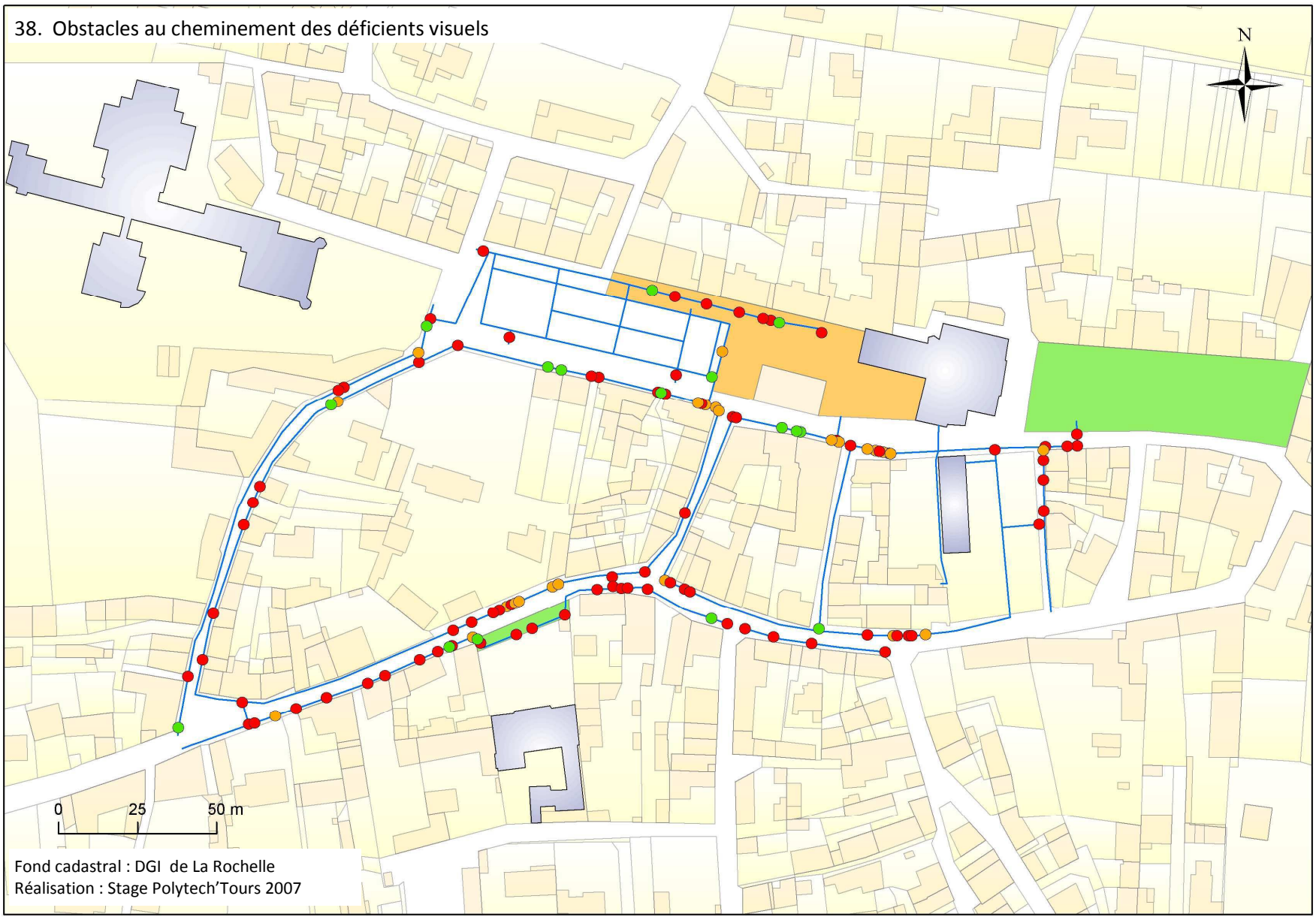
- ✓ 31 sont de pondération égale à 2,
  - 10 panneaux de signalisation : laissent un passage <0,80 m et 1 est à hauteur du visage
  - 6 jardinières laissent un passage <0,80 m
  - 4 potelets laissent un passage <0,80 m
  - 3 potelets privés laissent un passage <0,80 m
  - 2 jardinières privées laissent un passage <0,80 m
  - 2 pancartes commerçantes laissent un passage <0,80 m
  - 1 banc laisse un passage <0,80 m
  - 1 marche dont la hauteur de franchissement est de 4 cm
  - 1 panneau d'affichage laisse un passage <0,80 m
  - 1 terrasse laisse un passage <0,80 m
  - 1 végétation laisse un passage <0,80 m

- ✓ 80 sont de pondération égale à 3,
  - 32 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissements comprises entre 4 et 27 cm et avec une moyenne de 11 cm de haut
  - 25 marches :
    - 3 constituent un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement : 4 marches entre 14 et 17 cm, 3 marches entre 3 et 16 cm et 2 marches de 3 et 15 cm
    - 22 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement et donc laissent un passage < à 0,80 m
  - 9 gouttières laissent un passage < à 0,80 m
  - 4 tableaux EDF laissent un passage < à 0,80 m
  - 4 lampadaires laissent un passage < à 0,80 m
  - 2 bornes France Télécom laissent un passage < à 0,80 m
  - 1 luminaire fixé sur un poteau électrique laissent un passage < à 0,80 m
  - 1 borne incendie laisse un passage < à 0,80 m
  - 1 grille d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 1 plaque en saillie de plus de 2 cm par rapport au niveau du sol

75

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

38. Obstacles au cheminement des déficients visuels

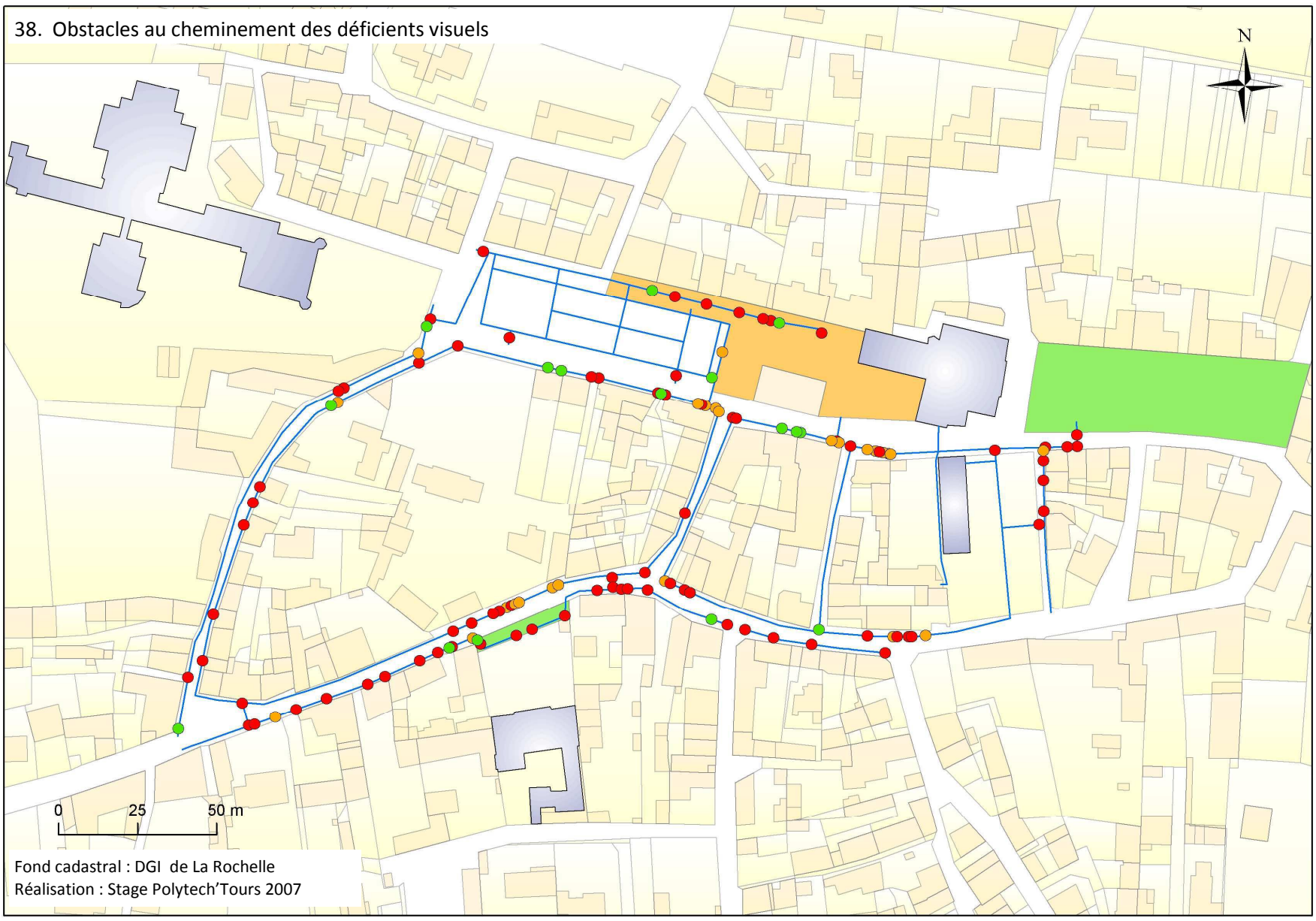



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

38. Obstacles au cheminement des déficients visuels




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences visuelles :

- ✓ 16 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience visuelle.
- ✓ 25 sont de pondération égale à 2
  - 6 panneaux de signalisation
    - 5 laissent un passage <0,80 m
    - 1 est à hauteur du visage
  - 5 jardinières laissent un passage <0,80 m
  - 4 potelets laissent un passage <0,80 m
  - 2 potelets privés laissent un passage <0,80 m
  - 2 jardinières privées laissent un passage <0,80 m
  - 2 pancartes commerçantes laissent un passage <0,80 m
  - 1 banc laisse un passage <0,80 m
  - 1 panneau d'affichage laisse un passage <0,80 m
  - 1 terrasse laisse un passage <0,80 m
  - 1 végétation laisse un passage <0,80 m
- ✓ 78 sont de pondération égale à 3
  - 32 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissements comprises entre 4 et 27 cm avec une moyenne de 11 cm
  - 25 marches :
    - 3 constituent un obstacle du fait de leur hauteur de franchissement : 4 marches entre 14 et 17 cm, 3 marches entre 3 et 16 cm sans main courante et 2 marches de 3 et 15 cm
    - 22 représentent un obstacle car elles empiètent sur le cheminement et donc laissent un passage < à 0,80 cm
  - 9 gouttières laissent un passage < à 0,80 m
  - 4 tableaux EDF laissent un passage < à 0,80 m
  - 4 lampadaires laissent un passage < à 0,80 m
  - 2 bornes France Télécom laissent un passage < à 0,80 m
  - 1 poteau électrique et luminaire laisse un passage < à 0,80 m
  - 1 borne incendie laisse un passage < à 0,80 m

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les déficients visuels deux types se distinguent, il s'agit encore une fois des bordures de trottoir et des marches.**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences visuelles :

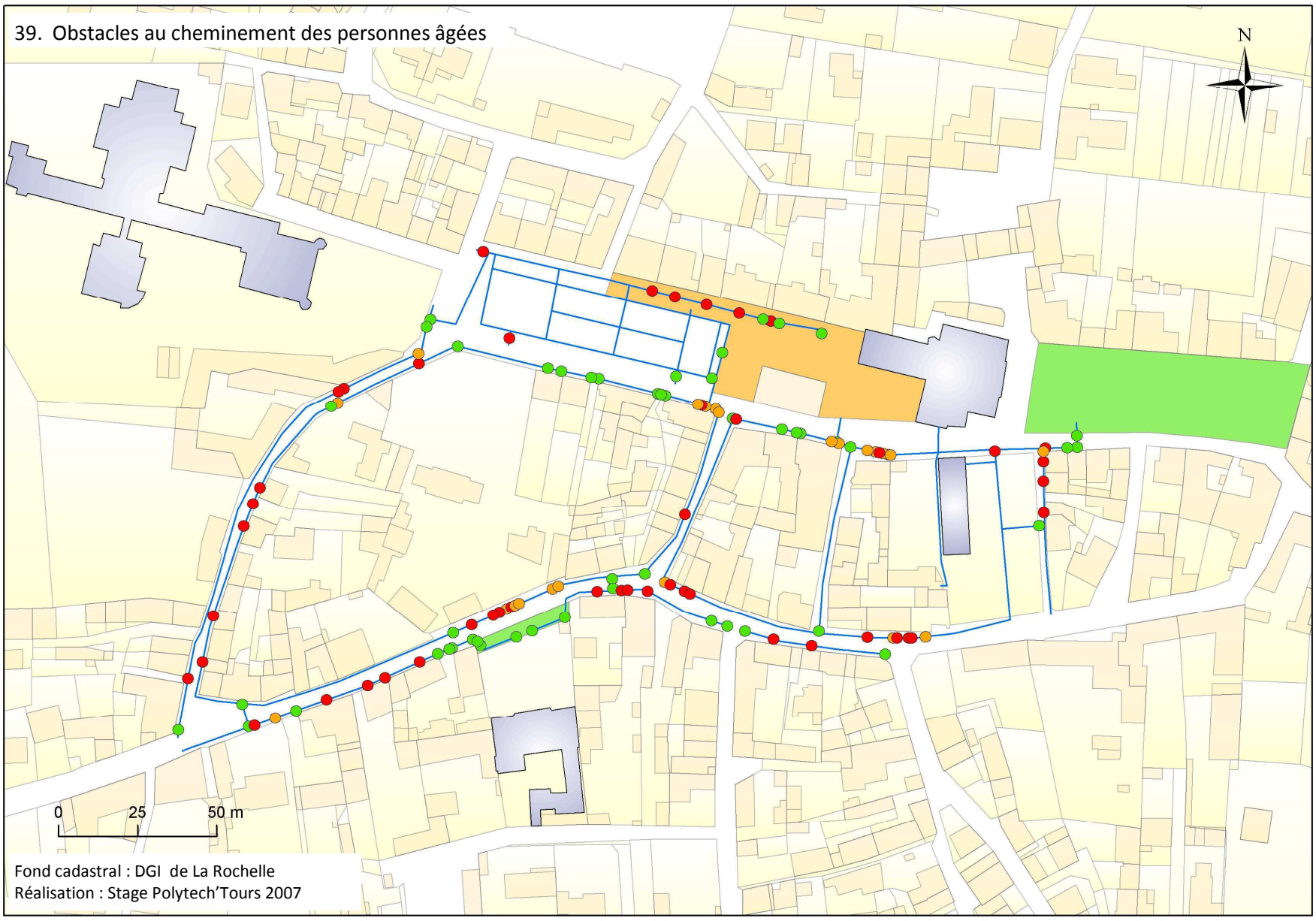
- ✓ 16 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience visuelle.
- ✓ 25 sont de pondération égale à 2
  - 6 panneaux de signalisation
    - 5 laissent un passage <0,80 m
    - 1 est à hauteur du visage
  - 5 jardinières laissent un passage <0,80 m
  - 4 potelets laissent un passage <0,80 m
  - 2 potelets privés laissent un passage <0,80 m
  - 2 jardinières privées laissent un passage <0,80 m
  - 2 pancartes commerçantes laissent un passage <0,80 m
  - 1 banc laisse un passage <0,80 m
  - 1 panneau d'affichage laisse un passage <0,80 m
  - 1 terrasse laisse un passage <0,80 m
  - 1 végétation laisse un passage <0,80 m
- ✓ 78 sont de pondération égale à 3
  - 32 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissements comprises entre 4 et 27 cm avec une moyenne de 11 cm
  - 25 marches :
    - 3 constituent un obstacle du fait de leur hauteur de franchissement : 4 marches entre 14 et 17 cm, 3 marches entre 3 et 16 cm sans main courante et 2 marches de 3 et 15 cm
    - 22 représentent un obstacle car elles empiètent sur le cheminement et donc laissent un passage < à 0,80 cm
  - 9 gouttières laissent un passage < à 0,80 m
  - 4 tableaux EDF laissent un passage < à 0,80 m
  - 4 lampadaires laissent un passage < à 0,80 m
  - 2 bornes France Télécom laissent un passage < à 0,80 m
  - 1 poteau électrique et luminaire laisse un passage < à 0,80 m
  - 1 borne incendie laisse un passage < à 0,80 m

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les déficients visuels deux types se distinguent, il s'agit encore une fois des bordures de trottoir et des marches.**

77

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

39. Obstacles au cheminement des personnes âgées

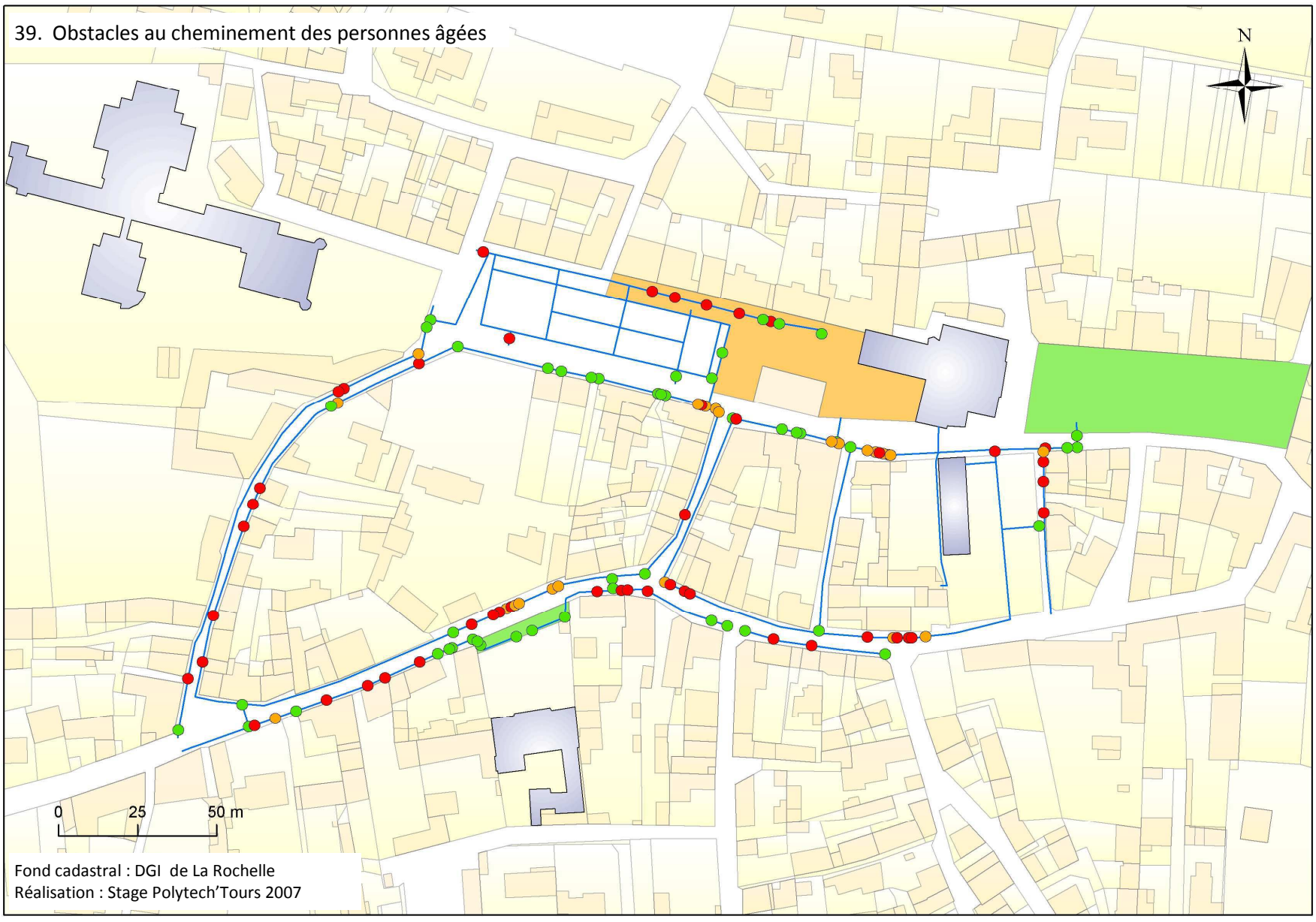



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

39. Obstacles au cheminement des personnes âgées




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

> Obstacles pour personnes âgées :

- ✓ 49 obstacles ne gênent pas les personnes âgées.
- ✓ 23 sont de pondération égale à 2
  - 5 jardinières laissent un passage < à 0,80 m
  - 5 panneaux de signalisation laissent un passage < à 0,80 m
  - 4 potelets laissent un passage < à 0,80 m
  - 2 jardinières privées laissent un passage < à 0,80 m
  - 2 pancartes commerçantes laissent un passage < à 0,80 m
  - 2 potelets privés laissent un passage < à 0,80 m
  - 1 panneau d'affichage laisse un passage < à 0,80 m
  - 1 banc laisse un passage < à 0,80 m
  - 1 végétation laisse un passage < à 0,80 m
- ✓ 47 sont de pondération égale à 3
  - 24 marches :
    - 2 constituent un obstacle du fait de leur hauteur de franchissement : 4 marches entre 14 et 17 cm, 3 marches entre 3 et 16 cm sans main courante
    - 22 représentent un obstacle car elles empiètent sur le cheminement et donc laissent un passage < à 0,80 cm
  - 9 gouttières laissent un passage < à 0,80 m
  - 4 tableaux EDF laissent un passage < à 0,80 m
  - 4 lampadaires laissent un passage < à 0,80 m
  - 2 bornes France Télécom laissent un passage < à 0,80 m
  - 1 poteau électrique et luminaire laisse un passage < à 0,80 m
  - 1 borne incendie laisse un passage < à 0,80 m
  - 1 grille d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 1 bordure de trottoir avec une hauteur de franchissement de 27 cm

**Les bordures de trottoirs sont franchissables par les personnes âgées ce qui signifie que leur hauteur est inférieure à 16 cm. Ce qui est le plus contraignant dans leur cheminement se sont les marches à l'interface piéton-cadre bâti et tous les escaliers de plus de trois marches sans main courante.**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

> Obstacles pour personnes âgées :

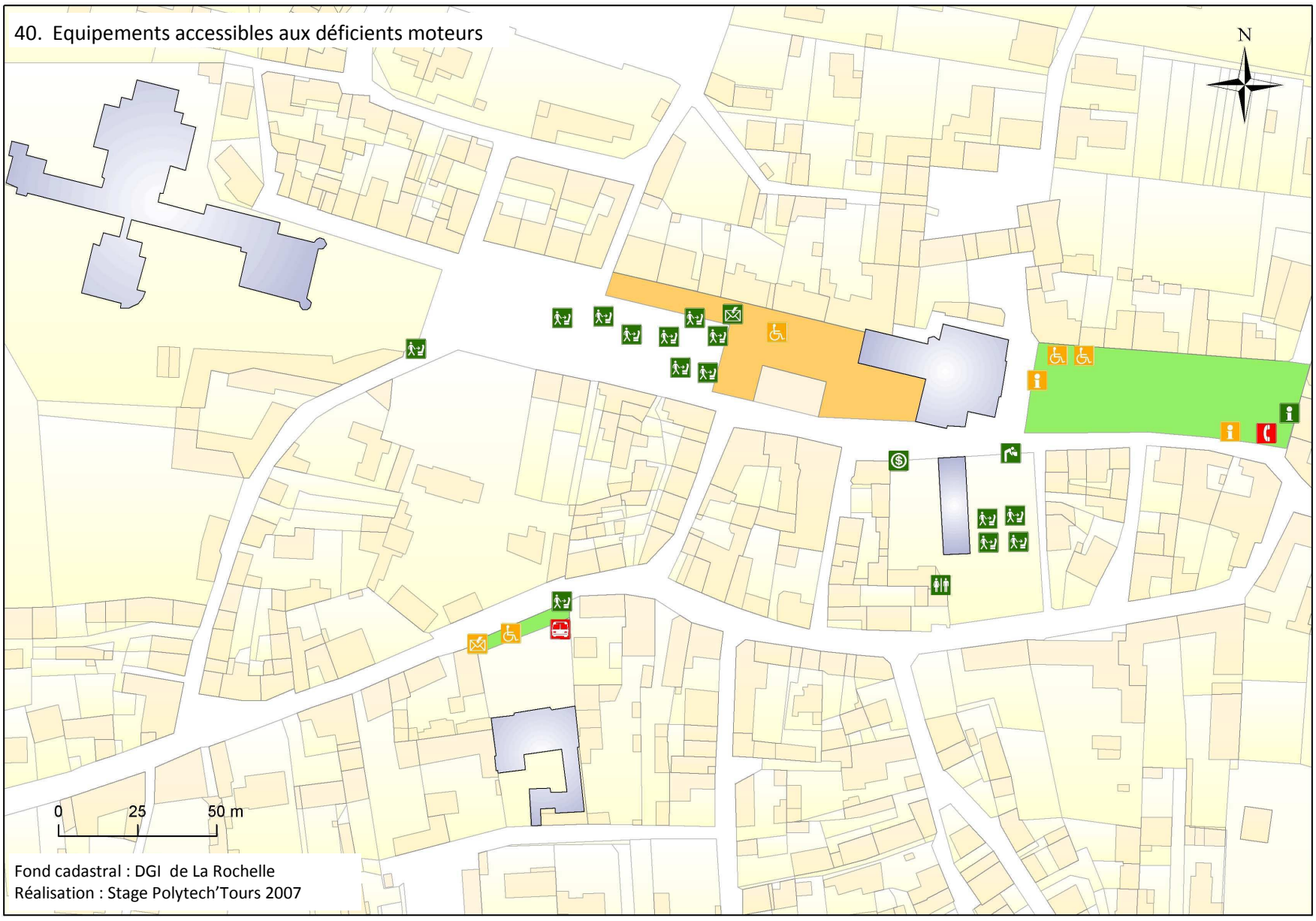
- ✓ 49 obstacles ne gênent pas les personnes âgées.
- ✓ 23 sont de pondération égale à 2
  - 5 jardinières laissent un passage < à 0,80 m
  - 5 panneaux de signalisation laissent un passage < à 0,80 m
  - 4 potelets laissent un passage < à 0,80 m
  - 2 jardinières privées laissent un passage < à 0,80 m
  - 2 pancartes commerçantes laissent un passage < à 0,80 m
  - 2 potelets privés laissent un passage < à 0,80 m
  - 1 panneau d'affichage laisse un passage < à 0,80 m
  - 1 banc laisse un passage < à 0,80 m
  - 1 végétation laisse un passage < à 0,80 m
- ✓ 47 sont de pondération égale à 3
  - 24 marches :
    - 2 constituent un obstacle du fait de leur hauteur de franchissement : 4 marches entre 14 et 17 cm, 3 marches entre 3 et 16 cm sans main courante
    - 22 représentent un obstacle car elles empiètent sur le cheminement et donc laissent un passage < à 0,80 cm
  - 9 gouttières laissent un passage < à 0,80 m
  - 4 tableaux EDF laissent un passage < à 0,80 m
  - 4 lampadaires laissent un passage < à 0,80 m
  - 2 bornes France Télécom laissent un passage < à 0,80 m
  - 1 poteau électrique et luminaire laisse un passage < à 0,80 m
  - 1 borne incendie laisse un passage < à 0,80 m
  - 1 grille d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 1 bordure de trottoir avec une hauteur de franchissement de 27 cm

**Les bordures de trottoirs sont franchissables par les personnes âgées ce qui signifie que leur hauteur est inférieure à 16 cm. Ce qui est le plus contraignant dans leur cheminement se sont les marches à l'interface piéton-cadre bâti et tous les escaliers de plus de trois marches sans main courante.**

79

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

40. Equipements accessibles aux déficients moteurs

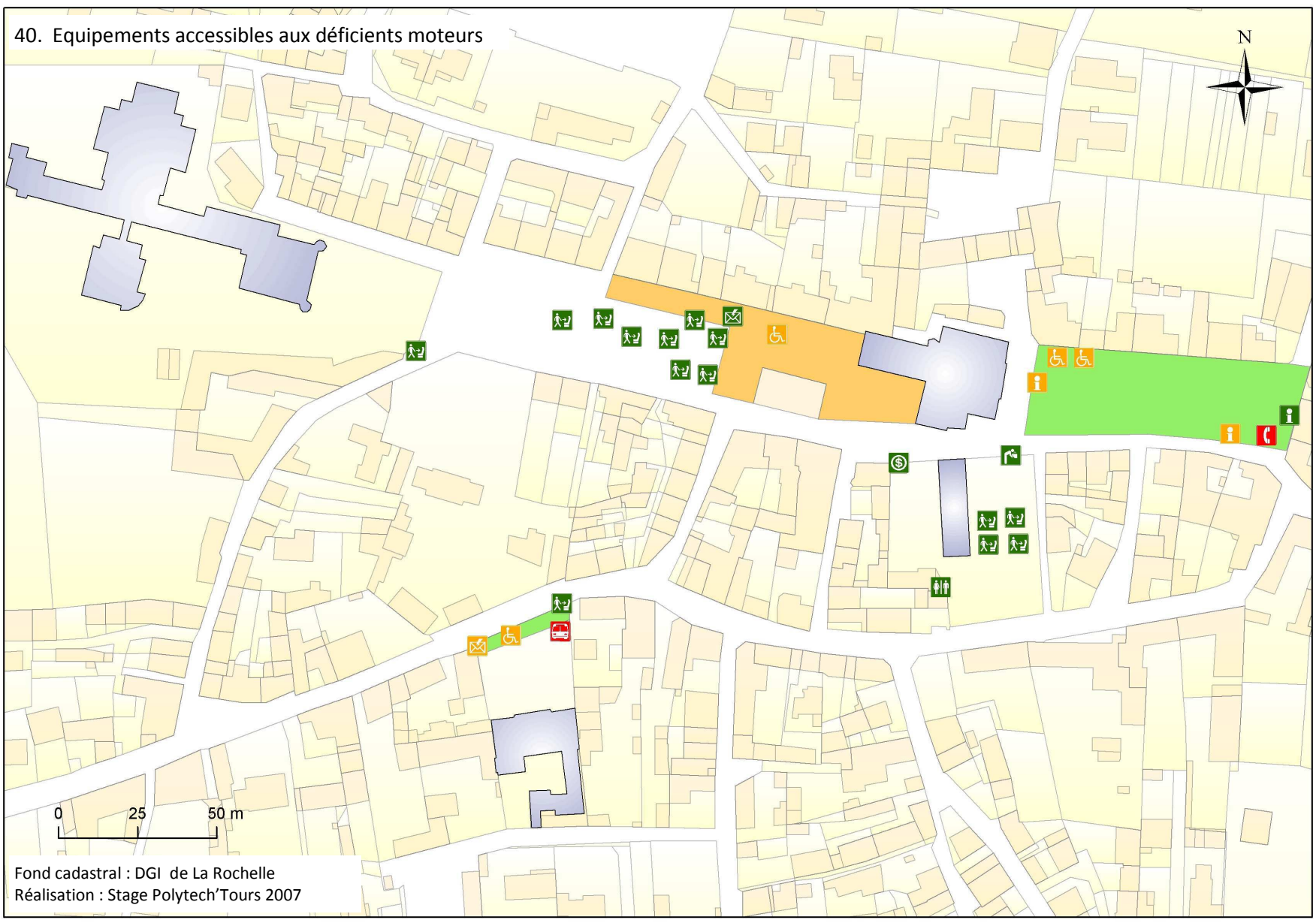



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

40. Equipements accessibles aux déficients moteurs




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 28 équipements ont été recensés sur le périmètre de Saint-Georges d'Oléron.

> Equipements :

- ✓ 28 équipements au total :
  - 19 de pondération égale à 1
  - 7 de pondération égale à 2
  - 2 de pondération égale à 3

> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 19 équipements leurs sont accessibles,
  - 14 bancs dont un est situé sur un trottoir inaccessible
  - 1 boîte aux lettres
  - 1 distributeur de billets
  - 1 fontaine d'eau potable
  - 1 plan
  - 1 toilette publique
- ✓ 7 équipements sont de pondération égale à 2 :
  - 4 places de parking handicapées
  - 2 plans
  - 1 boîte aux lettres
- ✓ 2 équipements sont de pondération égale à 3 :
  - 1 cabine téléphonique
  - 1 arrêt bus



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 28 équipements ont été recensés sur le périmètre de Saint-Georges d'Oléron.

> Equipements :

- ✓ 28 équipements au total :
  - 19 de pondération égale à 1
  - 7 de pondération égale à 2
  - 2 de pondération égale à 3

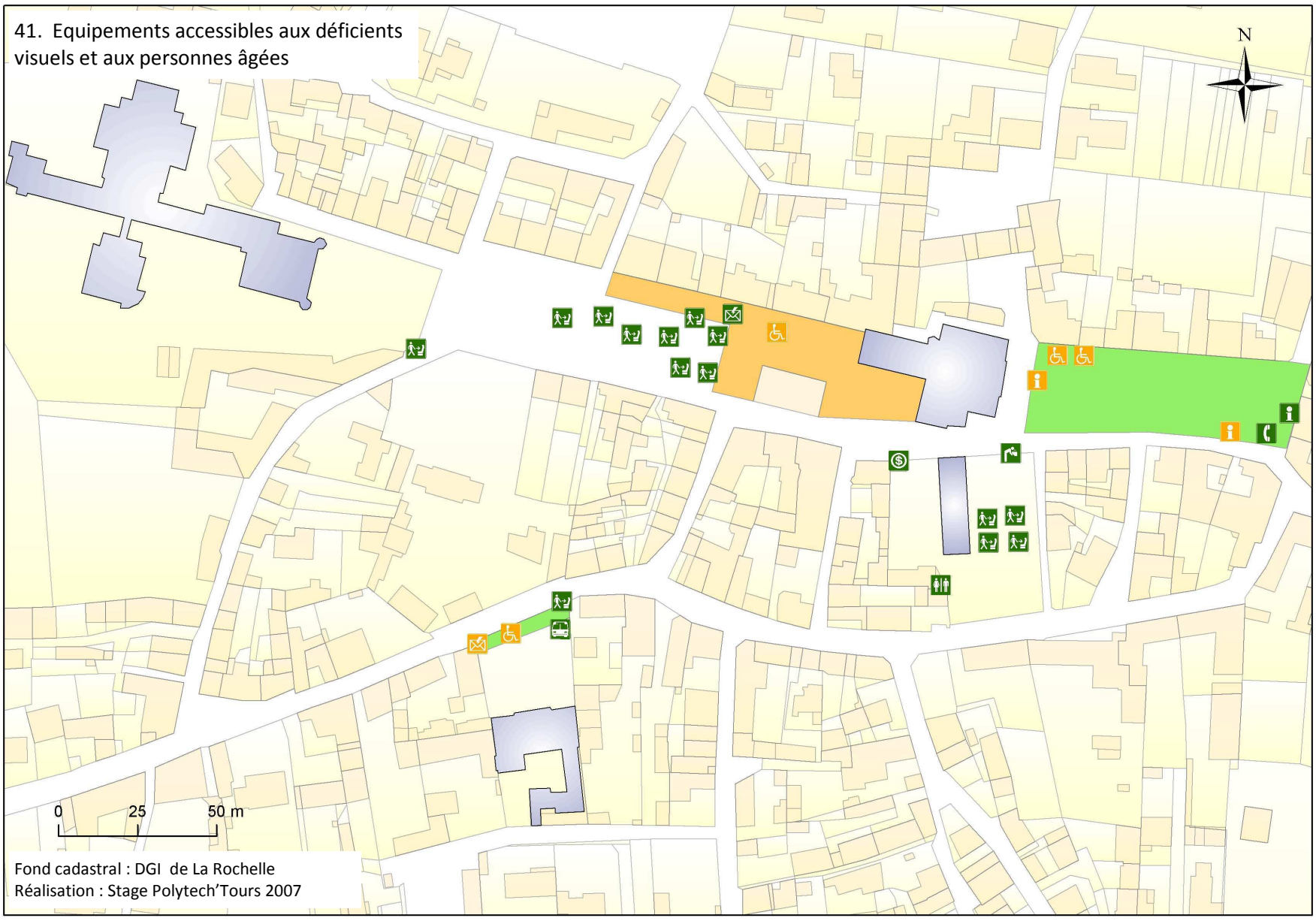
> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 19 équipements leurs sont accessibles,
  - 14 bancs dont un est situé sur un trottoir inaccessible
  - 1 boîte aux lettres
  - 1 distributeur de billets
  - 1 fontaine d'eau potable
  - 1 plan
  - 1 toilette publique
- ✓ 7 équipements sont de pondération égale à 2 :
  - 4 places de parking handicapées
  - 2 plans
  - 1 boîte aux lettres
- ✓ 2 équipements sont de pondération égale à 3 :
  - 1 cabine téléphonique
  - 1 arrêt bus

81

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

41. Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées

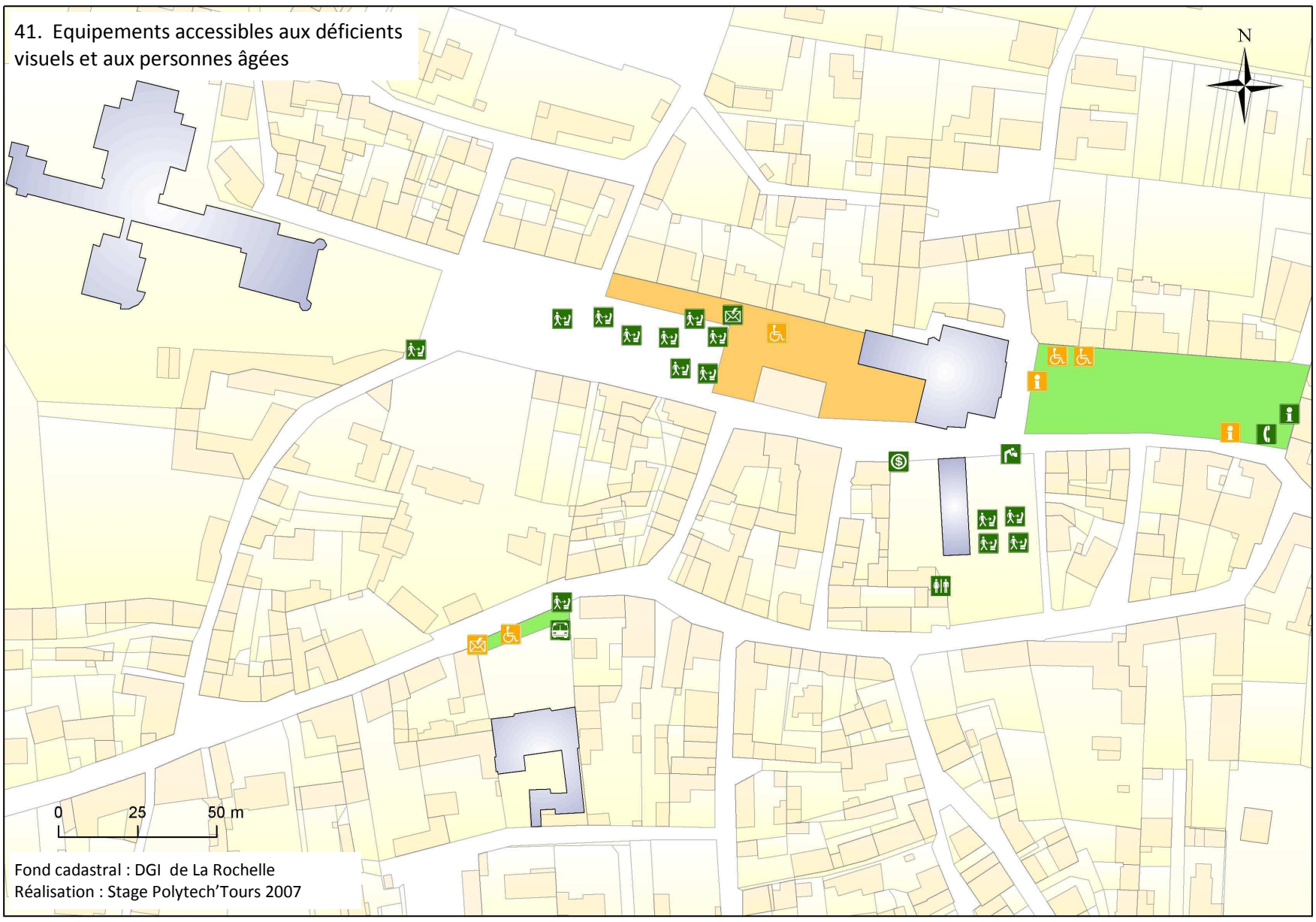



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

41. Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences visuelles :

- ✓ 21 équipements leurs sont accessibles,
  - 14 bancs
  - 1 boîte aux lettres
  - 1 cabine téléphonique
  - 1 distributeur de billets
  - 1 fontaine d'eau potable
  - 1 plan
  - 1 toilette publique
  - 1 arrêt bus
- ✓ 7 équipements sont de pondération 2 :
  - 4 places de parking handicapées
  - 2 plans
  - 1 boîte aux lettres

- ✓ **Aucun équipement** n'est **de pondération 3 pour ce type de handicap.**

> Equipements concernant les personnes âgées:

- ✓ Idem que pour les personnes handicapées visuelles.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences visuelles :

- ✓ 21 équipements leurs sont accessibles,
  - 14 bancs
  - 1 boîte aux lettres
  - 1 cabine téléphonique
  - 1 distributeur de billets
  - 1 fontaine d'eau potable
  - 1 plan
  - 1 toilette publique
  - 1 arrêt bus
- ✓ 7 équipements sont de pondération 2 :
  - 4 places de parking handicapées
  - 2 plans
  - 1 boîte aux lettres

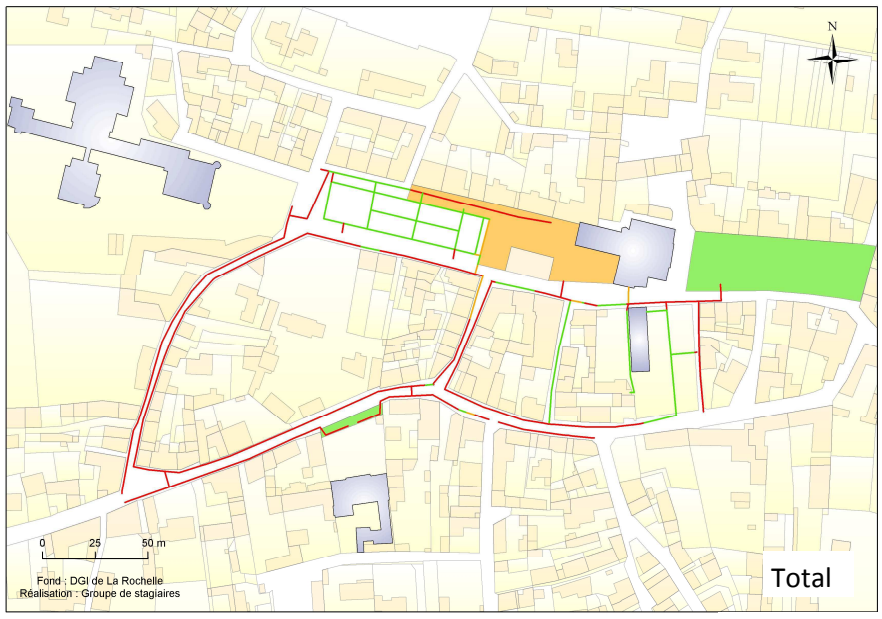
- ✓ **Aucun équipement** n'est **de pondération 3 pour ce type de handicap.**

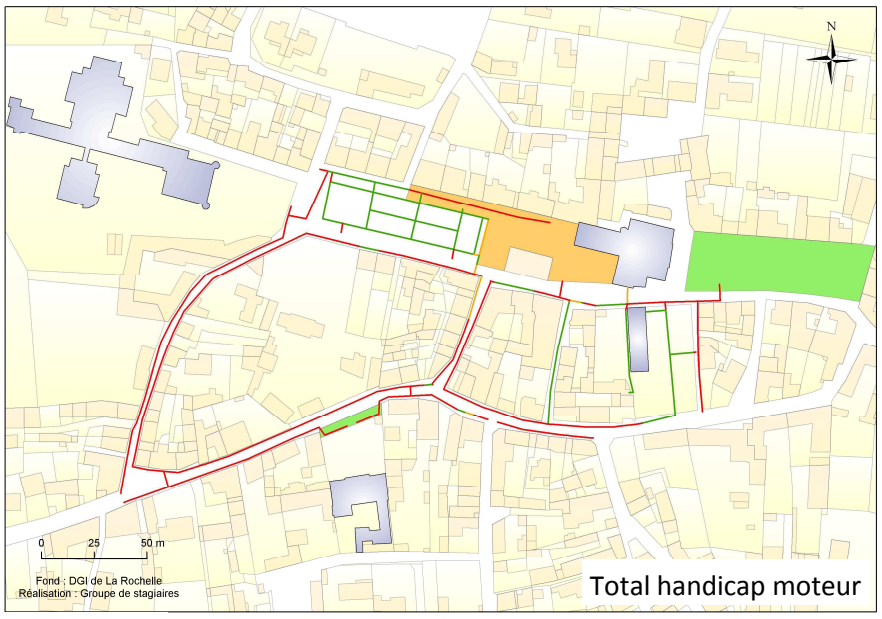
> Equipements concernant les personnes âgées:

- ✓ Idem que pour les personnes handicapées visuelles.

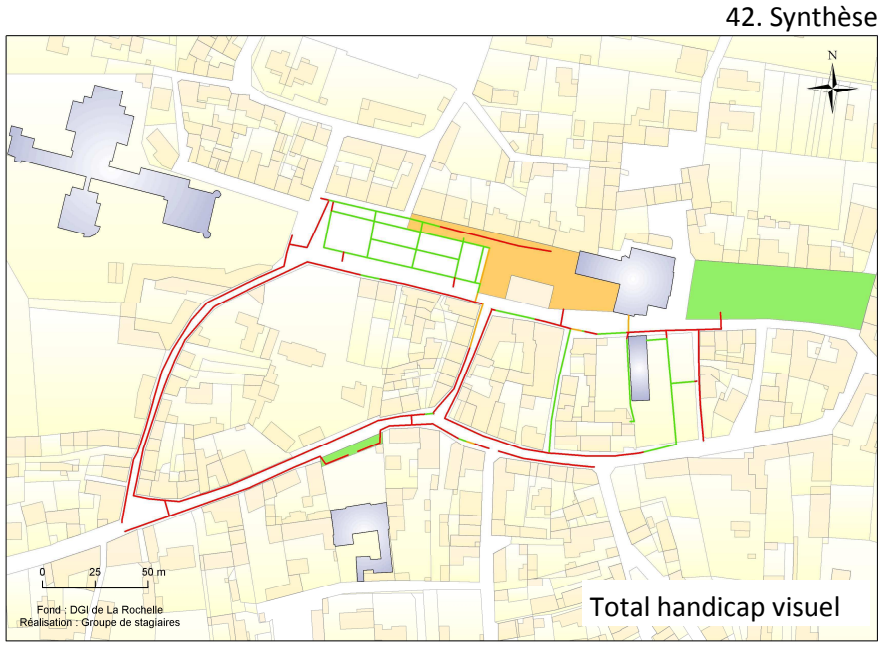
83

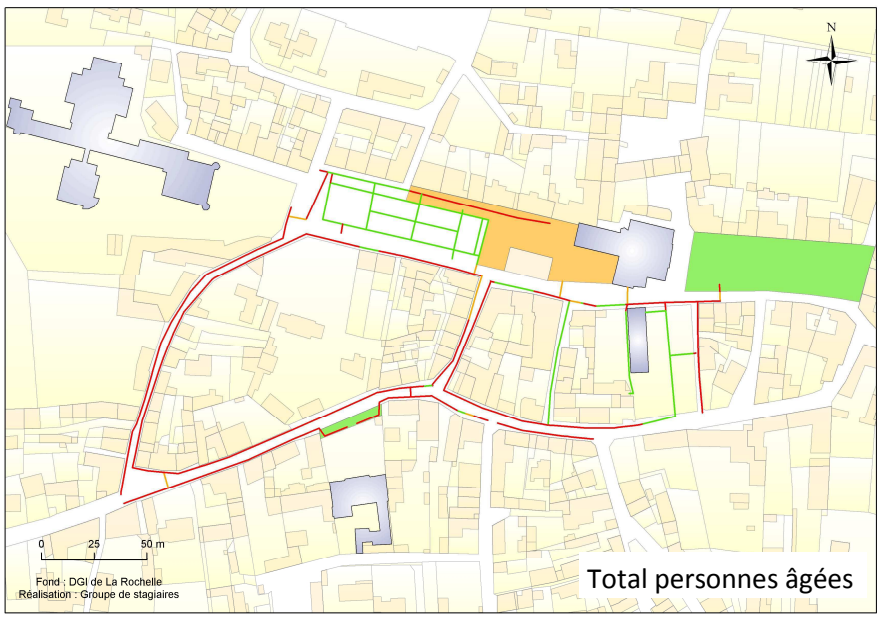
*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*



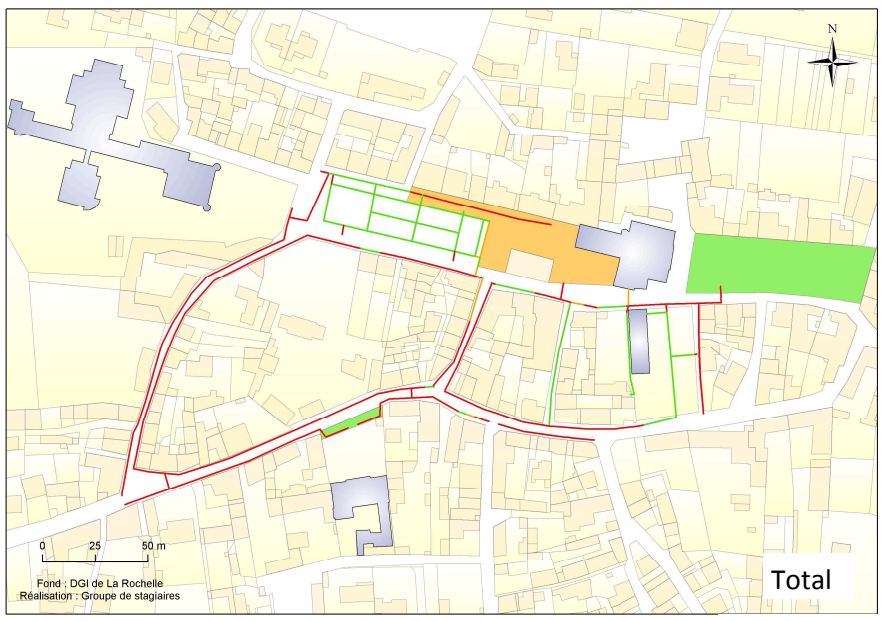

42. Synthèse de l'accessibilité

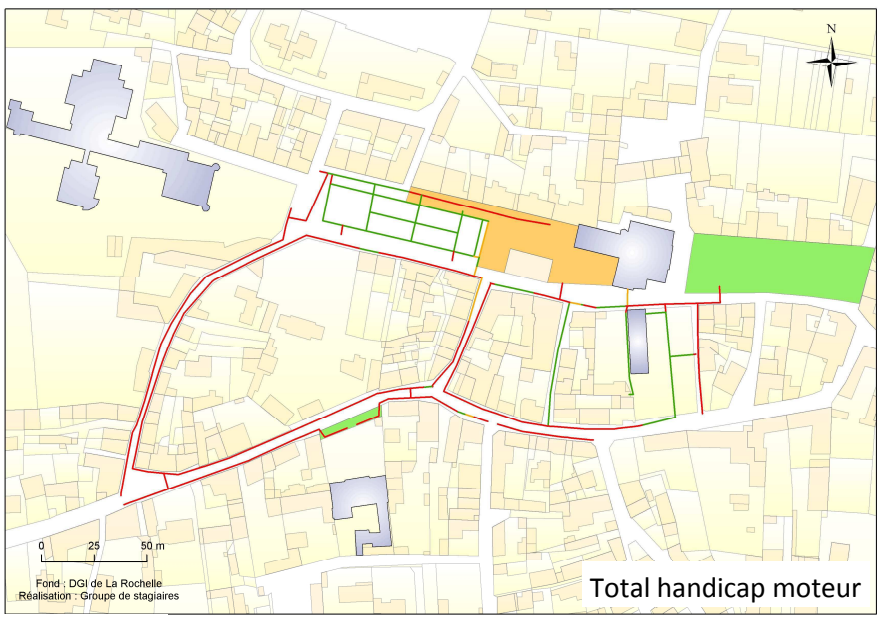


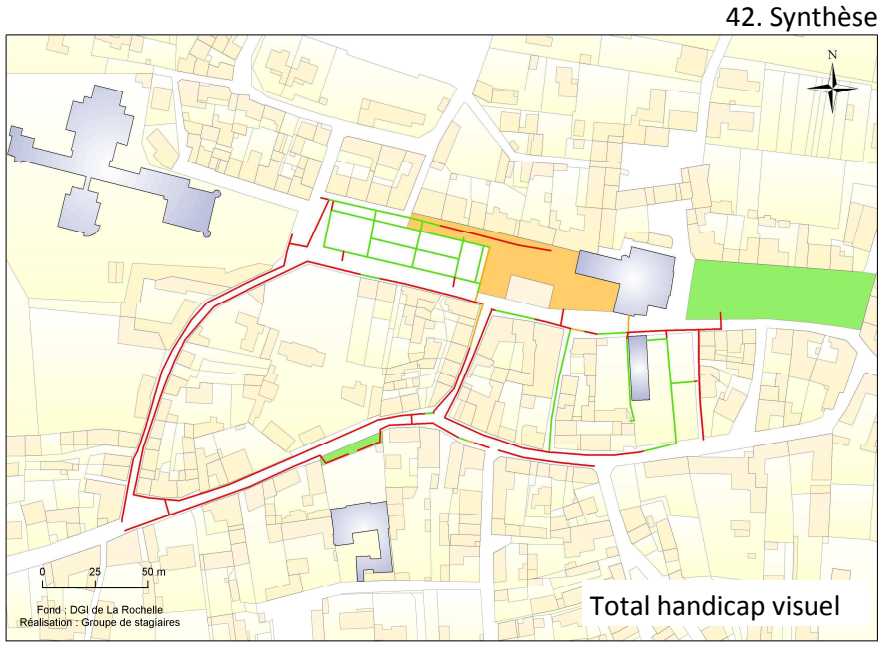


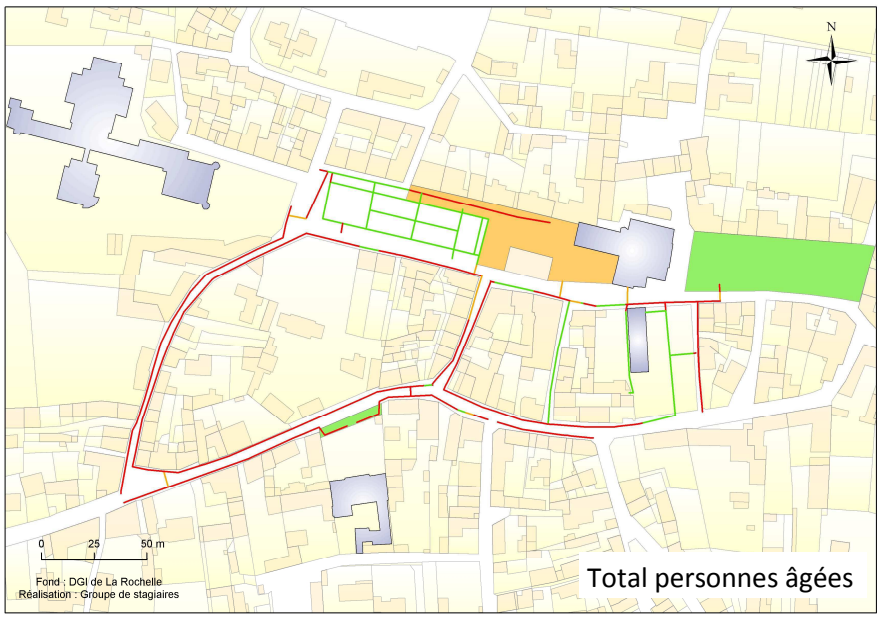

DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




42. Synthèse de l'accessibilité

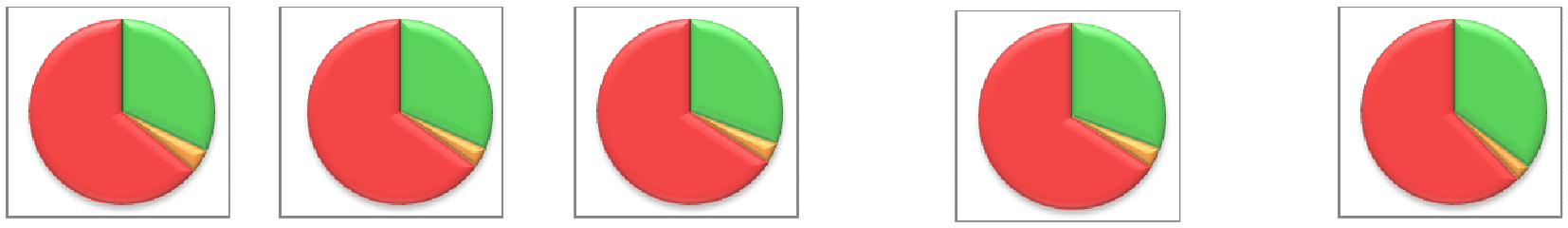


A partir des tables des cartes ci-contre, établies comme expliquées dans la méthode, nous avons pu obtenir les données du tableau suivant :

Saint-Georges le 12/07/07

| | Cheminement | % | Total | % | Total handicap moteur | % | Total handicap visuel | % | Total personnes âgées | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vert | 662,63 | 35,21 | 577,60 | 30,69 | 577,60 | 30,69 | 594,54 | 31,59 | 601,97 | 31,99 |
| Orange | 50,63 | 2,69 | 65,49 | 3,48 | 65,49 | 3,48 | 63,00 | 3,35 | 73,71 | 3,92 |
| Rouge | 1 168,53 | 62,10 | 1 238,70 | 65,83 | 1 238,70 | 65,83 | 1 224,25 | 65,06 | 1 206,11 | 64,09 |
| total | 1 881,79 | 100,00 | 1 881,79 | 100,00 | 1 881,79 | 100,00 | 1 881,79 | 100,00 | 1 881,79 | 100,00 |



43. Comparaison des mètres linéaires accessibles

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

Au vu des deux premières séries de pourcentages, nous pouvons constater que les obstacles ont peu d'influence sur la pondération du cheminement. Nous pouvons constater que le pourcentage de mètres linéaires aux normes est conséquent et ce même lorsque les obstacles sont pris en compte. Il n'existe pas de réelles différences entre les types de handicap.



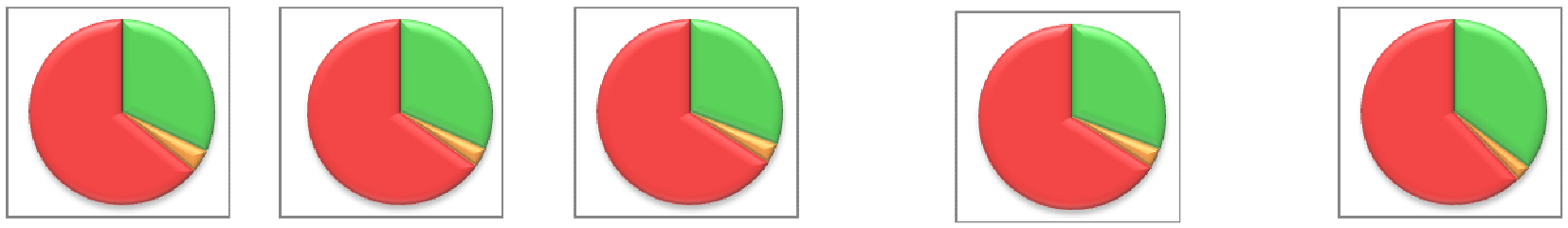
DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

A partir des tables des cartes ci-contre, établies comme expliquées dans la méthode, nous avons pu obtenir les données du tableau suivant :

Saint-Georges le 12/07/07

| | Cheminement | % | Total | % | Total handicap moteur | % | Total handicap visuel | % | Total personnes âgées | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vert | 662,63 | 35,21 | 577,60 | 30,69 | 577,60 | 30,69 | 594,54 | 31,59 | 601,97 | 31,99 |
| Orange | 50,63 | 2,69 | 65,49 | 3,48 | 65,49 | 3,48 | 63,00 | 3,35 | 73,71 | 3,92 |
| Rouge | 1 168,53 | 62,10 | 1 238,70 | 65,83 | 1 238,70 | 65,83 | 1 224,25 | 65,06 | 1 206,11 | 64,09 |
| total | 1 881,79 | 100,00 | 1 881,79 | 100,00 | 1 881,79 | 100,00 | 1 881,79 | 100,00 | 1 881,79 | 100,00 |



43. Comparaison des mètres linéaires accessibles

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

Au vu des deux premières séries de pourcentages, nous pouvons constater que les obstacles ont peu d'influence sur la pondération du cheminement. Nous pouvons constater que le pourcentage de mètres linéaires aux normes est conséquent et ce même lorsque les obstacles sont pris en compte. Il n'existe pas de réelles différences entre les types de handicap.

85

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

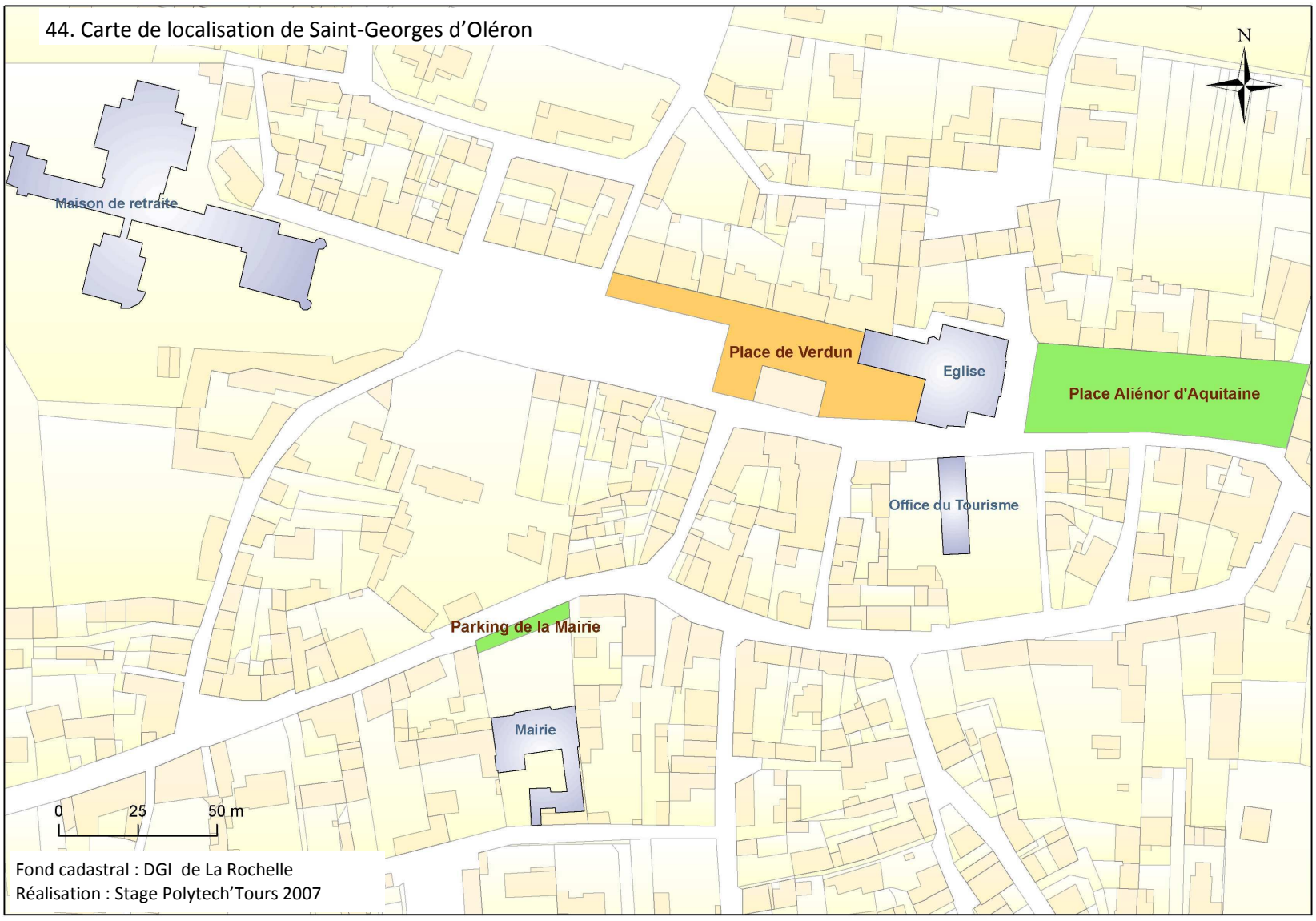
*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

86

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

I.3.2 Les chaînes de mobilité par PMR sur le périmètre de Saint-Georges d'Oléron :

44. Carte de localisation de Saint-Georges d'Oléron




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

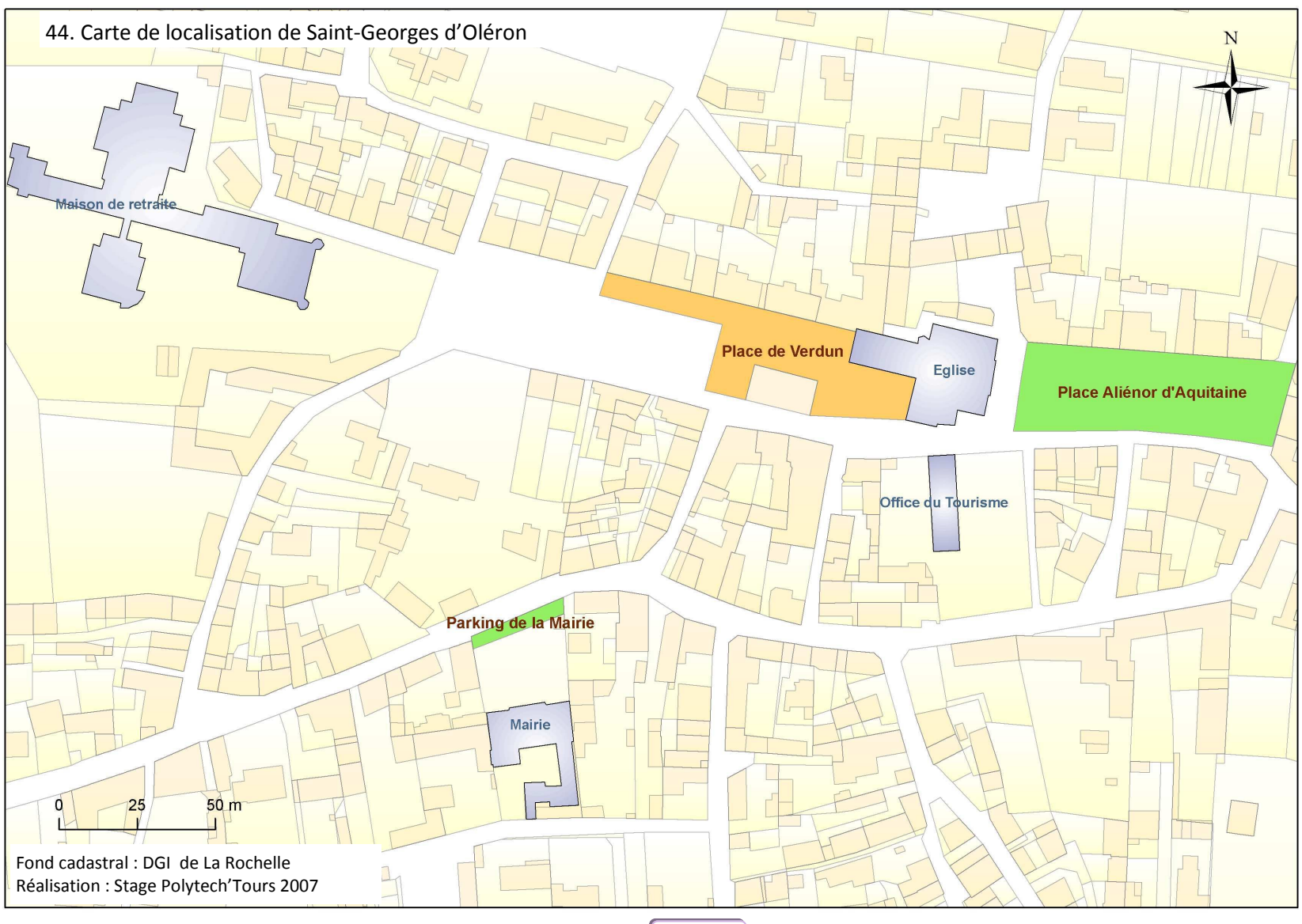


DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

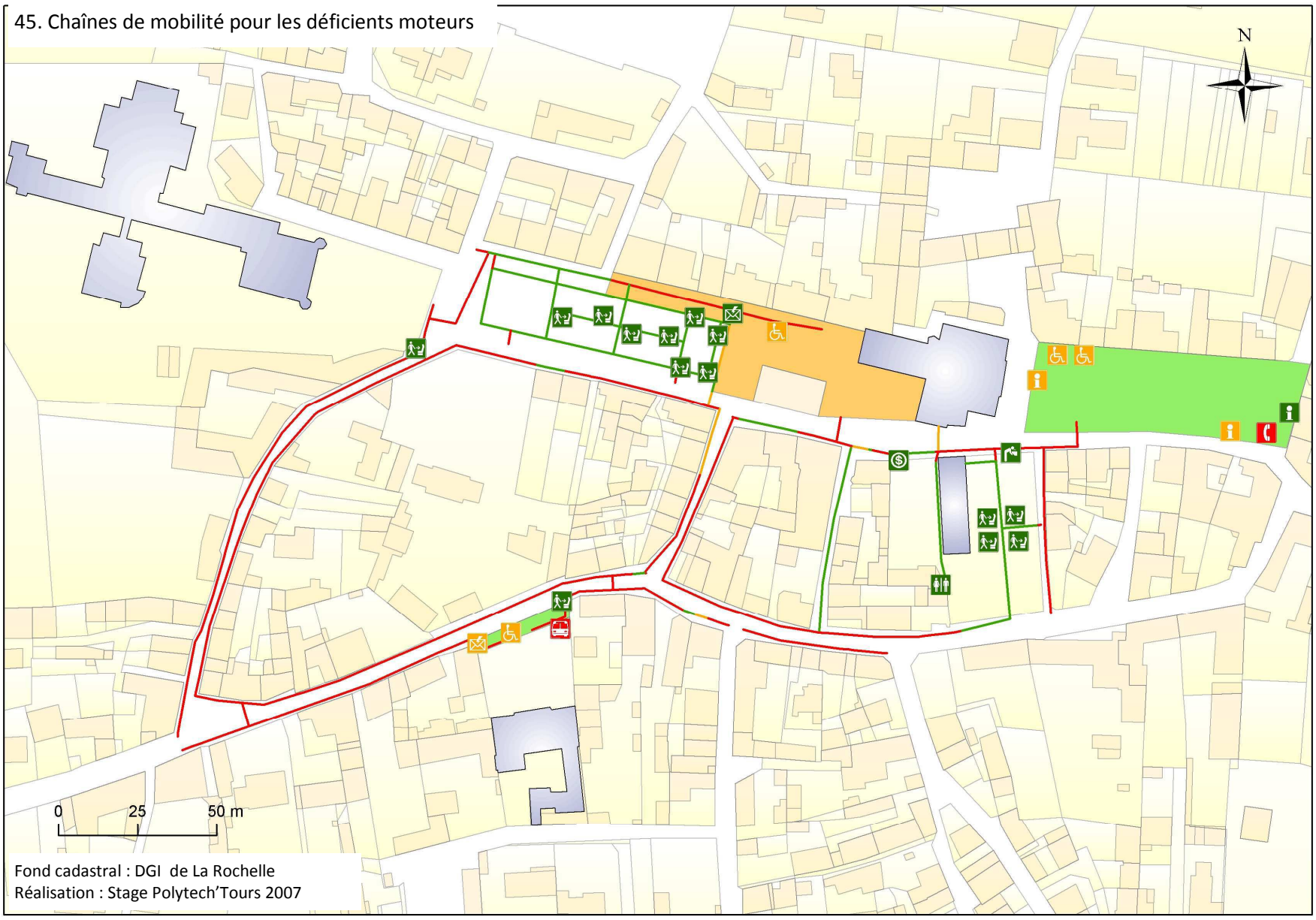
I.3.2 Les chaînes de mobilité par PMR sur le périmètre de Saint-Georges d'Oléron :

44. Carte de localisation de Saint-Georges d'Oléron




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

45. Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs

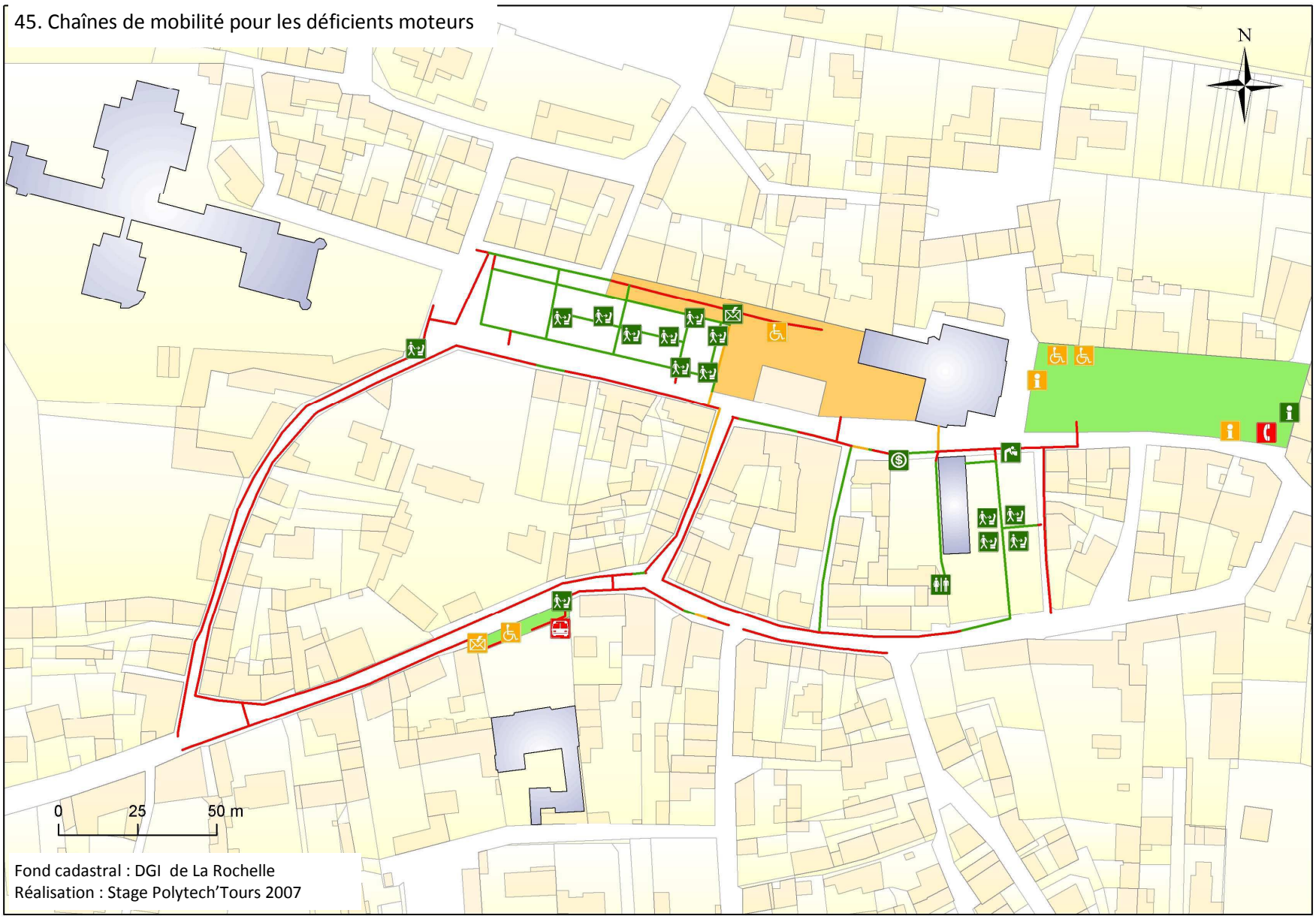



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

45. Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap moteur :

Sur le périmètre étudié, quatre places de parking pour personnes handicapées ont été répertoriées. Celles-ci sont concentrées sur les deux principaux parkings du périmètre. Toutefois selon les normes en vigueur ces places ne sont pas conformes dans la mesure où elles ne sont pas indiquées par une signalisation réglementaire. Pour trois d'entre elles, il n'y a pas de marquage au sol. Cependant elles peuvent être utilisées par des personnes atteintes de handicap moteur. Nous pouvons ainsi partir de ces places pour étudier les chaînes de mobilité possibles.

- ✓ A partir de la Place Aliénor d'Aquitaine

Sur cette place, une personne handicapée motrice peut lire les informations de trois plans mais ne peut pas avoir accès à la cabine téléphonique. De cette place, aucun cheminement n'est offert à la personne handicapée motrice.

- ✓ A partir de la Place de Verdun

La personne handicapée motrice peut se déplacer sur l'ensemble de la place, mais elle risque d'être gênée dans son parcours par des défauts de revêtement. Elle a accès à une boîte aux lettres située à l'angle du square. Du côté impair de la place, la personne peut entrer à quatre reprises dans ce même square. Mais elle ne peut pas utiliser la rampe à l'extérieur du square, celle-ci étant trop étroite.

- ✓ A partir du parking de la Mairie

De ce parking, aucun cheminement ne lui est accessible. L'accès à la Mairie ne lui est pas possible en raison de la trop forte topographie de la rampe.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap moteur :

Sur le périmètre étudié, quatre places de parking pour personnes handicapées ont été répertoriées. Celles-ci sont concentrées sur les deux principaux parkings du périmètre. Toutefois selon les normes en vigueur ces places ne sont pas conformes dans la mesure où elles ne sont pas indiquées par une signalisation réglementaire. Pour trois d'entre elles, il n'y a pas de marquage au sol. Cependant elles peuvent être utilisées par des personnes atteintes de handicap moteur. Nous pouvons ainsi partir de ces places pour étudier les chaînes de mobilité possibles.

- ✓ A partir de la Place Aliénor d'Aquitaine

Sur cette place, une personne handicapée motrice peut lire les informations de trois plans mais ne peut pas avoir accès à la cabine téléphonique. De cette place, aucun cheminement n'est offert à la personne handicapée motrice.

- ✓ A partir de la Place de Verdun

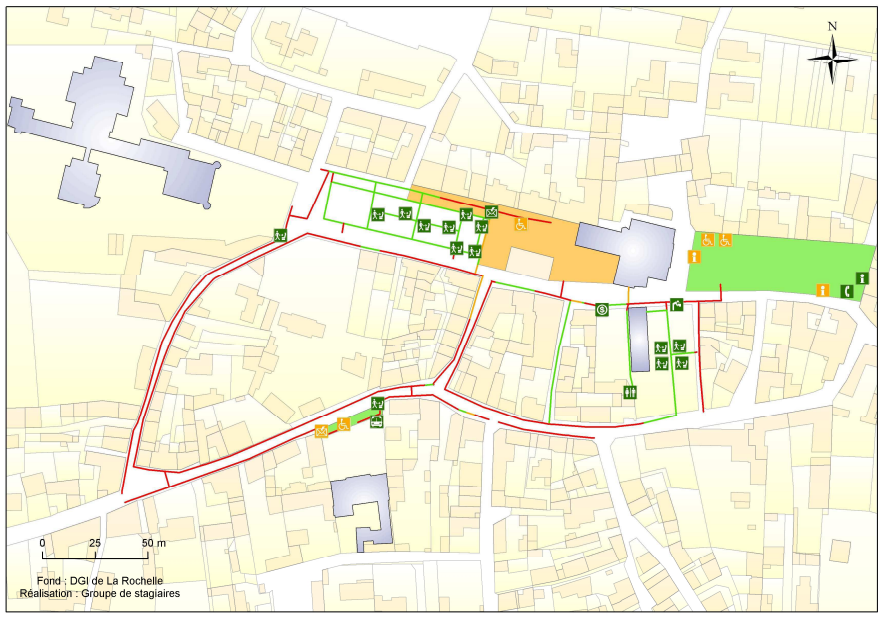
La personne handicapée motrice peut se déplacer sur l'ensemble de la place, mais elle risque d'être gênée dans son parcours par des défauts de revêtement. Elle a accès à une boîte aux lettres située à l'angle du square. Du côté impair de la place, la personne peut entrer à quatre reprises dans ce même square. Mais elle ne peut pas utiliser la rampe à l'extérieur du square, celle-ci étant trop étroite.

- ✓ A partir du parking de la Mairie

De ce parking, aucun cheminement ne lui est accessible. L'accès à la Mairie ne lui est pas possible en raison de la trop forte topographie de la rampe.

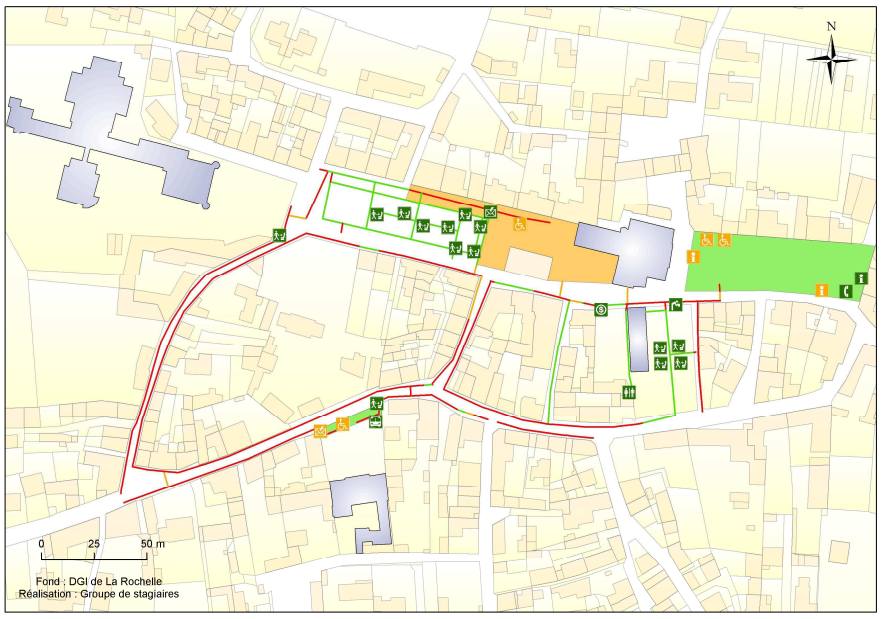
89

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*



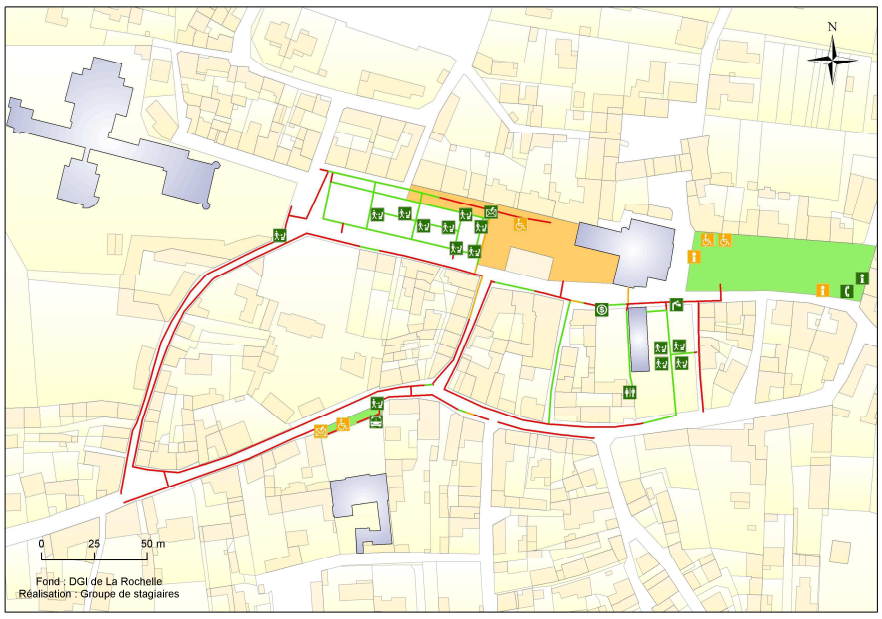

46. Chaînes de mobilité pour les déficients visuels

47. Chaînes de mobilité pour les personnes âgées



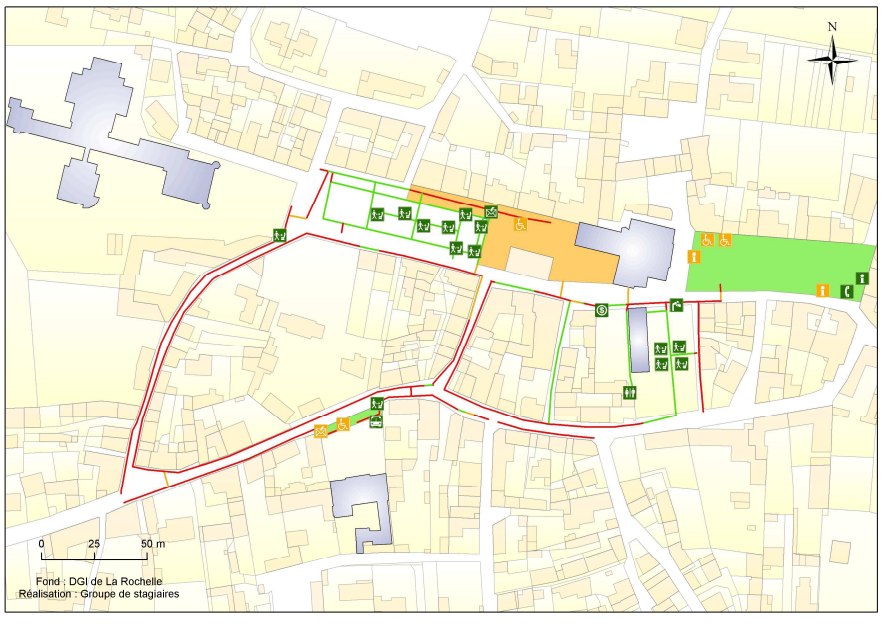



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




46. Chaînes de mobilité pour les déficients visuels

47. Chaînes de mobilité pour les personnes âgées



Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap visuel :

- ✓ A partir de la Place Aliénor d'Aquitaine

La personne atteinte de handicap visuel peut avoir accès à un seul plan d'information, les deux autres manquant de lisibilité. Elle peut également se servir de la cabine téléphonique. En l'absence de bande d'éveil de vigilance, elle ne peut traverser la rue des Dames.

- ✓ A partir de la Place de Verdun

La personne handicapée motrice peut se déplacer sur l'ensemble de la place. Elle a accès à une boîte aux lettres située à l'angle du square. Du côté impair de la place, la personne peut entrer à quatre reprises dans ce même square. La personne peut sortir de ce square, dans la rue Rhin et Danube, par la rampe. En l'absence répétée de bandes d'éveil de vigilance, la personne ne peut traverser ni la rue Rhin et Danube ni la rue des Dames.

- ✓ A partir du parking de la Mairie

Sur le parking, la personne n'a pas accès à la boîte aux lettres, en effet la fente de dépôt des lettres est trop élevée. De cette place, la personne a accès à la Mairie. En revanche, tout comme pour la personne handicapée motrice, aucun cheminement partant de cette place ne lui est proposé. En effet, le trottoir est trop étroit et obstrué par un panneau de signalisation.

Chaînes de mobilité pour les personnes âgées :

- ✓ A partir de la Place Aliénor d'Aquitaine

La personne âgée peut avoir accès à un seul plan d'information, les deux autres manquant de lisibilité. Elle peut également se servir de la cabine téléphonique. Le cheminement permettant l'accès au passage piéton ne lui est pas accessible dans la mesure où il est trop étroit.

- ✓ A partir de la Place de Verdun

De cette place, la personne âgée a accès à une boîte aux lettres située à l'angle du square. La personne peut entrer ou sortir du square à cinq reprises du côté impair de la place. Deux entrées ne lui sont pas accessibles en raison de la présence d'escaliers sans main courante. Une entrée dans la rue des Dames lui est accessible, mais elle aboutit sur la voirie ce qui met la personne en situation d'insécurité. La personne peut traverser la rue des Dames à trois reprises mais par deux fois elle ne peut pas poursuivre son cheminement sur le trottoir d'en face, ce dernier étant obstrué par plusieurs obstacles successifs. En utilisant le passage piéton devant l'église, la personne a accès à un distributeur de billets, et à des toilettes publiques mais elle ne peut pas se rendre à l'office du tourisme car la largeur de l'accotement est restreinte suite à des marches.

- ✓ A partir du parking de la Mairie :

Sur le parking, la personne n'a pas accès à la boîte aux lettres, en effet la fente de dépôt des lettres est trop élevée. De cette place, la personne a accès à la mairie. En revanche, tout comme pour la personne handicapée motrice, aucun cheminement partant de cette place ne lui est proposé. En effet le trottoir est trop étroit.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap visuel :

- ✓ A partir de la Place Aliénor d'Aquitaine

La personne atteinte de handicap visuel peut avoir accès à un seul plan d'information, les deux autres manquant de lisibilité. Elle peut également se servir de la cabine téléphonique. En l'absence de bande d'éveil de vigilance, elle ne peut traverser la rue des Dames.

- ✓ A partir de la Place de Verdun

La personne handicapée motrice peut se déplacer sur l'ensemble de la place. Elle a accès à une boîte aux lettres située à l'angle du square. Du côté impair de la place, la personne peut entrer à quatre reprises dans ce même square. La personne peut sortir de ce square, dans la rue Rhin et Danube, par la rampe. En l'absence répétée de bandes d'éveil de vigilance, la personne ne peut traverser ni la rue Rhin et Danube ni la rue des Dames.

- ✓ A partir du parking de la Mairie

Sur le parking, la personne n'a pas accès à la boîte aux lettres, en effet la fente de dépôt des lettres est trop élevée. De cette place, la personne a accès à la Mairie. En revanche, tout comme pour la personne handicapée motrice, aucun cheminement partant de cette place ne lui est proposé. En effet, le trottoir est trop étroit et obstrué par un panneau de signalisation.

Chaînes de mobilité pour les personnes âgées :

- ✓ A partir de la Place Aliénor d'Aquitaine

La personne âgée peut avoir accès à un seul plan d'information, les deux autres manquant de lisibilité. Elle peut également se servir de la cabine téléphonique. Le cheminement permettant l'accès au passage piéton ne lui est pas accessible dans la mesure où il est trop étroit.

- ✓ A partir de la Place de Verdun

De cette place, la personne âgée a accès à une boîte aux lettres située à l'angle du square. La personne peut entrer ou sortir du square à cinq reprises du côté impair de la place. Deux entrées ne lui sont pas accessibles en raison de la présence d'escaliers sans main courante. Une entrée dans la rue des Dames lui est accessible, mais elle aboutit sur la voirie ce qui met la personne en situation d'insécurité. La personne peut traverser la rue des Dames à trois reprises mais par deux fois elle ne peut pas poursuivre son cheminement sur le trottoir d'en face, ce dernier étant obstrué par plusieurs obstacles successifs. En utilisant le passage piéton devant l'église, la personne a accès à un distributeur de billets, et à des toilettes publiques mais elle ne peut pas se rendre à l'office du tourisme car la largeur de l'accotement est restreinte suite à des marches.

- ✓ A partir du parking de la Mairie :

Sur le parking, la personne n'a pas accès à la boîte aux lettres, en effet la fente de dépôt des lettres est trop élevée. De cette place, la personne a accès à la mairie. En revanche, tout comme pour la personne handicapée motrice, aucun cheminement partant de cette place ne lui est proposé. En effet le trottoir est trop étroit.

91

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

### I.3.3 L'élaboration de préconisations d'aménagement à partir des enjeux soulevés pour le périmètre :

A partir des comptages précédents et de la mise en évidence des chaînes de mobilité les atouts et les faiblesses du périmètre peuvent se dégager.

| Atouts |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre. |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Mauvaise lisibilité des panneaux d'informations |
| Etroitesse des trottoirs liée à l'ancienneté du bourg |
| Marches à l'interface piéton et cadre bâti ancien |

48. Atouts et faiblesses du périmètre

Comme annoncé, des enjeux sont proposés pour répondre aux faiblesses décrites ci-dessus tout en s'appuyant sur les éventuels atouts.

L'élaboration des chaînes de mobilité correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'enjeux ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Saint-Georges d'Oléron
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- Revaloriser la place des piétons dans le centre ancien
- S'adapter à l'architecture du bâti ancien



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

I.3.3 L'élaboration de préconisations d'aménagement à partir des enjeux soulevés pour le périmètre :

A partir des comptages précédents et de la mise en évidence des chaînes de mobilité les atouts et les faiblesses du périmètre peuvent se dégager.

Atouts

Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre.

Faiblesses

Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation

Mauvais traitement des passages piétons

Mauvaise lisibilité des panneaux d'informations

Etroitesse des trottoirs liée à l'ancienneté du bourg

Marches à l'interface piéton et cadre bâti ancien

48. Atouts et faiblesses du périmètre

Comme annoncé, des enjeux sont proposés pour répondre aux faiblesses décrites ci-dessus tout en s'appuyant sur les éventuels atouts.

L'élaboration des chaînes de mobilité correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'enjeux ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Saint-Georges d'Oléron
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- Revaloriser la place des piétons dans le centre ancien
- S'adapter à l'architecture du bâti ancien

92

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux actions à mener ultérieurement et ce en priorité :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation. Pour la place réservée aux personnes handicapées située Place de Verdun un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Cette place doit également être élargie pour atteindre 3,30 m de large. Un marquage au sol et une signalisation aux normes pour les places situées sur la Place d'Aliénor d'Aquitaine et dans la rue de la République sont également obligatoires.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de bande d'éveil de vigilance. Les passages piétons situés au niveau de l'église et du square nécessitent la mise en place de bandes d'éveil de vigilance. Tous les autres nécessitent des abaissés aux normes et des bandes d'éveil de vigilance. A chaque intersection ou carrefour avec la rue de la République de nouveaux passages piétons seraient nécessaires. Dans la rue des Dames deux passages piéton seraient nécessaires en face des sorties du square et sur la portion de la rue des Dames de la maison de retraite au carrefour avec la rue de la République.

- ✓ Mise aux normes des panneaux d'information pour les plans d'information situés sur la place d'Aliénor d'Aquitaine.

- ✓ La mise en place d'un secteur piéton ne se prête pas à ce périmètre, il faudrait plutôt instaurer une zone limitée à 30 km/h pour les véhicules dans la rue des Dames entre l'église et la maison de retraite. En effet cette portion commerçante de la rue borde la place de Verdun et le square ce qui fait d'elle un lieu attirant les piétons. Un ralentissement ponctuel de la vitesse dans la rue de la République devant la mairie serait également nécessaire afin d'en sécuriser ses abords.

- ✓ Mise aux normes du cheminement piéton, même aux dépens de la circulation automobile. La rue de la République voit sa largeur de trottoir réduite suite aux nombreuses marches. Selon les normes, si le trottoir fait 1,40 m de part et d'autre, 0,80 m au pied des marches suffisent. Cet élargissement risque de réduire la voirie et de contraindre la circulation à une voie.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux actions à mener ultérieurement et ce en priorité :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation. Pour la place réservée aux personnes handicapées située Place de Verdun un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Cette place doit également être élargie pour atteindre 3,30 m de large. Un marquage au sol et une signalisation aux normes pour les places situées sur la Place d'Aliénor d'Aquitaine et dans la rue de la République sont également obligatoires.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de bande d'éveil de vigilance. Les passages piétons situés au niveau de l'église et du square nécessitent la mise en place de bandes d'éveil de vigilance. Tous les autres nécessitent des abaissés aux normes et des bandes d'éveil de vigilance. A chaque intersection ou carrefour avec la rue de la République de nouveaux passages piétons seraient nécessaires. Dans la rue des Dames deux passages piéton seraient nécessaires en face des sorties du square et sur la portion de la rue des Dames de la maison de retraite au carrefour avec la rue de la République.

- ✓ Mise aux normes des panneaux d'information pour les plans d'information situés sur la place d'Aliénor d'Aquitaine.

- ✓ La mise en place d'un secteur piéton ne se prête pas à ce périmètre, il faudrait plutôt instaurer une zone limitée à 30 km/h pour les véhicules dans la rue des Dames entre l'église et la maison de retraite. En effet cette portion commerçante de la rue borde la place de Verdun et le square ce qui fait d'elle un lieu attirant les piétons. Un ralentissement ponctuel de la vitesse dans la rue de la République devant la mairie serait également nécessaire afin d'en sécuriser ses abords.

- ✓ Mise aux normes du cheminement piéton, même aux dépens de la circulation automobile. La rue de la République voit sa largeur de trottoir réduite suite aux nombreuses marches. Selon les normes, si le trottoir fait 1,40 m de part et d'autre, 0,80 m au pied des marches suffisent. Cet élargissement risque de réduire la voirie et de contraindre la circulation à une voie.

93

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

# Saint-Pierre d'Oléron



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

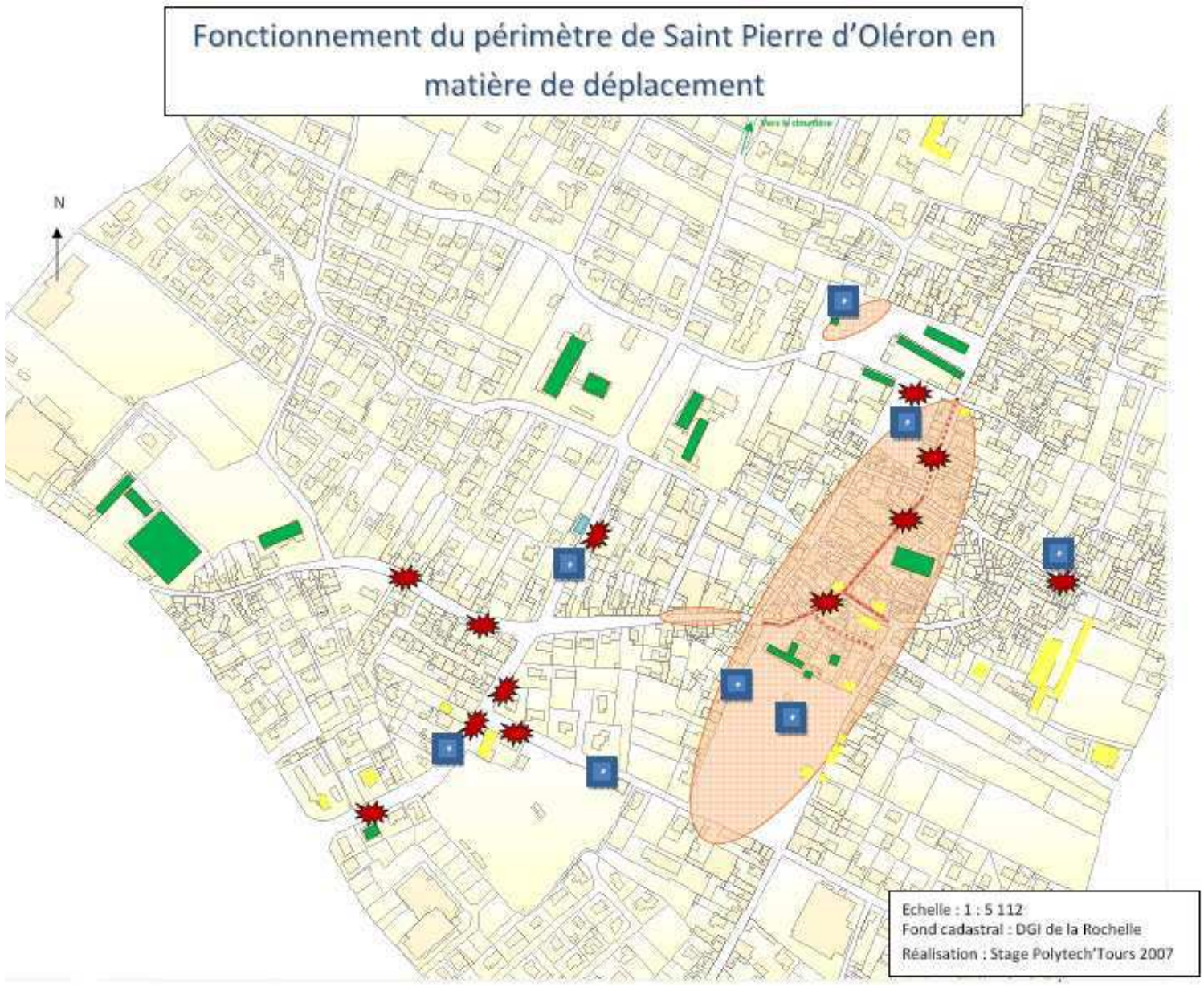
Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Saint-Pierre d'Oléron

95

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

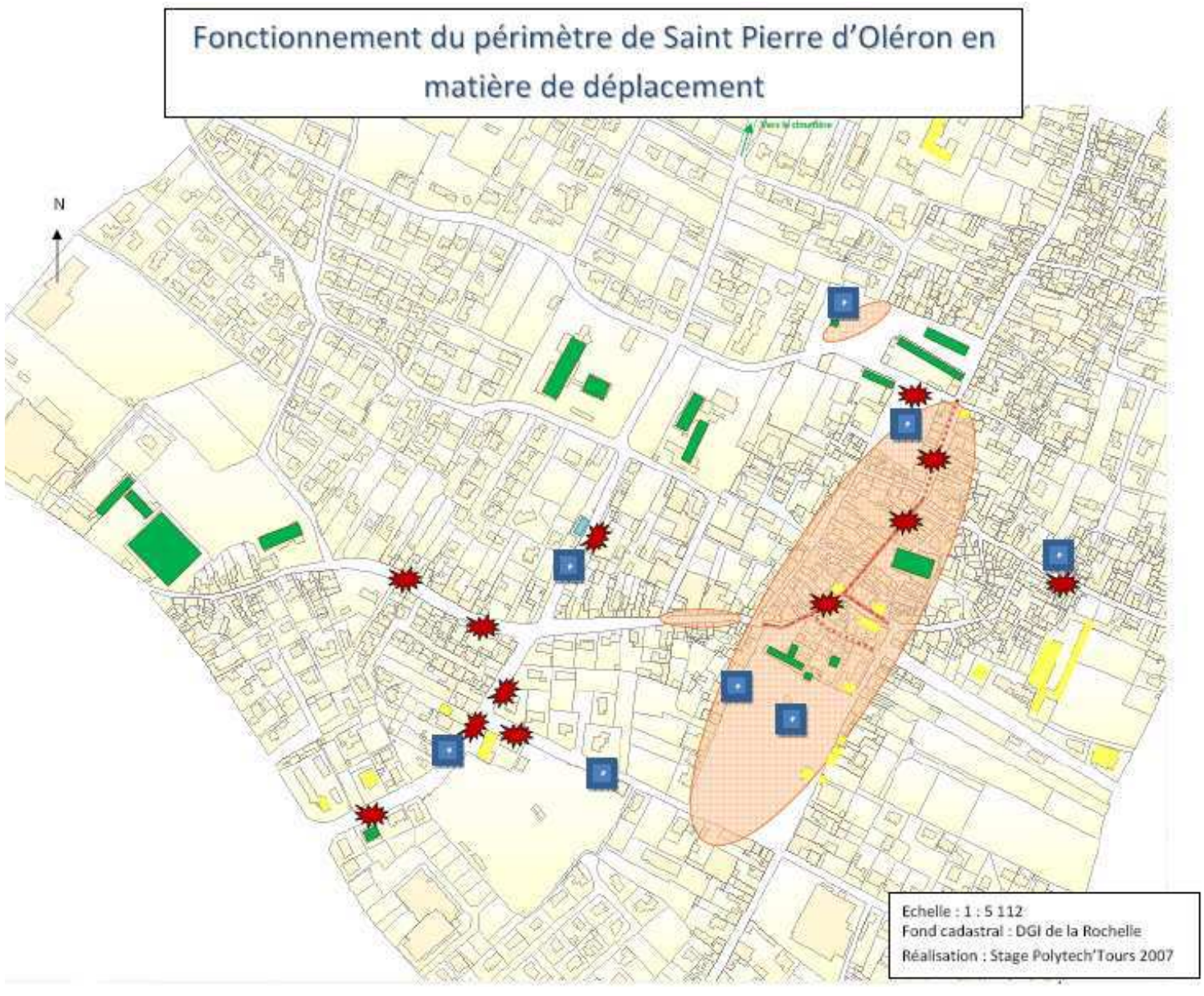
**Carte 49 :**






*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

**Carte 49 :**



## Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement

**Périmètre** : Saint-Pierre d'Oléron

**Date** : Le 23 mai 2007

### Sites générateurs de déplacements

- centre-ville - zone portuaire
- Zone commerçante, marchés
- **Services** : Poste, banques, Trésor public, cabinet médical, laboratoire d'analyse, hôpital, maison de retraite, office du tourisme, institutions, gendarmerie ...
- **Equipements publics** : mairie, église, école, collège, crèche, WC publics, salle des fêtes, foyer rural, complexe sportif, musée, cimetière, square/jardin...

### Infrastructures de déplacement

- **voies ouvertes à la circulation publique, vitesse limite, zone 30** : La rue de la République, la rue de la Bouline, la rue Raymond Grandsart et la rue Pierre Loti sont en zone 30
- gare routière, port
- voies piétonnes,
- voies semi-piétonnes,
- voies cyclables
- **aires de stationnement** :

  Parking rue du Colonel Durant : 44 places dont une réservée aux personnes handicapées
  Place rue Franck Massé : 47 places dont deux réservées aux personnes handicapées
  Parking de la Lanternes de Morts : 60 places dont quatre réservées aux personnes handicapées
  Parking Place Gambetta : environ 450 places dont trois réservées aux personnes handicapées
  Parking Place Pierre Loti : non matérialisées
  Rue Raymond Grandsart : 21 places de parking, Rue du Bois Aubry : 38 places de parking
  Avenue de la Gare : 7 places de parking

### Interface entre différents modes

- Zone de conflits PMR/piéton-voiture
- Zone de conflits PMR-vélo

**50. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
I. Analyse du travail de terrain

Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : Le 23 mai 2007

Sites générateurs de déplacements

- centre-ville - zone portuaire
- Zone commerçante, marchés
- Services : Poste, banques, Trésor public, cabinet médical, laboratoire d'analyse, hôpital, maison de retraite, office du tourisme, institutions, gendarmerie ...
- Equipements publics : mairie, église, école, collège, crèche, WC publics, salle des fêtes, foyer rural, complexe sportif, musée, cimetière, square/jardin...

Infrastructures de déplacement

- voies ouvertes à la circulation publique, vitesse limite, zone 30 : La rue de la République, la rue de la Bouline, la rue Raymond Grandsart et la rue Pierre Loti sont en zone 30
- gare routière, port
- voies piétonnes,
- voies semi-piétonnes,
- voies cyclables
- aires de stationnement :

  Parking rue du Colonel Durant : 44 places dont une réservée aux personnes handicapées
  Place rue Franck Massé : 47 places dont deux réservées aux personnes handicapées
  Parking de la Lanternes de Morts : 60 places dont quatre réservées aux personnes handicapées
  Parking Place Gambetta : environ 450 places dont trois réservées aux personnes handicapées
  Parking Place Pierre Loti : non matérialisées
  Rue Raymond Grandsart : 21 places de parking, Rue du Bois Aubry : 38 places de parking
  Avenue de la Gare : 7 places de parking

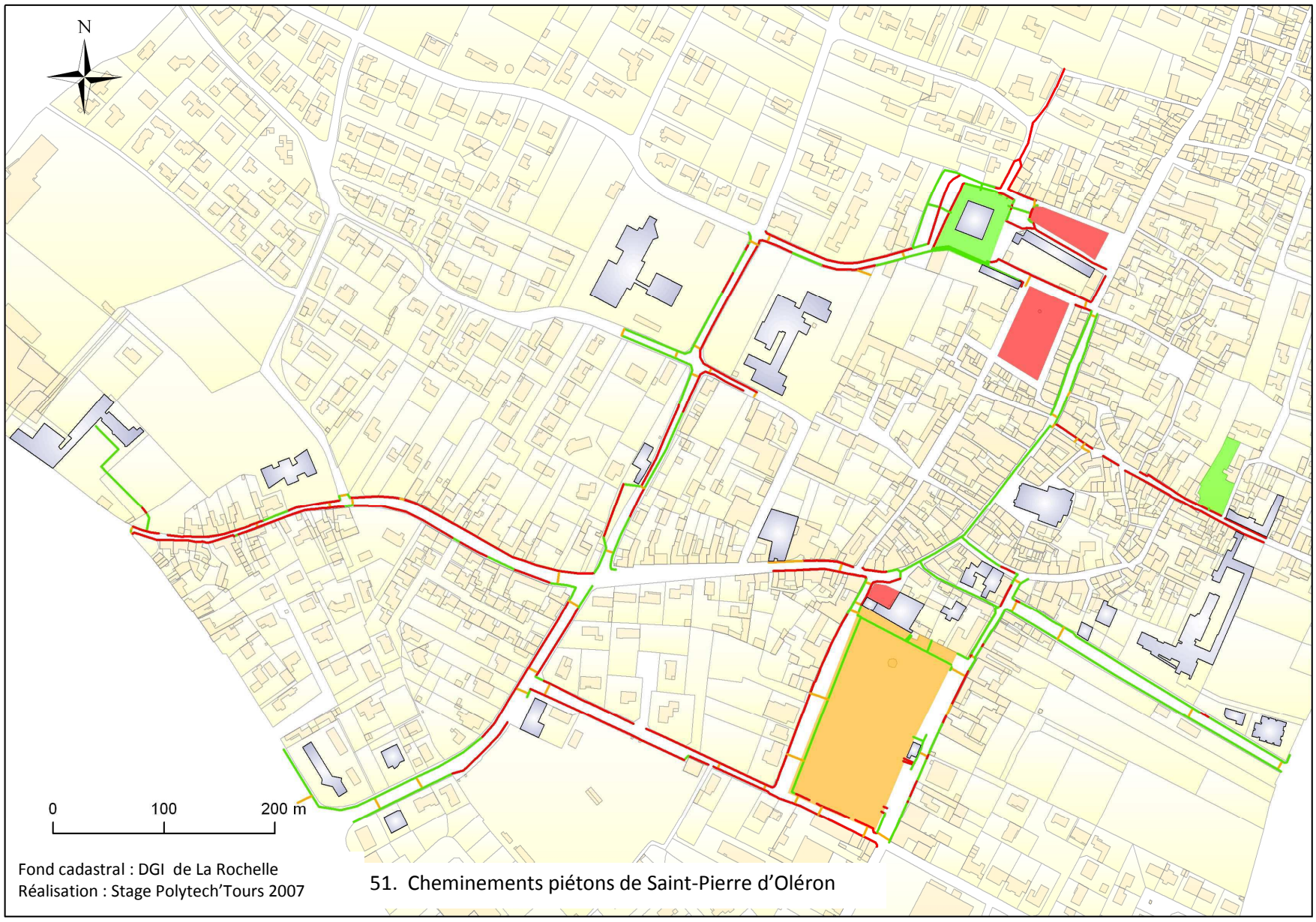
Interface entre différents modes

- Zone de conflits PMR/piéton-voiture
- Zone de conflits PMR-vélo

50. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement

97

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

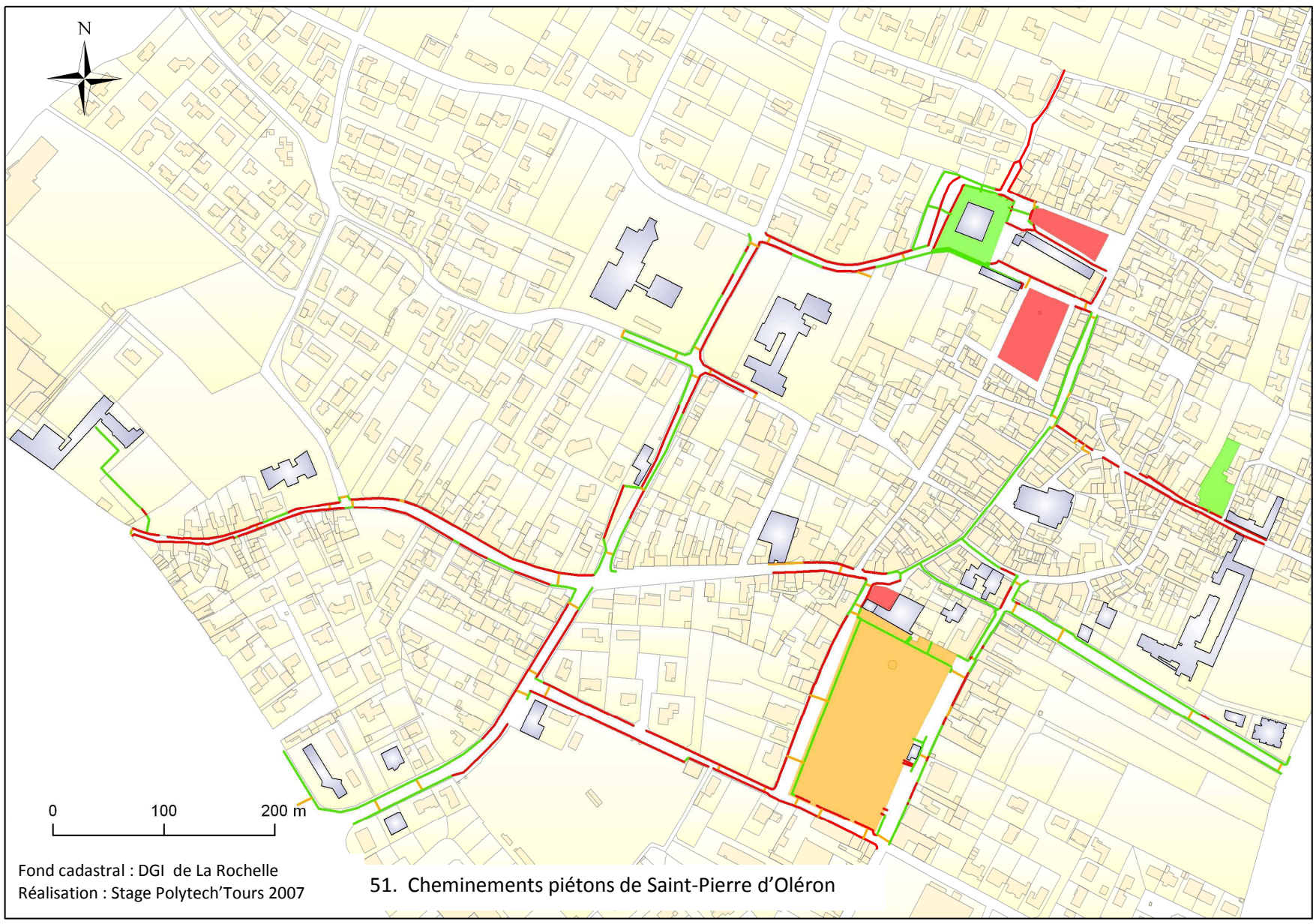



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

51. Cheminements piétons de Saint-Pierre d'Oléron



*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

51. Cheminements piétons de Saint-Pierre d'Oléron

I.4.1 L'analyse du périmètre de Saint Pierre d'Oléron en chiffre :

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., le périmètre de Saint-Pierre d'Oléron a été découpé en 451 tronçons.

> Cheminement de pondération 1

140 tronçons sélectionnés

> Cheminement de pondération 2

58 tronçons sélectionnés,

- ✓ La sélection de ces 58 tronçons est due à leur pondération de revêtement.
- ✓ Sur les 58 tronçons, 54 sont des passages piétons qui ne possèdent soit pas de bande d'éveil de vigilance (ou une seule bande) soit un marquage au sol mal matérialisé.

> Cheminement de pondération 3

253 tronçons sélectionnés,

- ✓ 10 tronçons correspondent à de la voirie, c'est-à-dire des intersections non aménagées avec des impasses ou des sorties de garage, ou encore des cheminements sans trottoir ni accotement.
- ✓ Etudions maintenant la raison de cette pondération pour les 242 tronçons restants :
  - 178 ont une pondération largeur égale à 3
  - 58 ont une pondération topographie égale à 3
  - 119 ont une pondération revêtement égale à 3

**Les paramètres qui font le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Saint Pierre sont la largeur et le revêtement. Le défaut de largeur se retrouve principalement dans les rues anciennes du bourg à vocation unique d'habitation comme la rue Clotaire Perdriau et la rue Pierre Loti. Le défaut de revêtement peut s'expliquer par l'ancienneté des derniers travaux. Seules les rues commerçantes du centre ville ont été réaménagées telles la rue de la République et la rue du Général de Gaulle.**

- Parmi ces 243 tronçons,
  - 15 tronçons cumulent les trois pondérations égales à 3
  - 24 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la topographie
  - 70 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la largeur
  - 33 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour la topographie et la largeur



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

I.4.1 L'analyse du périmètre de Saint Pierre d'Oléron en chiffre :

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., le périmètre de Saint-Pierre d'Oléron a été découpé en 451 tronçons.

> Cheminement de pondération 1

140 tronçons sélectionnés

> Cheminement de pondération 2

58 tronçons sélectionnés,

- ✓ La sélection de ces 58 tronçons est due à leur pondération de revêtement.
- ✓ Sur les 58 tronçons, 54 sont des passages piétons qui ne possèdent soit pas de bande d'éveil de vigilance (ou une seule bande) soit un marquage au sol mal matérialisé.

> Cheminement de pondération 3

253 tronçons sélectionnés,

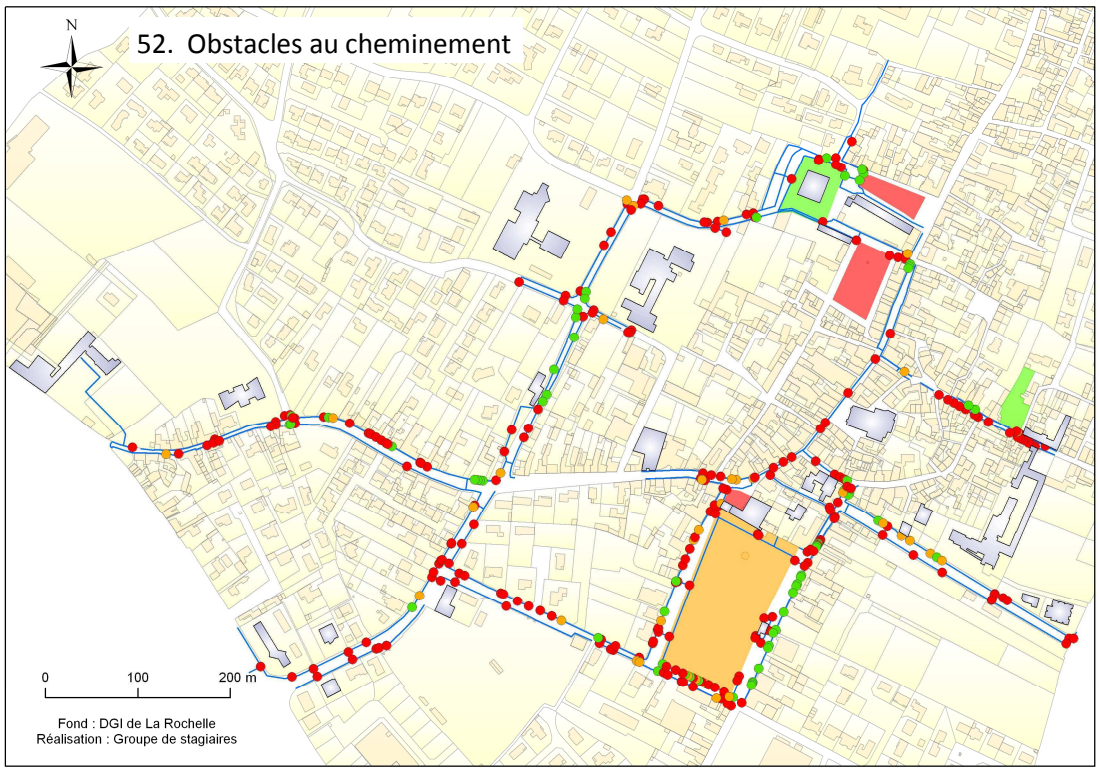
- ✓ 10 tronçons correspondent à de la voirie, c'est-à-dire des intersections non aménagées avec des impasses ou des sorties de garage, ou encore des cheminements sans trottoir ni accotement.
- ✓ Etudions maintenant la raison de cette pondération pour les 242 tronçons restants :
  - 178 ont une pondération largeur égale à 3
  - 58 ont une pondération topographie égale à 3
  - 119 ont une pondération revêtement égale à 3

**Les paramètres qui font le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Saint Pierre sont la largeur et le revêtement. Le défaut de largeur se retrouve principalement dans les rues anciennes du bourg à vocation unique d'habitation comme la rue Clotaire Perdriau et la rue Pierre Loti. Le défaut de revêtement peut s'expliquer par l'ancienneté des derniers travaux. Seules les rues commerçantes du centre ville ont été réaménagées telles la rue de la République et la rue du Général de Gaulle.**

- Parmi ces 243 tronçons,
  - 15 tronçons cumulent les trois pondérations égales à 3
  - 24 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la topographie
  - 70 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la largeur
  - 33 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour la topographie et la largeur

99

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*




Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 327 obstacles ont été recensés sur le périmètre de Saint-Pierre d'Oléron.

<u>> Obstacles de pondération 1</u>

63 obstacles sélectionnés

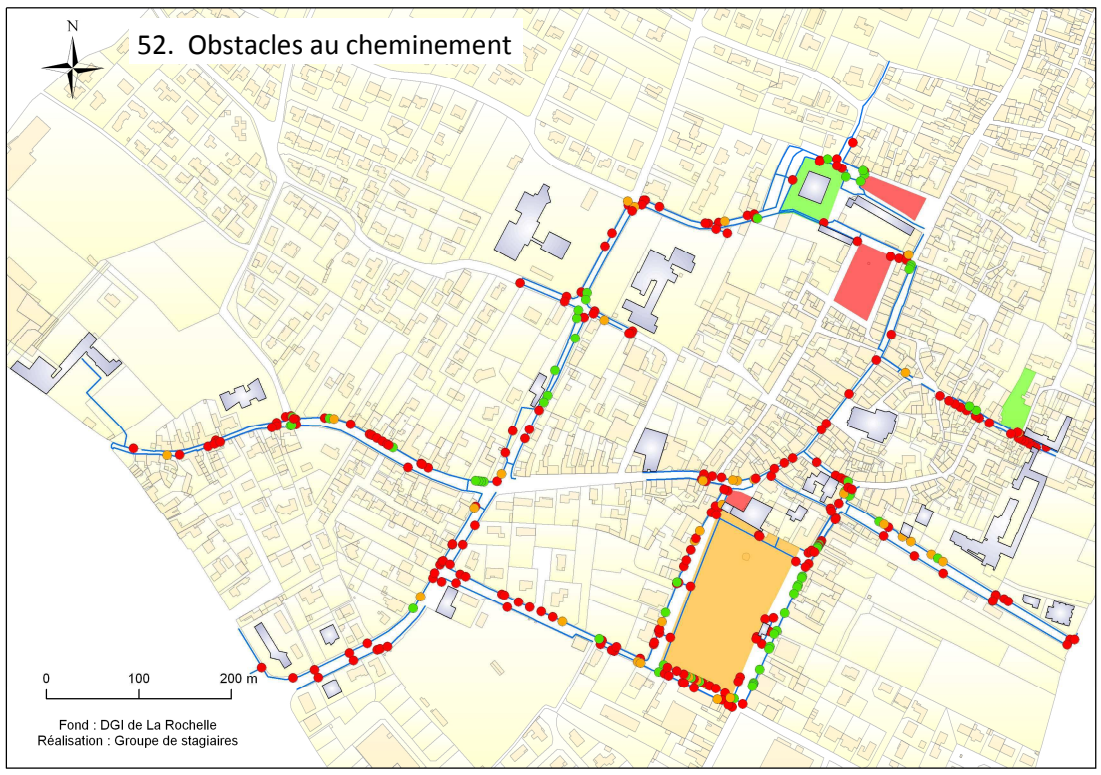
<u>> Obstacles de pondération 2</u>

34 obstacles sélectionnés,

- ✓ 12 végétations
- ✓ 7 panneaux de signalisation
- ✓ 4 potelets
- ✓ 3 arbres
- ✓ 3 bancs
- ✓ 2 garde-corps
- ✓ 1 arceau métallique



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 327 obstacles ont été recensés sur le périmètre de Saint-Pierre d'Oléron.

<u>> Obstacles de pondération 1</u>

63 obstacles sélectionnés

<u>> Obstacles de pondération 2</u>

34 obstacles sélectionnés,

- ✓ 12 végétations
- ✓ 7 panneaux de signalisation
- ✓ 4 potelets
- ✓ 3 arbres
- ✓ 3 bancs
- ✓ 2 garde-corps
- ✓ 1 arceau métallique

- ✓ 1 gouttière
- ✓ 1 jardinière privée

**Parmi le peu d'obstacles au cheminement pouvant se changer facilement aucune catégorie ne se dégage réellement. A chaque fois ces obstacles ponctuels sont facilement déplaçables.**

> Obstacles de pondération 3

230 obstacles sélectionnés,

- ✓ 113 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissements comprises entre 2,5 et 16 cm et avec une moyenne de 10,8 cm de haut
- ✓ 20 marches :
  - 8 constituent un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement
  - 12 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement
- ✓ 21 grilles d'évacuation, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
- ✓ 21 plaques
- ✓ 14 lampadaires
- ✓ 6 poteaux électriques et luminaires
- ✓ 6 poteaux
- ✓ 5 arbres
- ✓ 4 gouttières
- ✓ 4 poteaux électriques
- ✓ 4 ressauts
- ✓ 3 tableaux EDF
- ✓ 2 sorties de garage
- ✓ 1 arrêt bus
- ✓ 1 tronc d'arbre
- ✓ 1 feu tricolore
- ✓ 1 panneau de signalisation
- ✓ 1 puits
- ✓ 1 rigole
- ✓ 1 souche d'arbre

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants un type d'obstacle se distingue nettement : les bordures de trottoir. A chaque intersection et lorsqu'il est sur un trottoir le piéton est obligé de descendre et de remonter dans la mesure où il n'y pas d'abaissé de trottoir.**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

- ✓ 1 gouttière
- ✓ 1 jardinière privée

**Parmi le peu d'obstacles au cheminement pouvant se changer facilement aucune catégorie ne se dégage réellement. A chaque fois ces obstacles ponctuels sont facilement déplaçables.**

> Obstacles de pondération 3

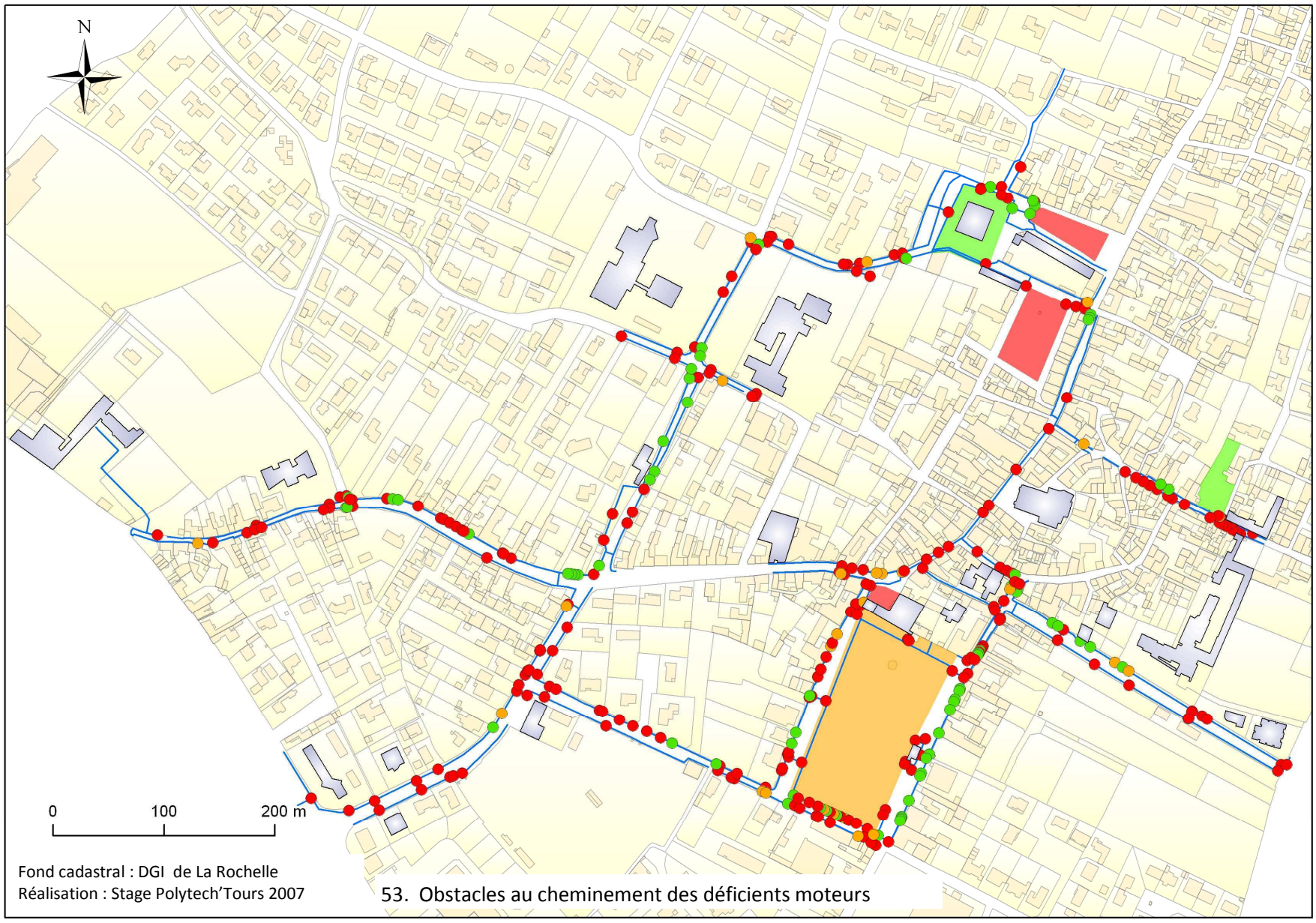
230 obstacles sélectionnés,

- ✓ 113 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissements comprises entre 2,5 et 16 cm et avec une moyenne de 10,8 cm de haut
- ✓ 20 marches :
  - 8 constituent un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement
  - 12 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement
- ✓ 21 grilles d'évacuation, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
- ✓ 21 plaques
- ✓ 14 lampadaires
- ✓ 6 poteaux électriques et luminaires
- ✓ 6 poteaux
- ✓ 5 arbres
- ✓ 4 gouttières
- ✓ 4 poteaux électriques
- ✓ 4 ressauts
- ✓ 3 tableaux EDF
- ✓ 2 sorties de garage
- ✓ 1 arrêt bus
- ✓ 1 tronc d'arbre
- ✓ 1 feu tricolore
- ✓ 1 panneau de signalisation
- ✓ 1 puits
- ✓ 1 rigole
- ✓ 1 souche d'arbre

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants un type d'obstacle se distingue nettement : les bordures de trottoir. A chaque intersection et lorsqu'il est sur un trottoir le piéton est obligé de descendre et de remonter dans la mesure où il n'y pas d'abaissé de trottoir.**

101

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

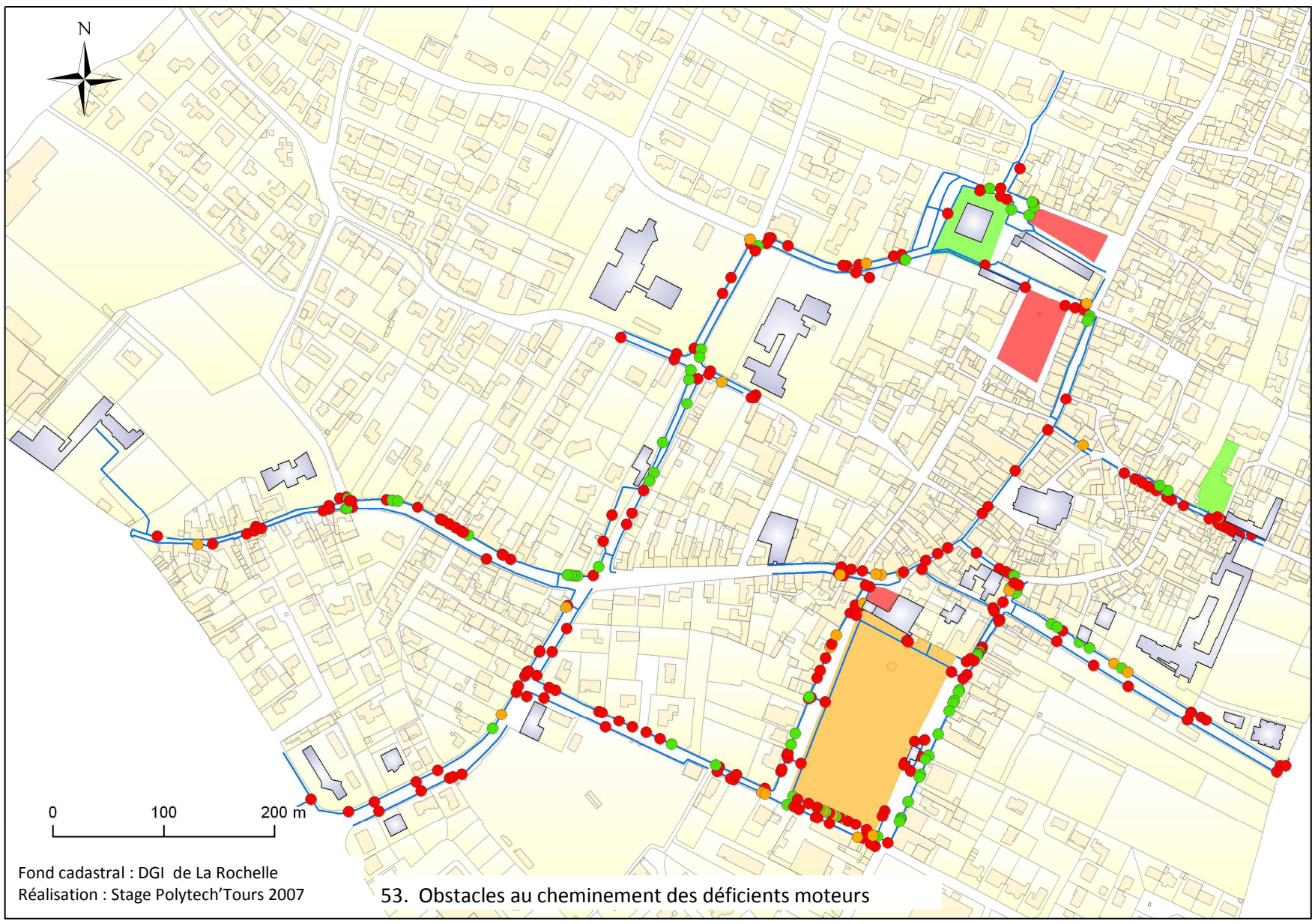



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

53. Obstacles au cheminement des déficients moteurs



*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

53. Obstacles au cheminement des déficients moteurs

> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 71 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience motrice.
- ✓ 26 sont de pondération égale à 2,
  - 9 végétations
  - 5 panneaux de signalisation
  - 4 potelets
  - 3 bancs
  - 2 garde-corps
  - 1 gouttière
  - 1 arceau métallique
  - 1 jardinière privée
- ✓ 230 sont de pondération égale à 3,
  - 113 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissements comprises entre 2,5 et 16 cm et avec une moyenne de 10,8 cm de haut
  - 20 marches :
    - 8 constituent un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement
    - 12 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement
  - 21 grilles d'évacuation, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 21 plaques
  - 14 lampadaires
  - 6 poteaux électriques et luminaires et 6 poteaux
  - 5 arbres
  - 4 gouttières
  - 4 poteaux électriques
  - 4 ressauts
  - 3 tableaux EDF
  - 2 sorties de garage
  - 1 abribus
  - 1 tronc d'arbre et 1 souche d'arbre
  - 1 feu tricolore et 1 panneau de signalisation
  - 1 puits et 1 rigole

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les handicapés moteurs un type d'obstacle se distingue : les bordures de trottoir comme expliqué ci-dessus.**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

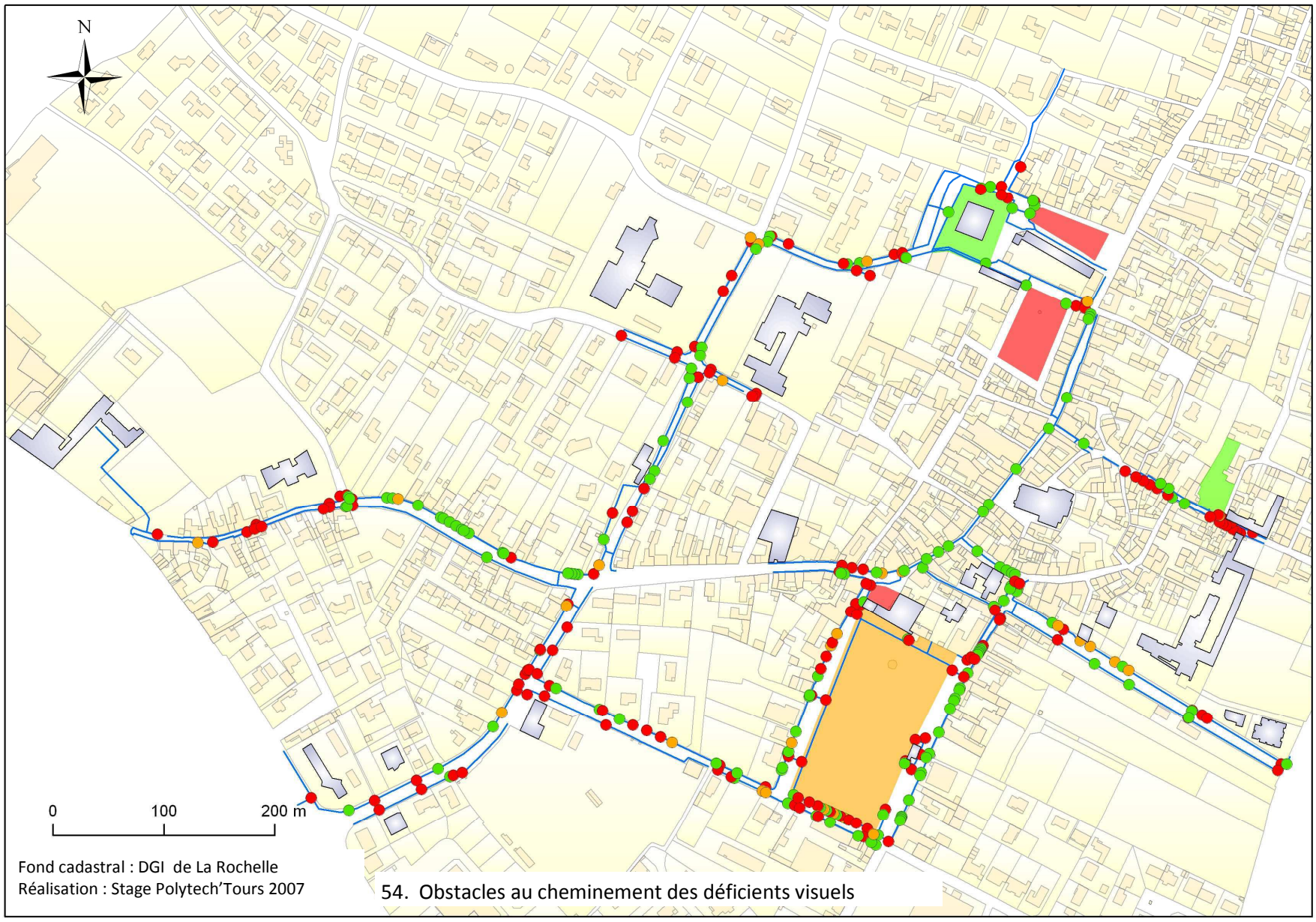
> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 71 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience motrice.
- ✓ 26 sont de pondération égale à 2,
  - 9 végétations
  - 5 panneaux de signalisation
  - 4 potelets
  - 3 bancs
  - 2 garde-corps
  - 1 gouttière
  - 1 arceau métallique
  - 1 jardinière privée
- ✓ 230 sont de pondération égale à 3,
  - 113 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissements comprises entre 2,5 et 16 cm et avec une moyenne de 10,8 cm de haut
  - 20 marches :
    - 8 constituent un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement
    - 12 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement
  - 21 grilles d'évacuation, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 21 plaques
  - 14 lampadaires
  - 6 poteaux électriques et luminaires et 6 poteaux
  - 5 arbres
  - 4 gouttières
  - 4 poteaux électriques
  - 4 ressauts
  - 3 tableaux EDF
  - 2 sorties de garage
  - 1 abribus
  - 1 tronc d'arbre et 1 souche d'arbre
  - 1 feu tricolore et 1 panneau de signalisation
  - 1 puits et 1 rigole

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les handicapés moteurs un type d'obstacle se distingue : les bordures de trottoir comme expliqué ci-dessus.**

103

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

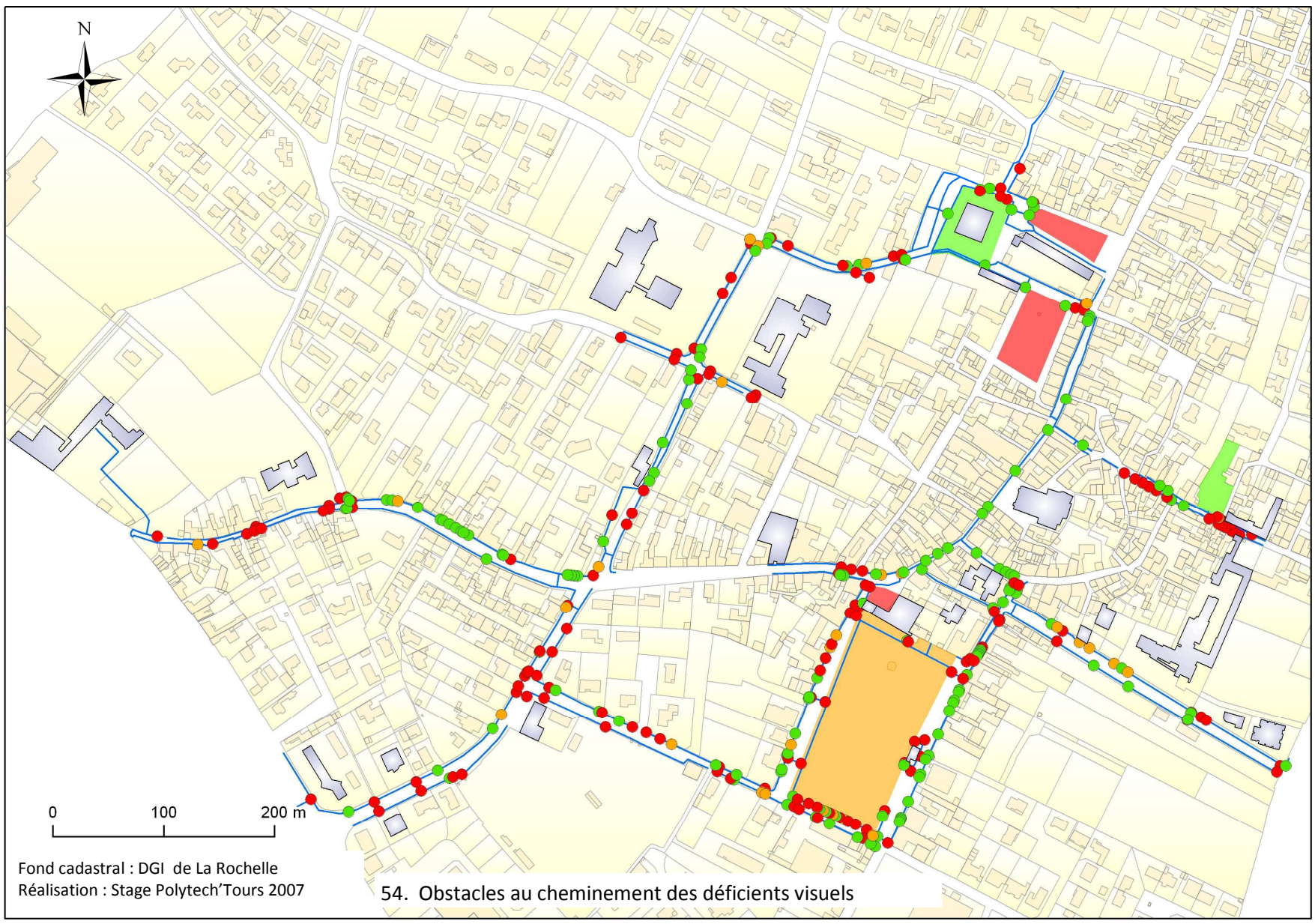



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

54. Obstacles au cheminement des déficients visuels



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

54. Obstacles au cheminement des déficients visuels

> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences visuelles :

- ✓ 141 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience visuelle.
- ✓ 28 sont de pondération égale à 2
  - 12 végétations
  - 6 panneaux de signalisation
  - 3 potelets
  - 3 bancs
  - 3 arbres
  - 1 arceau métallique
- ✓ 158 sont de pondération égale à 3
  - 101 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissements comprises entre 2,5 et 16 cm et avec une moyenne de 10,8 cm de haut
  - 20 marches :
    - 8 constituent un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement
    - 12 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement
  - 10 lampadaires
  - 6 poteaux électriques et luminaire
  - 5 arbres
  - 4 poteaux
  - 4 poteaux électriques
  - 2 plaques
  - 1 abribus
  - 1 tronc d'arbre
  - 1 feu tricolore
  - 1 panneau de signalisation
  - 1 puits
  - 1 tableau EDF

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les handicapés visuels se distinguent nettement les bordures de trottoir. Elles sont situées de part et d'autre d'une intersection ou d'un passage piéton et représentent un obstacle voire un danger pour les déficients visuels dans la mesure où la traversée de la voirie n'est pas indiquée par une bande d'éveil de vigilance.**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

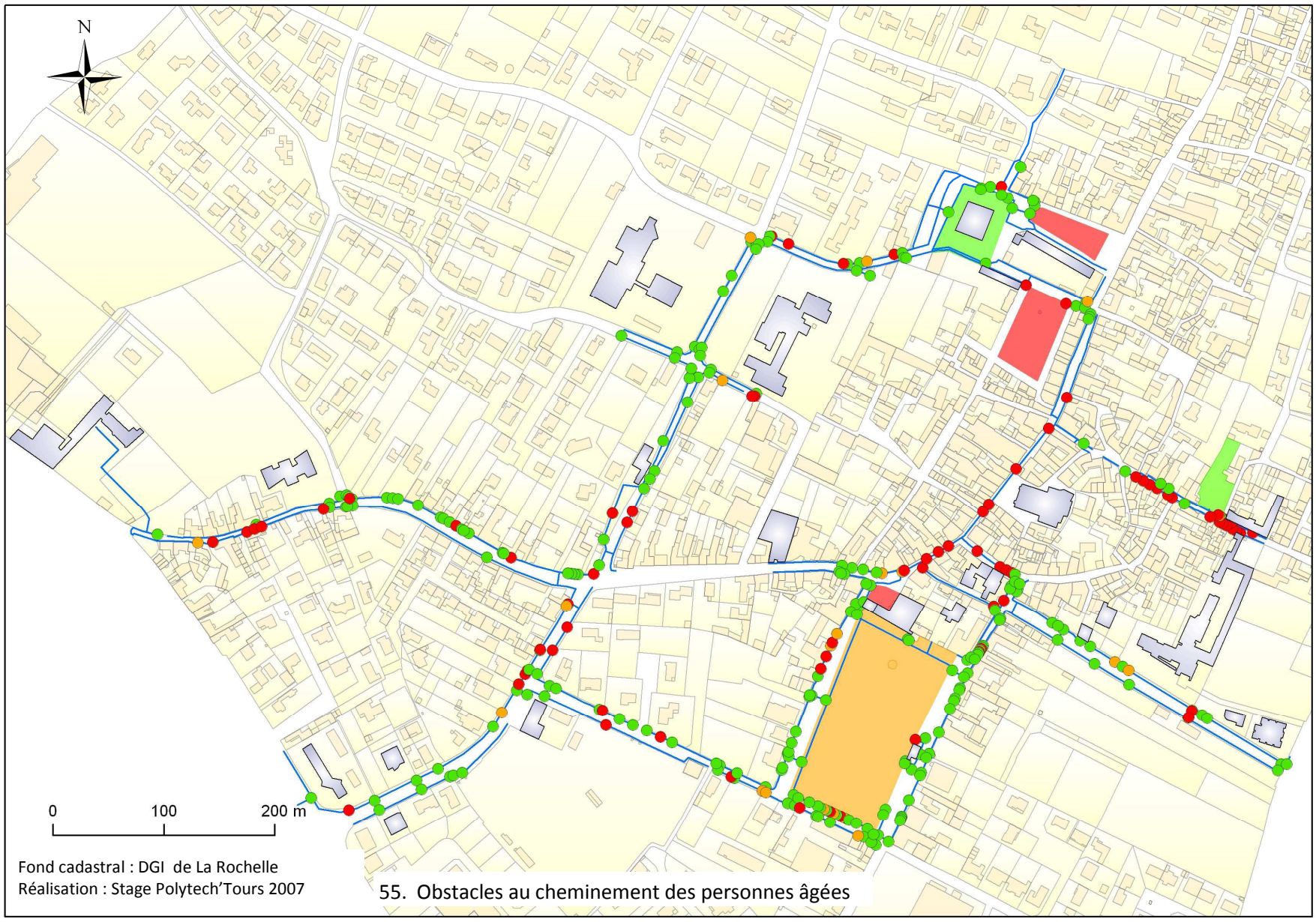
> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences visuelles :

- ✓ 141 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience visuelle.
- ✓ 28 sont de pondération égale à 2
  - 12 végétations
  - 6 panneaux de signalisation
  - 3 potelets
  - 3 bancs
  - 3 arbres
  - 1 arceau métallique
- ✓ 158 sont de pondération égale à 3
  - 101 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissements comprises entre 2,5 et 16 cm et avec une moyenne de 10,8 cm de haut
  - 20 marches :
    - 8 constituent un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement
    - 12 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement
  - 10 lampadaires
  - 6 poteaux électriques et luminaire
  - 5 arbres
  - 4 poteaux
  - 4 poteaux électriques
  - 2 plaques
  - 1 abribus
  - 1 tronc d'arbre
  - 1 feu tricolore
  - 1 panneau de signalisation
  - 1 puits
  - 1 tableau EDF

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les handicapés visuels se distinguent nettement les bordures de trottoir. Elles sont situées de part et d'autre d'une intersection ou d'un passage piéton et représentent un obstacle voire un danger pour les déficients visuels dans la mesure où la traversée de la voirie n'est pas indiquée par une bande d'éveil de vigilance.**

105

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

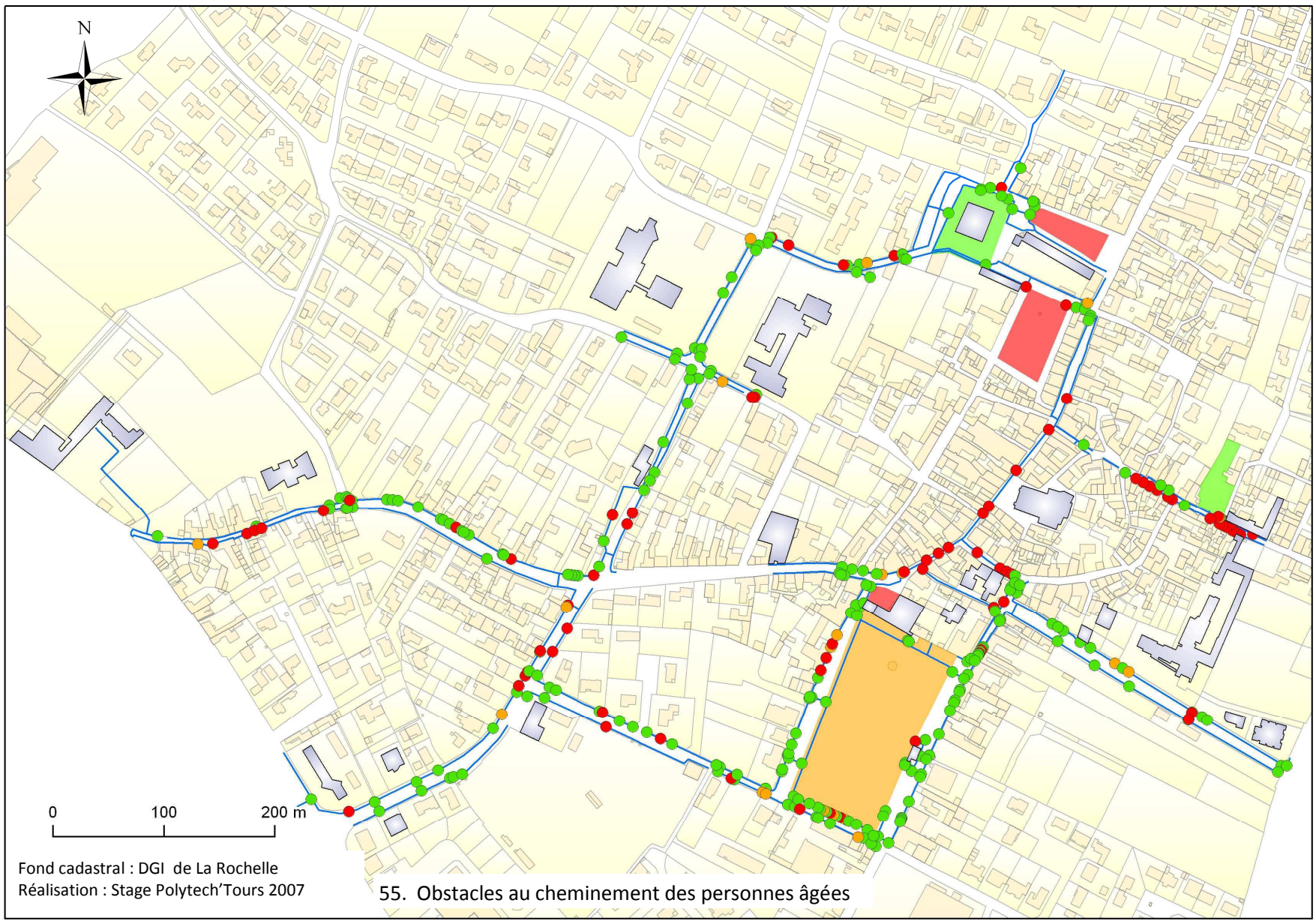



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

55. Obstacles au cheminement des personnes âgées



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

55. Obstacles au cheminement des personnes âgées

> Obstacles pour personnes âgées :

- ✓ 230 obstacles ne gênent pas les personnes âgées.
- ✓ 20 sont de pondération égale à 2
  - 9 végétations
  - 3 panneaux de signalisation
  - 3 potelets
  - 3 bancs
  - 1 arceau métallique
  - 1 gouttière
- ✓ 77 sont de pondération égale à 3
  - 21 grilles d'évacuation, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 13 marches, dont une seule est au sein du cheminement
  - 10 lampadaires
  - 7 plaques
  - 6 poteaux électriques et luminaires
  - 5 arbres
  - 4 poteaux
  - 4 poteaux électriques
  - 1 abribus
  - 1 tronc d'arbre
  - 1 bordure de trottoir, de hauteur de franchissement égale à 18 cm
  - 1 feu tricolore
  - 1 panneau de signalisation
  - 1 puits
  - 1 tableau EDF

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les personnes âgées, se distinguent deux types d'obstacle :**

- ✓ les grilles d'évacuation, la majorité de celle-ci est localisée dans les rues piétonnes. Les personnes âgées ont la possibilité d'y circuler librement et celles se déplaçant à l'aide de cannes ou de déambulateurs peuvent donc être gênées par ces grilles.
- ✓ les marches, dans la mesure où elles laissent un cheminement inférieur à 0,80 m. Il s'agit d'une gêne de confort du cheminement.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

> Obstacles pour personnes âgées :

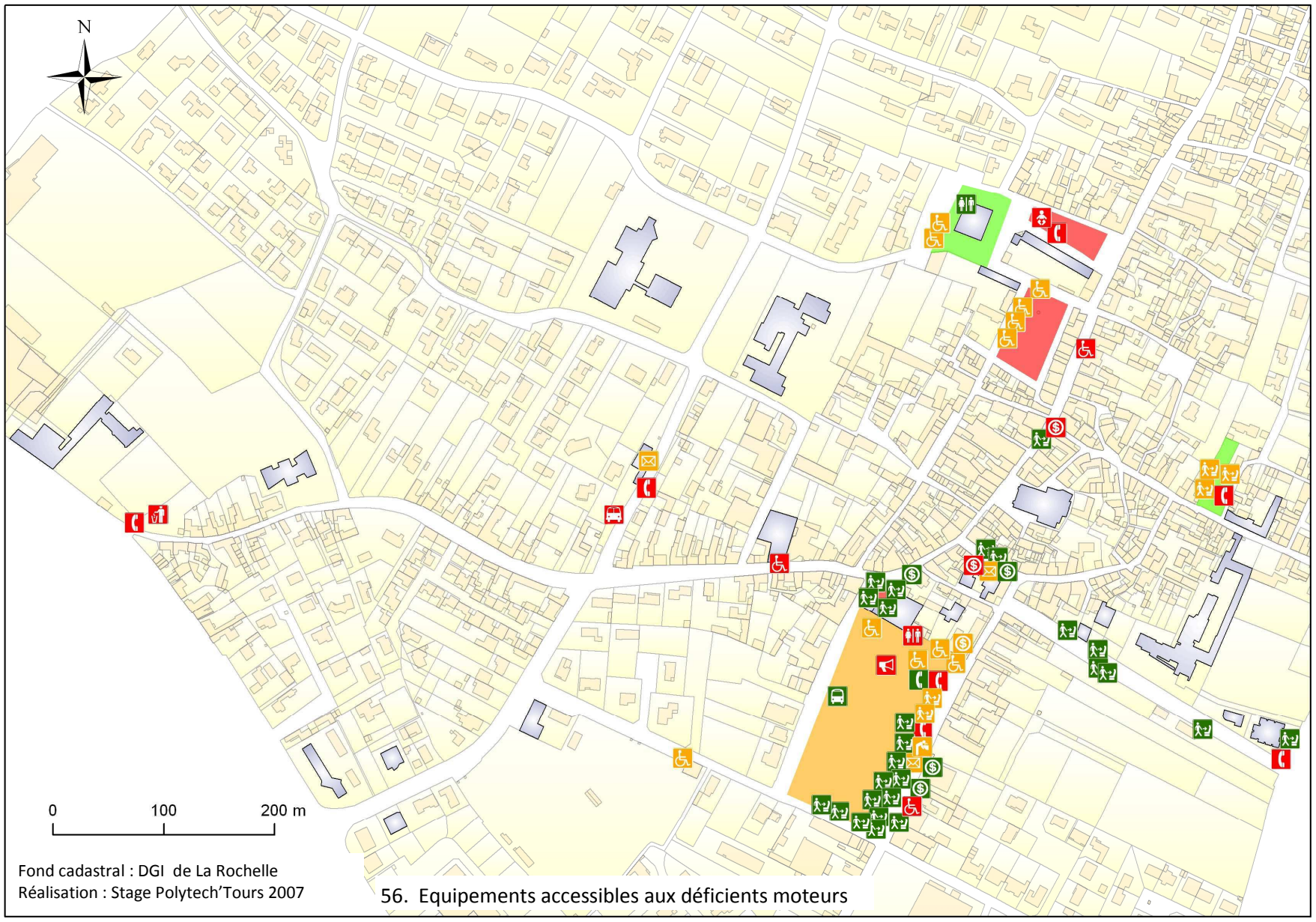
- ✓ 230 obstacles ne gênent pas les personnes âgées.
- ✓ 20 sont de pondération égale à 2
  - 9 végétations
  - 3 panneaux de signalisation
  - 3 potelets
  - 3 bancs
  - 1 arceau métallique
  - 1 gouttière
- ✓ 77 sont de pondération égale à 3
  - 21 grilles d'évacuation, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 13 marches, dont une seule est au sein du cheminement
  - 10 lampadaires
  - 7 plaques
  - 6 poteaux électriques et luminaires
  - 5 arbres
  - 4 poteaux
  - 4 poteaux électriques
  - 1 abribus
  - 1 tronc d'arbre
  - 1 bordure de trottoir, de hauteur de franchissement égale à 18 cm
  - 1 feu tricolore
  - 1 panneau de signalisation
  - 1 puits
  - 1 tableau EDF

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les personnes âgées, se distinguent deux types d'obstacle :**

- ✓ les grilles d'évacuation, la majorité de celle-ci est localisée dans les rues piétonnes. Les personnes âgées ont la possibilité d'y circuler librement et celles se déplaçant à l'aide de cannes ou de déambulateurs peuvent donc être gênées par ces grilles.
- ✓ les marches, dans la mesure où elles laissent un cheminement inférieur à 0,80 m. Il s'agit d'une gêne de confort du cheminement.

107

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

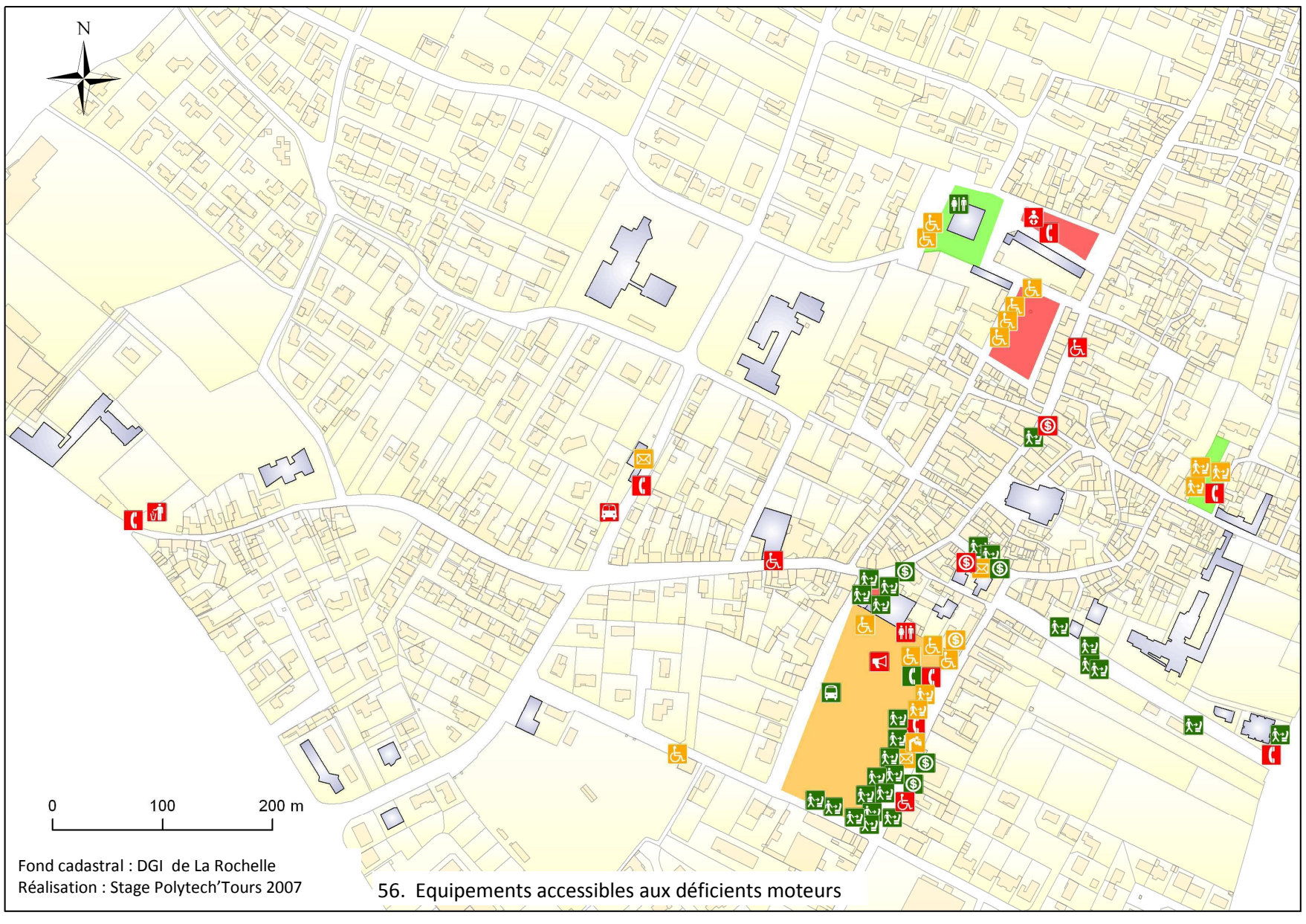



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

56. Equipements accessibles aux déficients moteurs



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

56. Equipements accessibles aux déficients moteurs

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 65 équipements ont été recensés sur le périmètre de Saint-Pierre d'Oléron.

> Equipements :

65 équipements au total :
- ✓ 30 de pondération égale à 1
- ✓ 21 de pondération égale à 2
- ✓ 17 de pondération égale à 3

> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 30 équipements leurs sont accessibles,
  - 22 bancs dont 4 sont situés sur un trottoir inaccessible
  - 4 distributeurs de billets
  - 1 toilette publique
  - 1 cabine téléphonique
  - 1 abribus
- ✓ 21 équipements sont de pondération égale à 2 :
  - 11 places de parking handicapé
  - 5 bancs
  - 3 boîtes aux lettres
  - 1 distributeur de billets
  - 1 fontaine
- ✓ 17 équipements sont de pondération égale à 3 :
  - 7 cabines téléphoniques
  - 3 places de parkings pour personnes handicapées
  - 2 distributeurs de billets
  - 1 abribus
  - 1 container verre
  - 1 aire de jeux pour enfants
  - 1 kiosque
  - 1 toilette publique



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 65 équipements ont été recensés sur le périmètre de Saint-Pierre d'Oléron.

> Equipements :

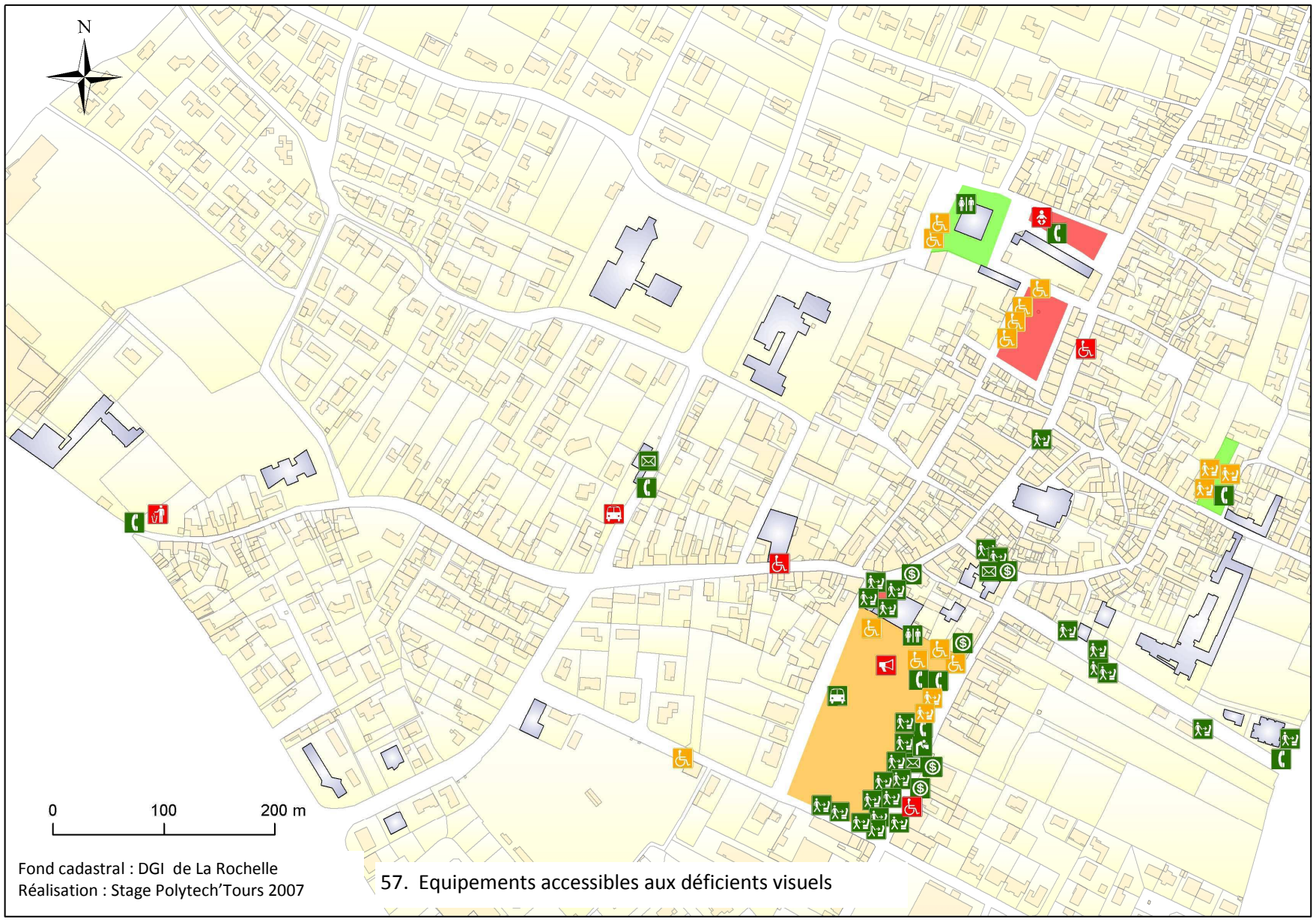
65 équipements au total :
- ✓ 30 de pondération égale à 1
- ✓ 21 de pondération égale à 2
- ✓ 17 de pondération égale à 3

> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 30 équipements leurs sont accessibles,
  - 22 bancs dont 4 sont situés sur un trottoir inaccessible
  - 4 distributeurs de billets
  - 1 toilette publique
  - 1 cabine téléphonique
  - 1 abribus
- ✓ 21 équipements sont de pondération égale à 2 :
  - 11 places de parking handicapé
  - 5 bancs
  - 3 boîtes aux lettres
  - 1 distributeur de billets
  - 1 fontaine
- ✓ 17 équipements sont de pondération égale à 3 :
  - 7 cabines téléphoniques
  - 3 places de parkings pour personnes handicapées
  - 2 distributeurs de billets
  - 1 abribus
  - 1 container verre
  - 1 aire de jeux pour enfants
  - 1 kiosque
  - 1 toilette publique

109

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

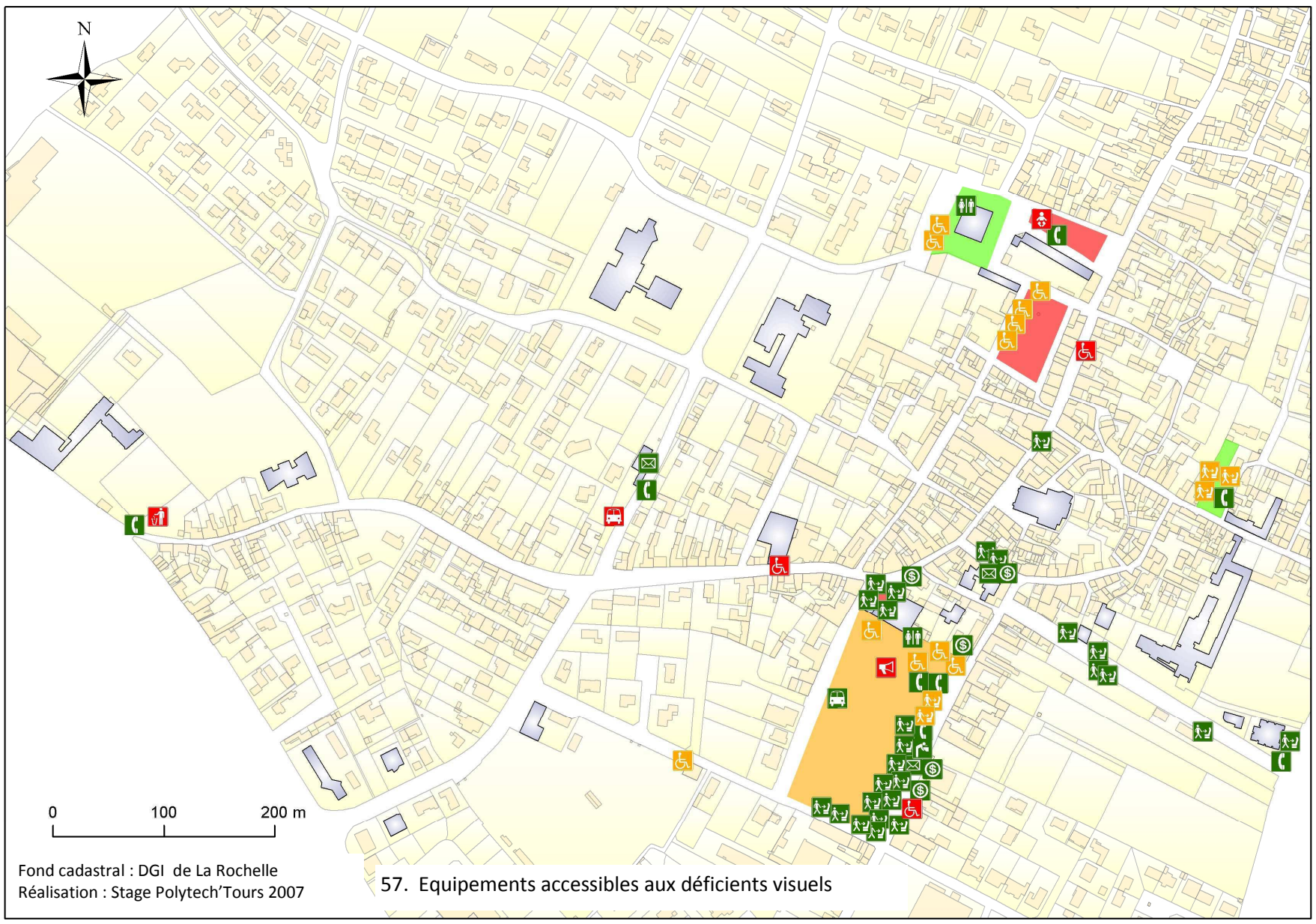



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

57. Equipements accessibles aux déficients visuels



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

57. Equipements accessibles aux déficients visuels

>Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences visuelles :

- ✓ 39 équipements leurs sont accessibles,
  - 23 bancs
  - 8 cabines téléphoniques
  - 5 distributeurs de billets
  - 2 toilettes publiques
  - 2 boîtes aux lettres
  - 1 abribus
  - 1 fontaine
- ✓ 17 équipements sont de pondération 2 :
  - 11 places de parking handicapées
  - 5 bancs
  - 1 boîte aux lettres
- ✓ 9 équipements de pondération 3
  - 3 places de parking handicapées
  - 2 distributeurs de billets
  - 1 kiosque
  - 1 aire de jeux pour enfants
  - 1 container à verre
  - 1 abribus



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

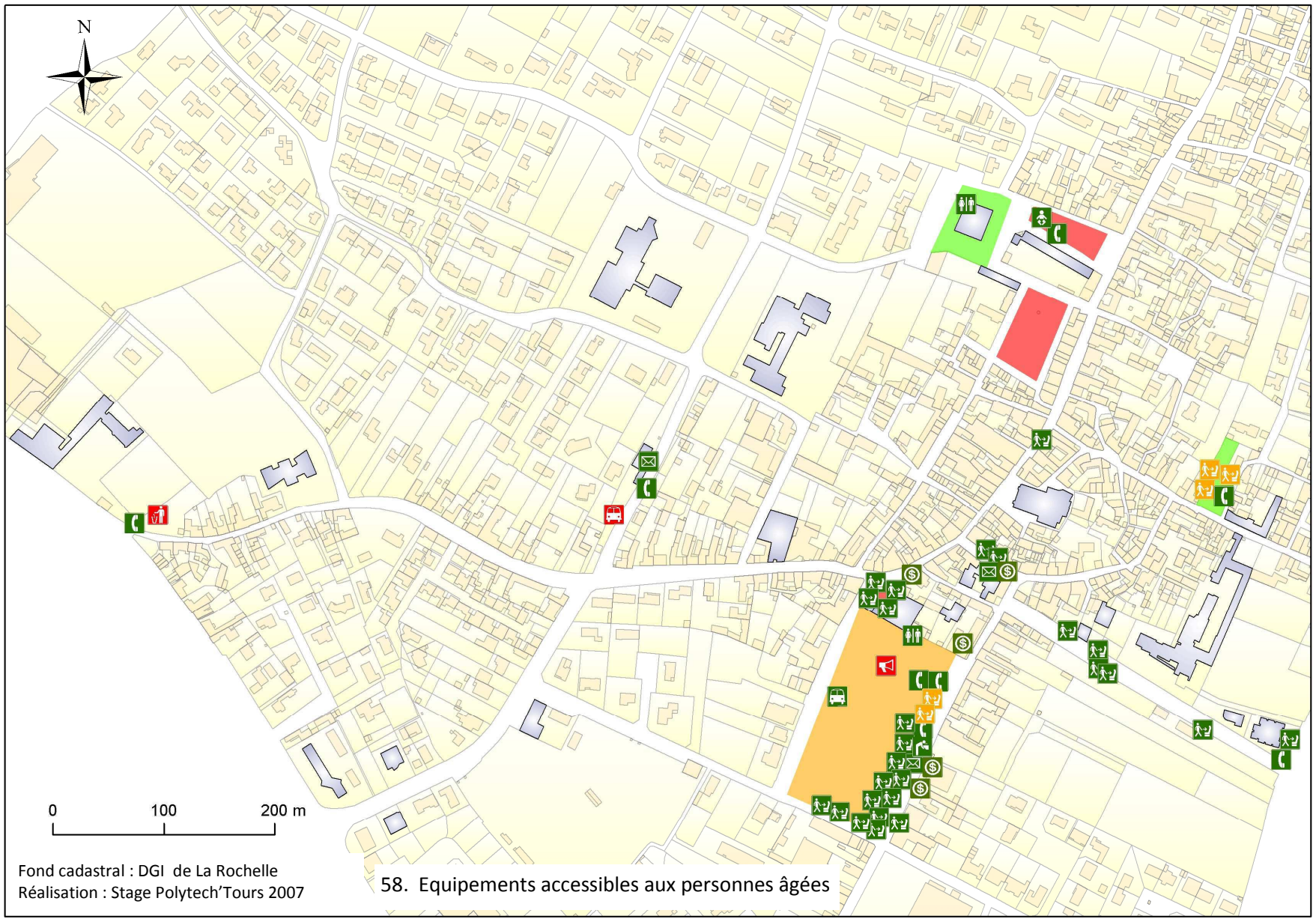
Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

>Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences visuelles :

- ✓ 39 équipements leurs sont accessibles,
  - 23 bancs
  - 8 cabines téléphoniques
  - 5 distributeurs de billets
  - 2 toilettes publiques
  - 2 boîtes aux lettres
  - 1 abribus
  - 1 fontaine
- ✓ 17 équipements sont de pondération 2 :
  - 11 places de parking handicapées
  - 5 bancs
  - 1 boîte aux lettres
- ✓ 9 équipements de pondération 3
  - 3 places de parking handicapées
  - 2 distributeurs de billets
  - 1 kiosque
  - 1 aire de jeux pour enfants
  - 1 container à verre
  - 1 abribus

111

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

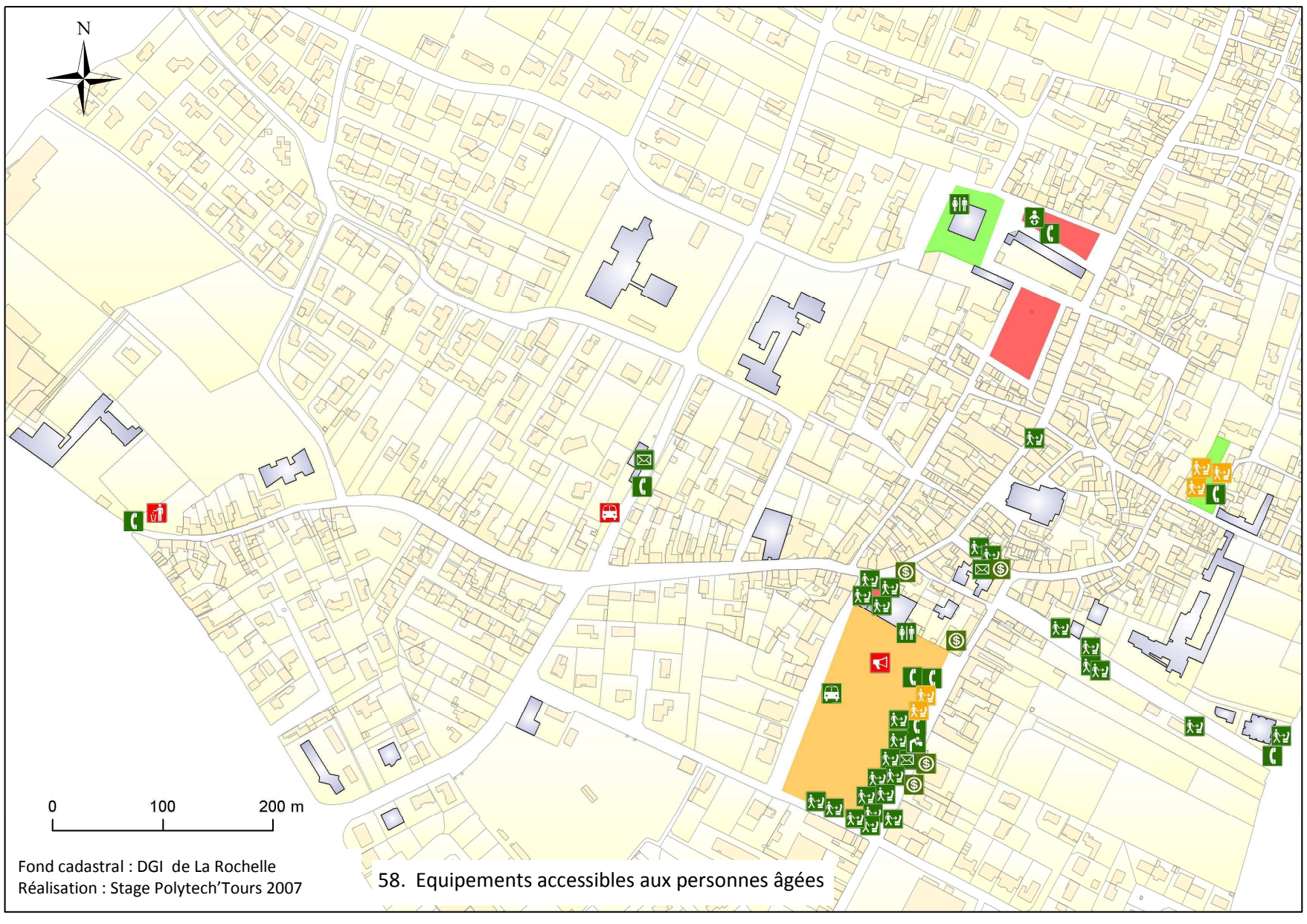



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

58. Equipements accessibles aux personnes âgées



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

58. Equipements accessibles aux personnes âgées

>Equipements concernant les personnes âgées:

- ✓ 40 leurs sont accessibles,
  - 23 bancs
  - 8 cabines téléphoniques
  - 5 distributeurs de billets
  - 2 toilettes publiques
  - 2 boîtes aux lettres
  - 1 abribus
  - 1 fontaine
  - 1 aire de jeux pour enfants
- ✓ 17 équipements sont de pondération 2 :
  - 11 places de parking handicapées
  - 5 bancs
  - 1 boîte aux lettres
- ✓ 8 équipements de pondération 3
  - 3 places de parking handicapées
  - 2 distributeurs de billets
  - 1 kiosque
  - 1 container à verre
  - 1 abribus



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

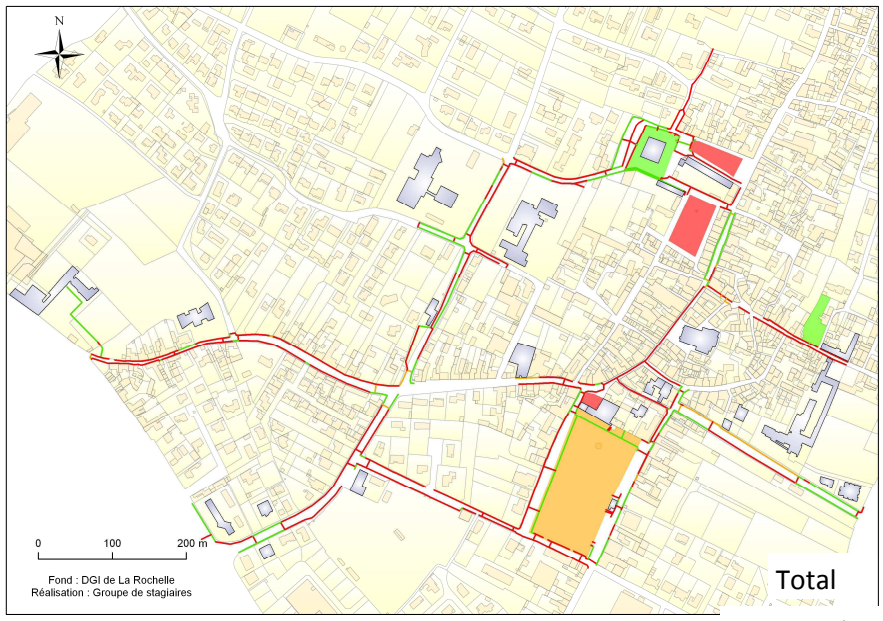
Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

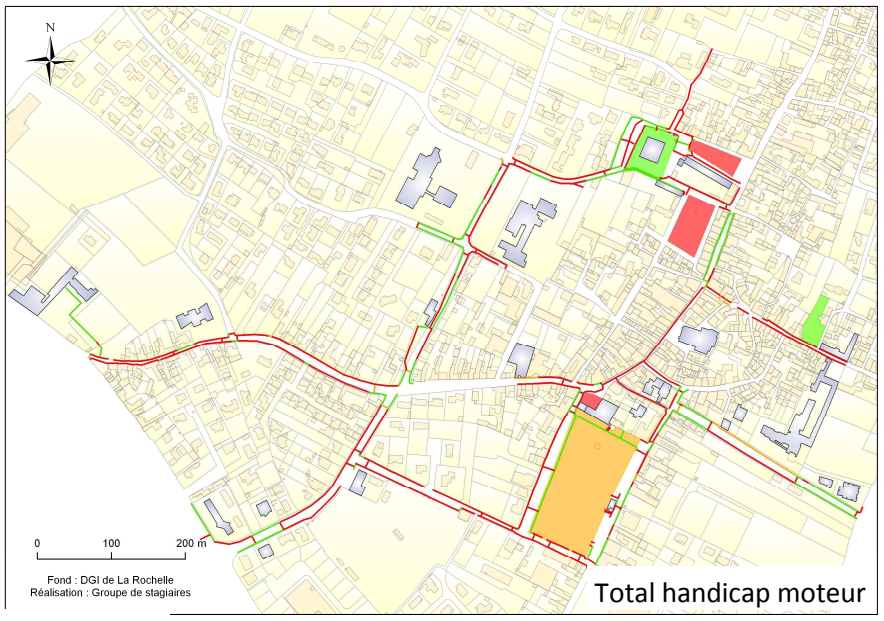
>Equipements concernant les personnes âgées:

- ✓ 40 leurs sont accessibles,
  - 23 bancs
  - 8 cabines téléphoniques
  - 5 distributeurs de billets
  - 2 toilettes publiques
  - 2 boîtes aux lettres
  - 1 abribus
  - 1 fontaine
  - 1 aire de jeux pour enfants
- ✓ 17 équipements sont de pondération 2 :
  - 11 places de parking handicapées
  - 5 bancs
  - 1 boîte aux lettres
- ✓ 8 équipements de pondération 3
  - 3 places de parking handicapées
  - 2 distributeurs de billets
  - 1 kiosque
  - 1 container à verre
  - 1 abribus

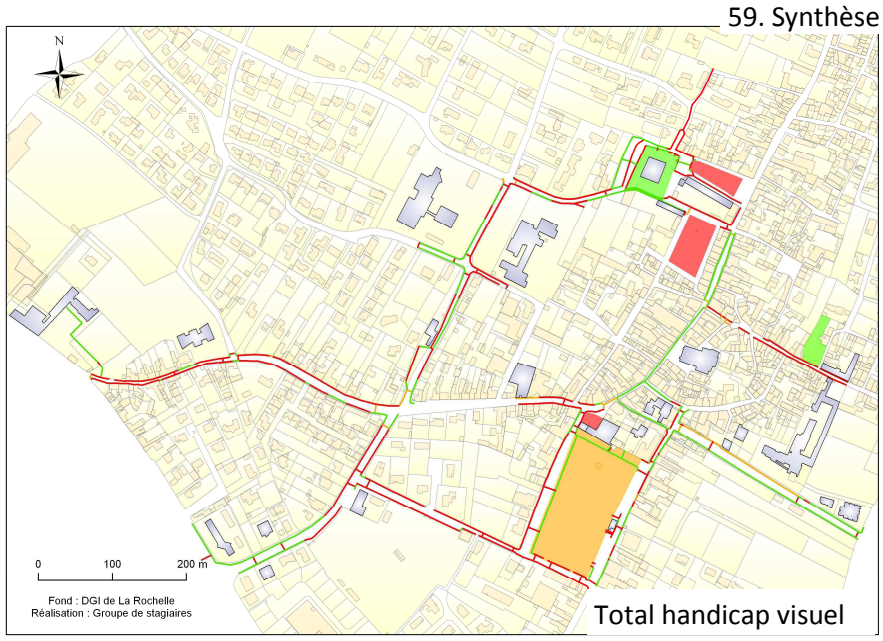
113

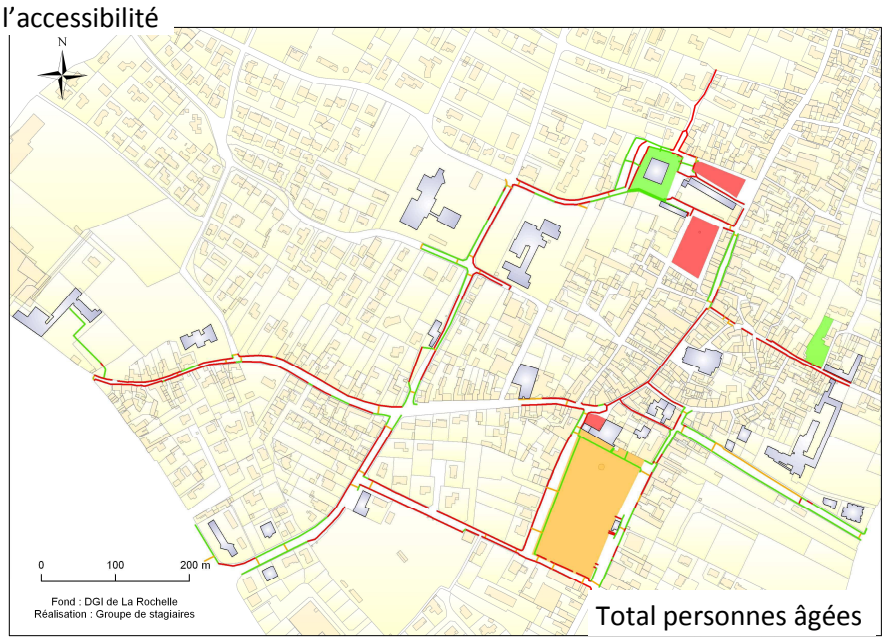
*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*



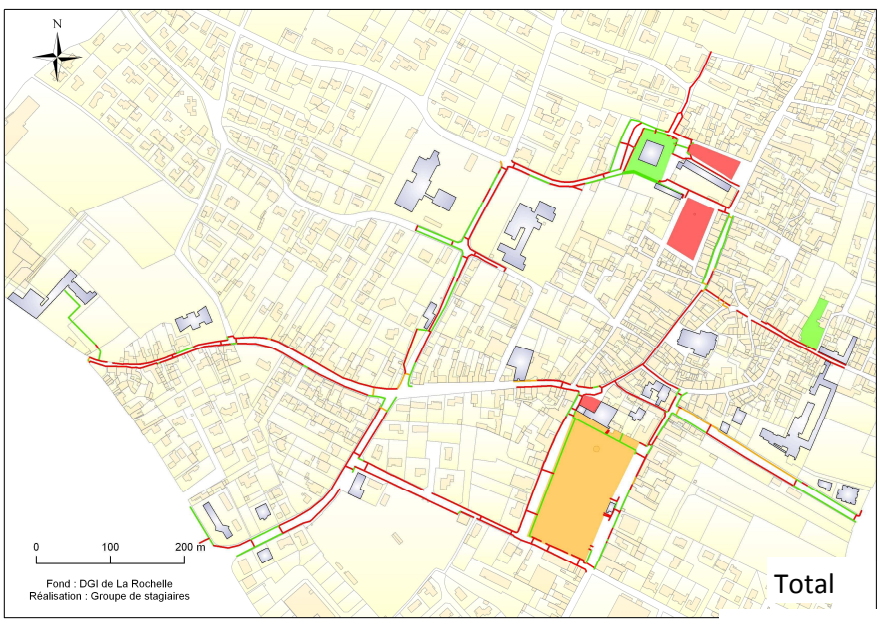

59. Synthèse de l'accessibilité

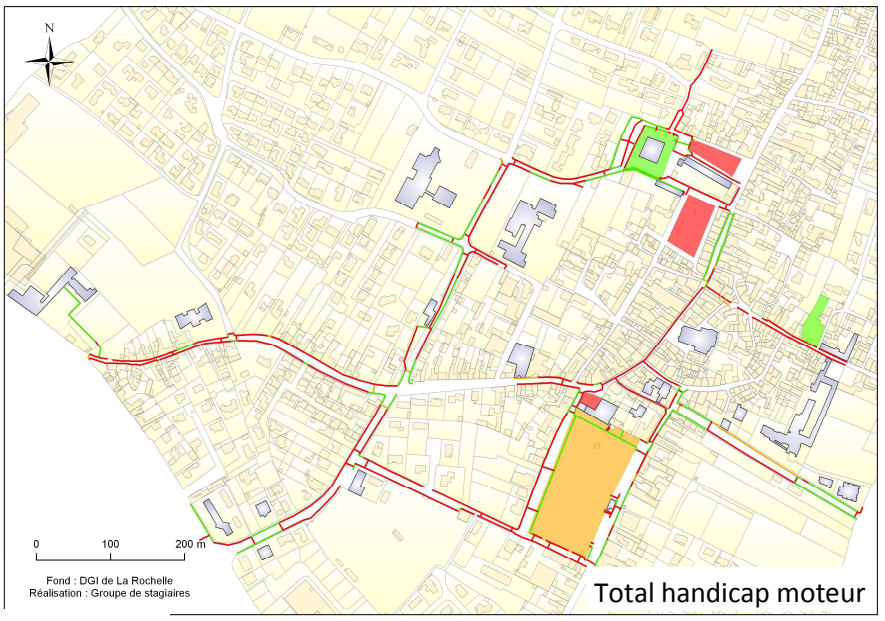


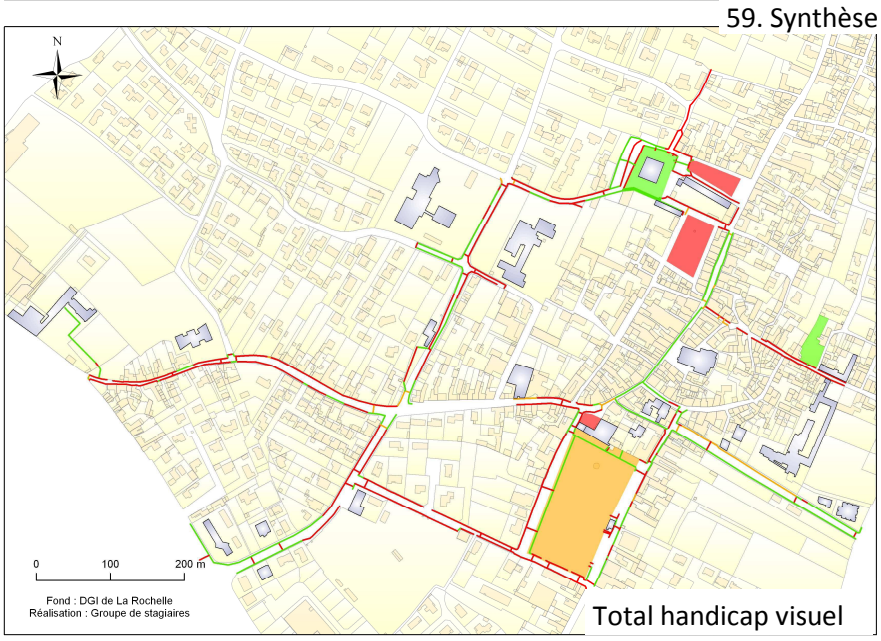


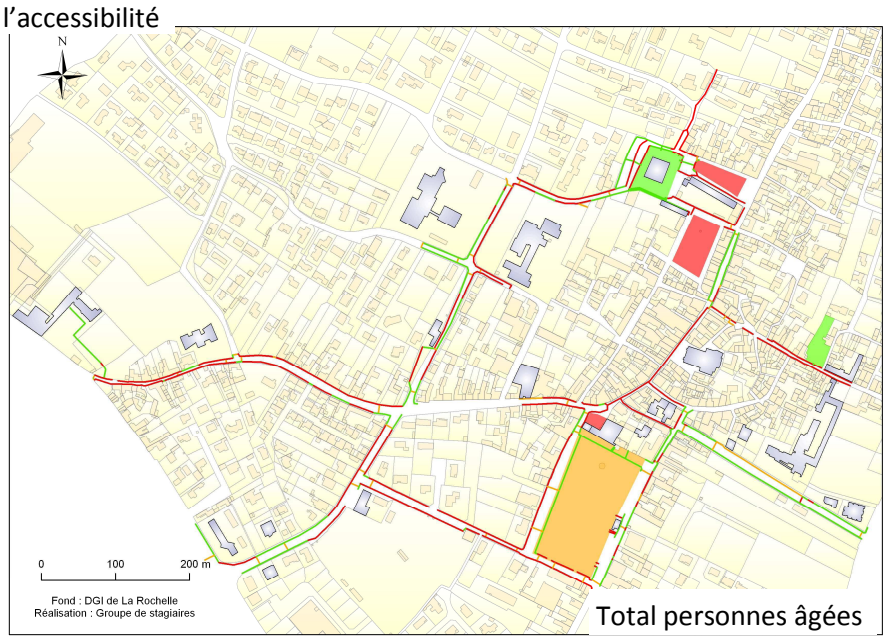

DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




59. Synthèse de l'accessibilité

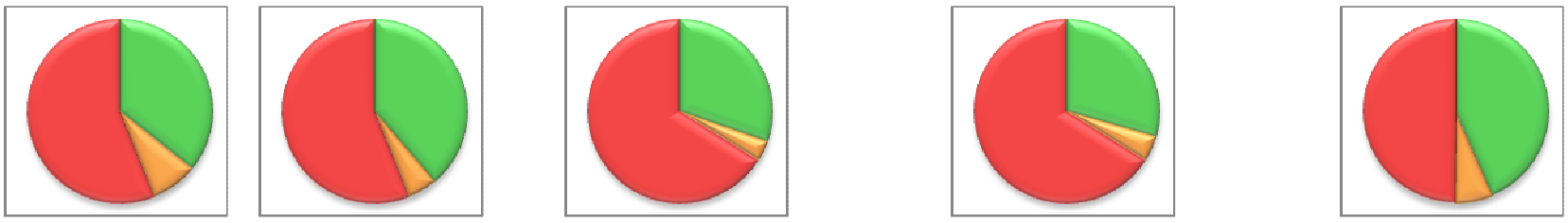


A partir des tables des cartes ci-contre, établies comme expliquées dans la méthode, nous avons pu obtenir les données du tableau suivant :

Saint-Pierre le 12/07/07

| | Cheminement | % | Total | % | Total handicap moteur | % | Total handicap visuel | % | Total personnes âgées | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vert | 3325,33 | 43,60 | 2 244,60 | 29,43 | 2 313,42 | 30,33 | 2 962,69 | 38,85 | 2 731,53 | 35,81 |
| Orange | 499,88 | 6,55 | 341,75 | 4,48 | 272,93 | 3,58 | 388,95 | 5,10 | 620,18 | 8,13 |
| Rouge | 3801,57 | 49,85 | 5 040,43 | 66,09 | 5 040,43 | 66,09 | 4 275,14 | 56,05 | 4 275,07 | 56,05 |
| total | 7 626,78 | 100,00 | 7 626,78 | 100,00 | 7 626,78 | 100,00 | 7 626,78 | 100,00 | 7 626,78 | 100,00 |



Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

60. Comparaison des mètres linéaires accessibles

Sur ce périmètre et sans prendre en compte les obstacles, il y a presque autant de mètres linéaires aux normes que de mètres linéaires ne respectant pas les normes. Au vu des deux premières séries de pourcentages, nous pouvons constater que les obstacles ont de l'influence sur la pondération totale du cheminement ainsi 14 % de mètres linéaires aux normes deviennent impraticables lorsque les obstacles sont pris en compte. Ceci est d'autant plus visible pour les personnes ayant une déficience motrice ; cela s'explique par la présence d'une vingtaine de regards de trottoir sur ce périmètre.



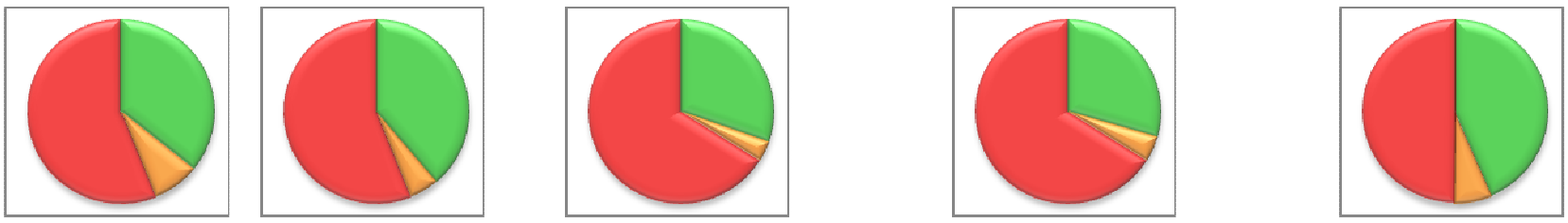
DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

A partir des tables des cartes ci-contre, établies comme expliquées dans la méthode, nous avons pu obtenir les données du tableau suivant :

Saint-Pierre le 12/07/07

| | Cheminement | % | Total | % | Total handicap moteur | % | Total handicap visuel | % | Total personnes âgées | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vert | 3325,33 | 43,60 | 2 244,60 | 29,43 | 2 313,42 | 30,33 | 2 962,69 | 38,85 | 2 731,53 | 35,81 |
| Orange | 499,88 | 6,55 | 341,75 | 4,48 | 272,93 | 3,58 | 388,95 | 5,10 | 620,18 | 8,13 |
| Rouge | 3801,57 | 49,85 | 5 040,43 | 66,09 | 5 040,43 | 66,09 | 4 275,14 | 56,05 | 4 275,07 | 56,05 |
| total | 7 626,78 | 100,00 | 7 626,78 | 100,00 | 7 626,78 | 100,00 | 7 626,78 | 100,00 | 7 626,78 | 100,00 |



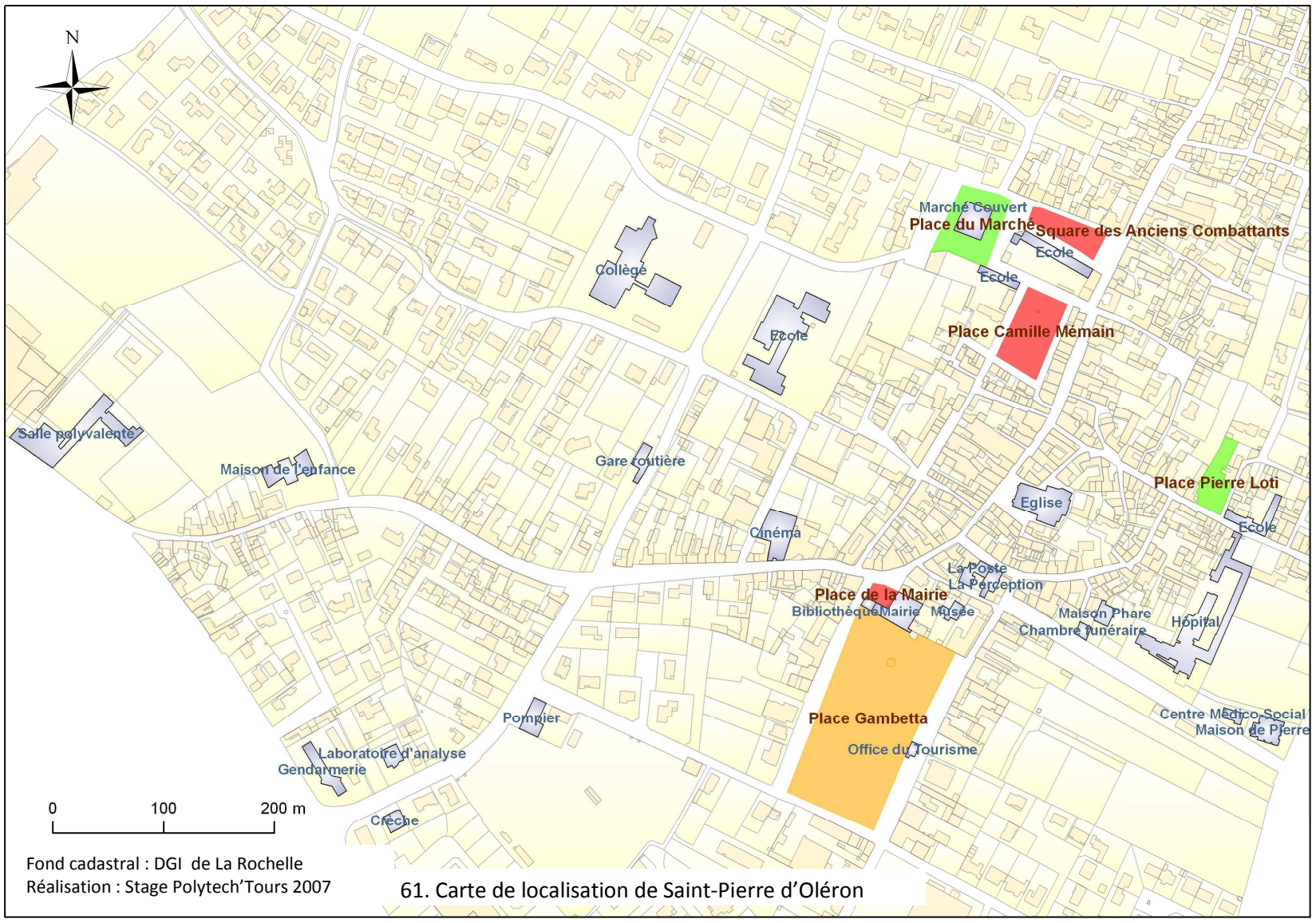
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

60. Comparaison des mètres linéaires accessibles

Sur ce périmètre et sans prendre en compte les obstacles, il y a presque autant de mètres linéaires aux normes que de mètres linéaires ne respectant pas les normes. Au vu des deux premières séries de pourcentages, nous pouvons constater que les obstacles ont de l'influence sur la pondération totale du cheminement ainsi 14 % de mètres linéaires aux normes deviennent impraticables lorsque les obstacles sont pris en compte. Ceci est d'autant plus visible pour les personnes ayant une déficience motrice ; cela s'explique par la présence d'une vingtaine de regards de trottoir sur ce périmètre.

*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

I.4.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre de Saint Pierre d'Oléron :




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

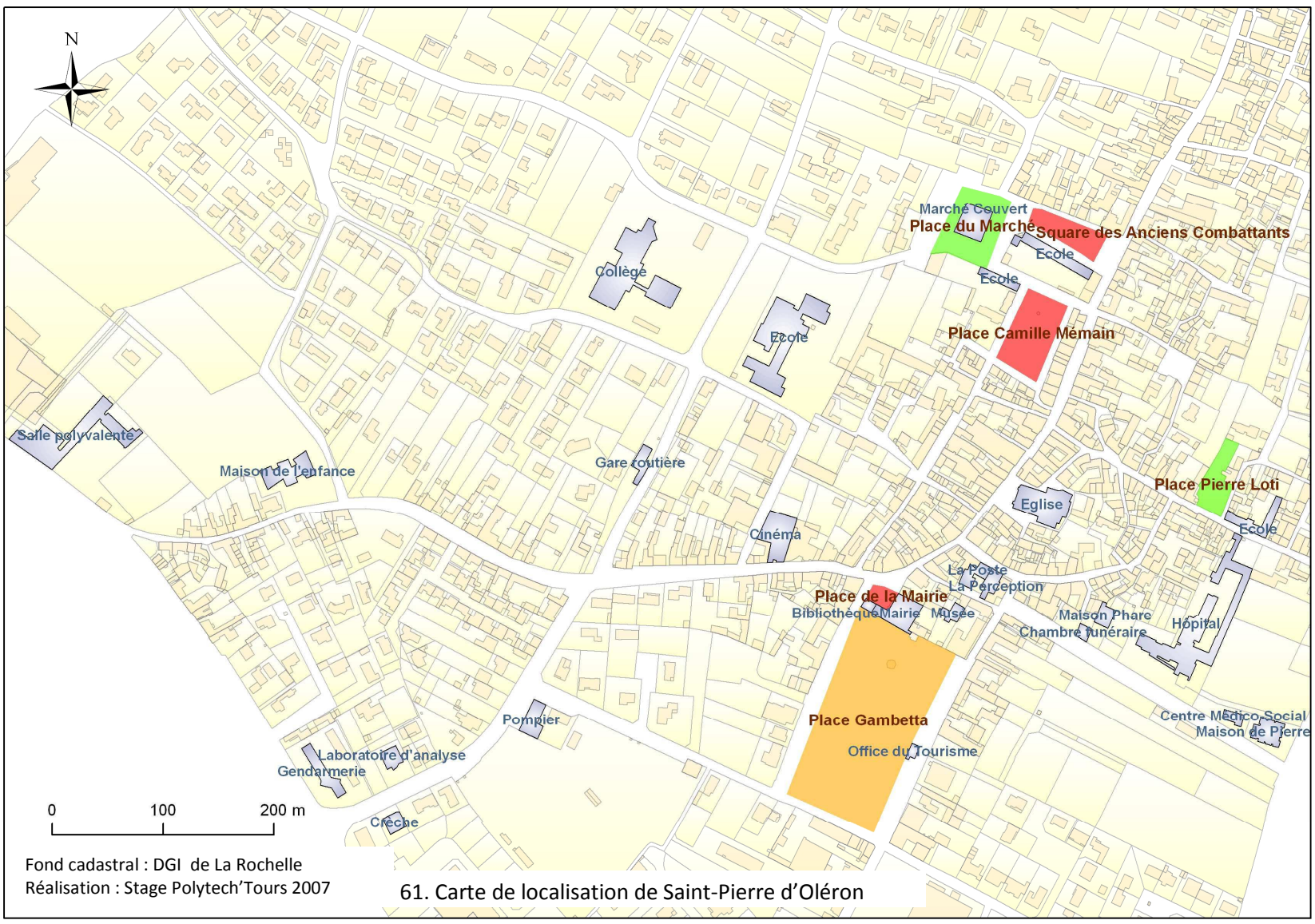
61. Carte de localisation de Saint-Pierre d'Oléron



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

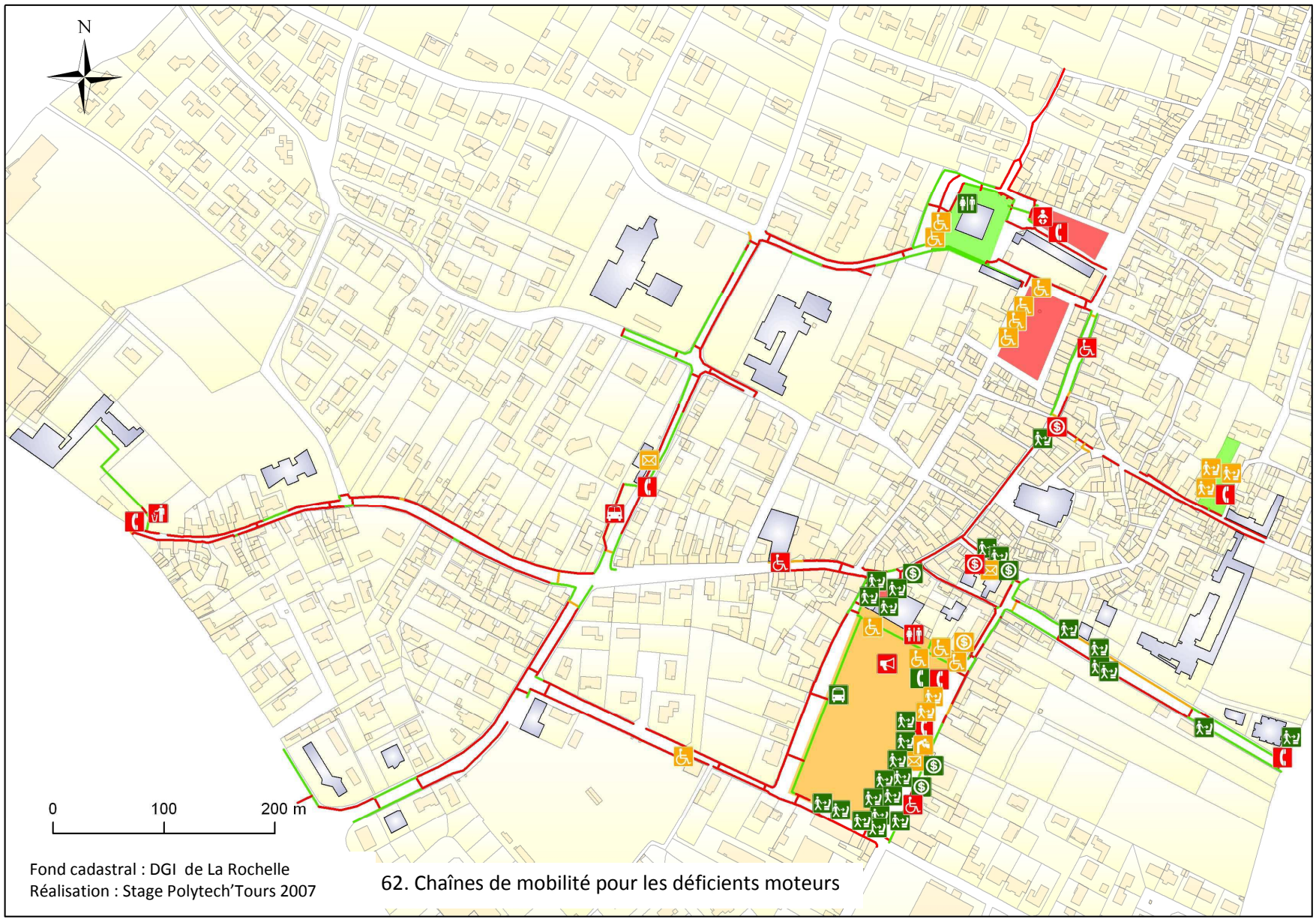
Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

I.4.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre de Saint Pierre d'Oléron :




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

61. Carte de localisation de Saint-Pierre d'Oléron

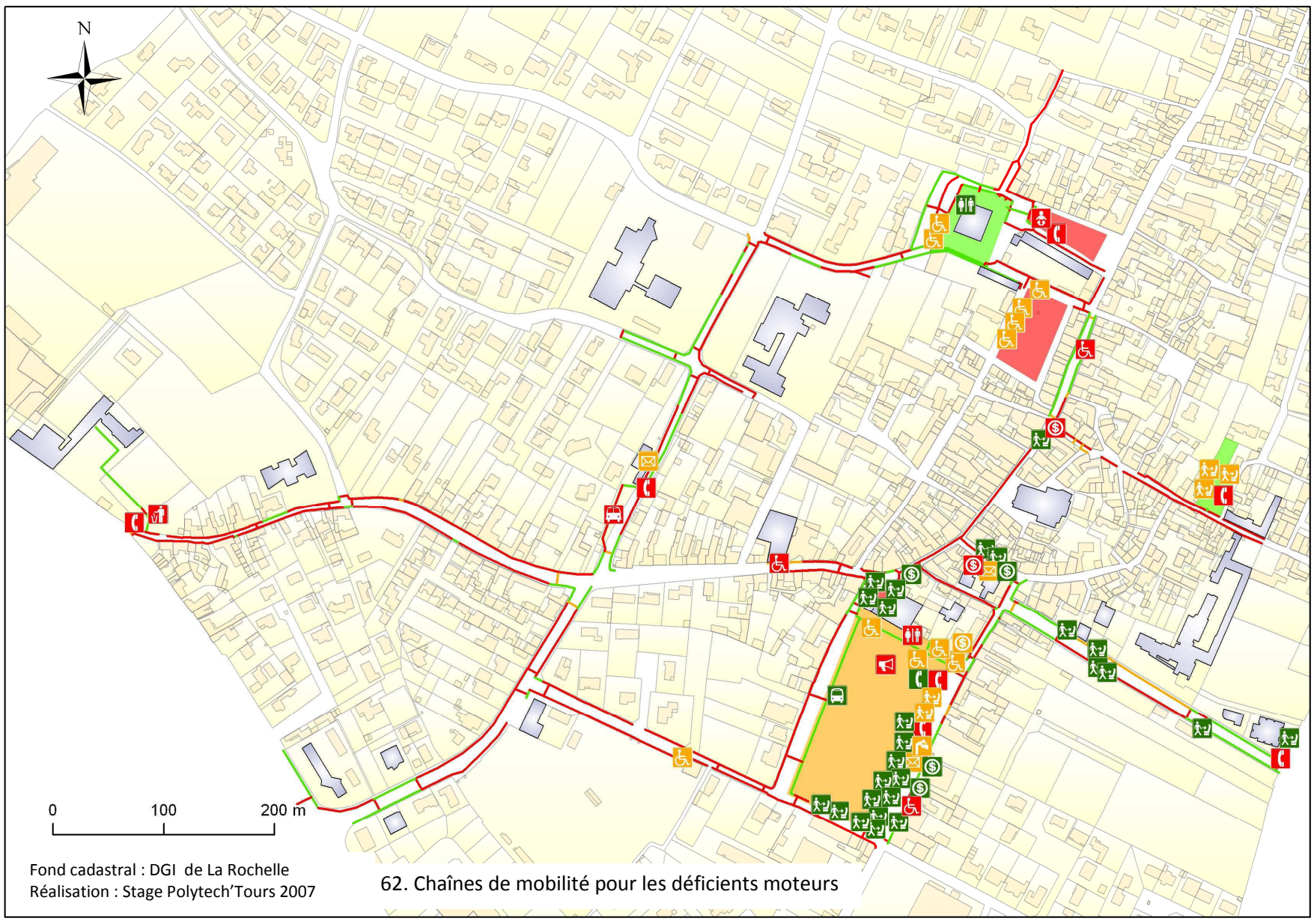



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

62. Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

62. Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs

Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap moteur :

Sur le périmètre de la commune étudié, quatorze places de parking pour personnes handicapées ont été répertoriées. Celles-ci sont dispersées sur l'ensemble du périmètre. Toutefois, selon les normes actuelles, aucune de ces places n'est aux normes. Sur les quatorze places, trois d'entre elles ne sont pas aux normes et difficilement corrigeables et ne seront donc pas étudiées.

Sur l'ensemble de ces places, elles peuvent pour onze d'entre elles être utilisées par des personnes atteintes de handicap moteur. Nous pouvons ainsi partir de ces places pour étudier les chaînes de mobilité possibles.

A partir du parking de la rue du Colonel Durand

Cette place est située dans la rue du Colonel Durand, le long du stade. Elle ne possède ni largeur, ni panneau aux normes. Une fois stationnée, une personne ayant un handicap moteur n'a aucune possibilité de déplacement, hormis le trottoir longeant cette place de parking. De part et d'autre la largeur est inférieure à 0,80 m.

- ✓ A partir du parking de la Place Gambetta

Il y a trois places de parking réservées aux personnes handicapées, deux de celles-ci ont leur signalisation non aux normes, la troisième a sa largeur et sa signalisation non aux normes. Le revêtement n'est pas confortable mais il est possible de circuler dessus dans la mesure où il s'agit d'un enrobé dégradé par endroit. Sur cette place la personne a la possibilité d'utiliser dix bancs, une cabine téléphonique et un abribus. La personne peut également accéder au musée de l'île d'Oléron. En revanche, une personne en fauteuil roulant ne peut pas accéder aux toilettes publiques, à l'une des deux cabines téléphoniques ainsi qu'au kiosque. Son cheminement s'arrête au niveau de la bibliothèque du fait d'un trottoir trop étroit ainsi qu'à toutes les autres extrémités de la place du fait de bordures de trottoir non aux normes.

- ✓ A partir du parking de la rue de la Bouline

Sur ce parking, une place est réservée aux personnes handicapées. La personne stationnée dessus peut accéder à la Place Gambetta à partir de cet endroit puis a les mêmes possibilités de cheminements que ci-dessus.

- ✓ A partir du parking de la rue Franck Massé

Il y a deux places de parking réservées aux personnes handicapées dont la largeur est aux normes mais pas les panneaux les signalisant. Le parking est praticable dans la mesure où il s'agit de béton lavé et de enrobé neuf. Cependant une fois stationnée, la personne n'a aucune possibilité de déplacement car le trottoir longeant le marché n'a pas une largeur aux normes.

- ✓ A partir du parking de la Place Camille Mémain

Il y a quatre places réservées aux personnes handicapées, les quatre n'ont pas de largeur et de panneau de signalisation aux normes. Le parking de la Place Camille Mémain est impraticable dans la mesure où le revêtement est en enrobé fortement dégradé. Une fois stationnée, aucune possibilité de déplacement ne s'offre à la personne car aucun passage piéton ne permet d'accéder au trottoir de la rue Franck Massé.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap moteur :

Sur le périmètre de la commune étudié, quatorze places de parking pour personnes handicapées ont été répertoriées. Celles-ci sont dispersées sur l'ensemble du périmètre. Toutefois, selon les normes actuelles, aucune de ces places n'est aux normes. Sur les quatorze places, trois d'entre elles ne sont pas aux normes et difficilement corrigeables et ne seront donc pas étudiées.

Sur l'ensemble de ces places, elles peuvent pour onze d'entre elles être utilisées par des personnes atteintes de handicap moteur. Nous pouvons ainsi partir de ces places pour étudier les chaînes de mobilité possibles.

A partir du parking de la rue du Colonel Durand

Cette place est située dans la rue du Colonel Durand, le long du stade. Elle ne possède ni largeur, ni panneau aux normes. Une fois stationnée, une personne ayant un handicap moteur n'a aucune possibilité de déplacement, hormis le trottoir longeant cette place de parking. De part et d'autre la largeur est inférieure à 0,80 m.

- ✓ A partir du parking de la Place Gambetta

Il y a trois places de parking réservées aux personnes handicapées, deux de celles-ci ont leur signalisation non aux normes, la troisième a sa largeur et sa signalisation non aux normes. Le revêtement n'est pas confortable mais il est possible de circuler dessus dans la mesure où il s'agit d'un enrobé dégradé par endroit. Sur cette place la personne a la possibilité d'utiliser dix bancs, une cabine téléphonique et un abribus. La personne peut également accéder au musée de l'île d'Oléron. En revanche, une personne en fauteuil roulant ne peut pas accéder aux toilettes publiques, à l'une des deux cabines téléphoniques ainsi qu'au kiosque. Son cheminement s'arrête au niveau de la bibliothèque du fait d'un trottoir trop étroit ainsi qu'à toutes les autres extrémités de la place du fait de bordures de trottoir non aux normes.

- ✓ A partir du parking de la rue de la Bouline

Sur ce parking, une place est réservée aux personnes handicapées. La personne stationnée dessus peut accéder à la Place Gambetta à partir de cet endroit puis a les mêmes possibilités de cheminements que ci-dessus.

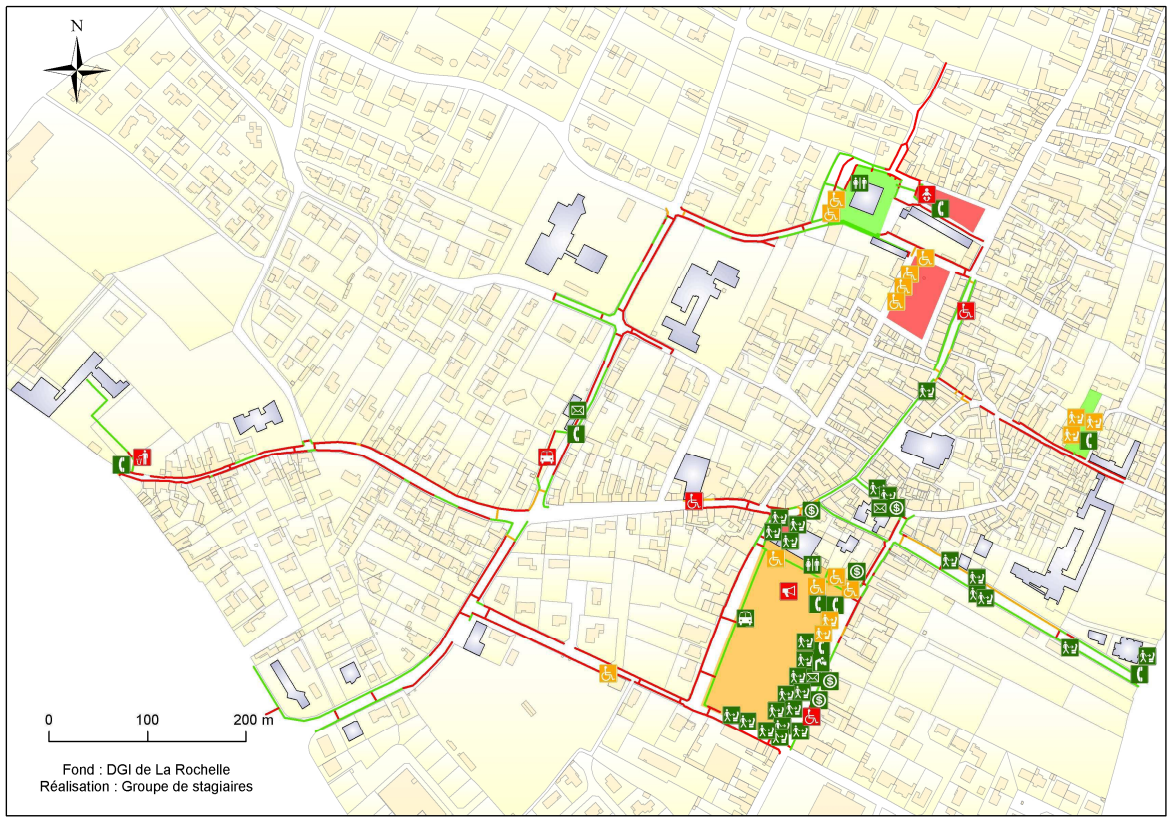
- ✓ A partir du parking de la rue Franck Massé

Il y a deux places de parking réservées aux personnes handicapées dont la largeur est aux normes mais pas les panneaux les signalisant. Le parking est praticable dans la mesure où il s'agit de béton lavé et de enrobé neuf. Cependant une fois stationnée, la personne n'a aucune possibilité de déplacement car le trottoir longeant le marché n'a pas une largeur aux normes.

- ✓ A partir du parking de la Place Camille Mémain

Il y a quatre places réservées aux personnes handicapées, les quatre n'ont pas de largeur et de panneau de signalisation aux normes. Le parking de la Place Camille Mémain est impraticable dans la mesure où le revêtement est en enrobé fortement dégradé. Une fois stationnée, aucune possibilité de déplacement ne s'offre à la personne car aucun passage piéton ne permet d'accéder au trottoir de la rue Franck Massé.

63. Chaînes de mobilité pour les déficients visuels




Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap visuel :

- ✓ A partir du parking de la rue du Colonel Durand

A partir du parking rue du Colonel Durand, stationnée au niveau des places situées devant la caserne des sapeurs pompiers, la personne souffrant d'une déficience visuelle peut se déplacer aisément jusqu'à l'entrée de la caserne. Elle ne peut pas en revanche franchir le passage piéton se trouvant devant la caserne car il n'y a pas de bande d'éveil de vigilance. Sur tout le reste du parking, une fois stationnée, la personne n'a aucune possibilité de déplacement suite à l'étroitesse du trottoir longeant les places de parking.

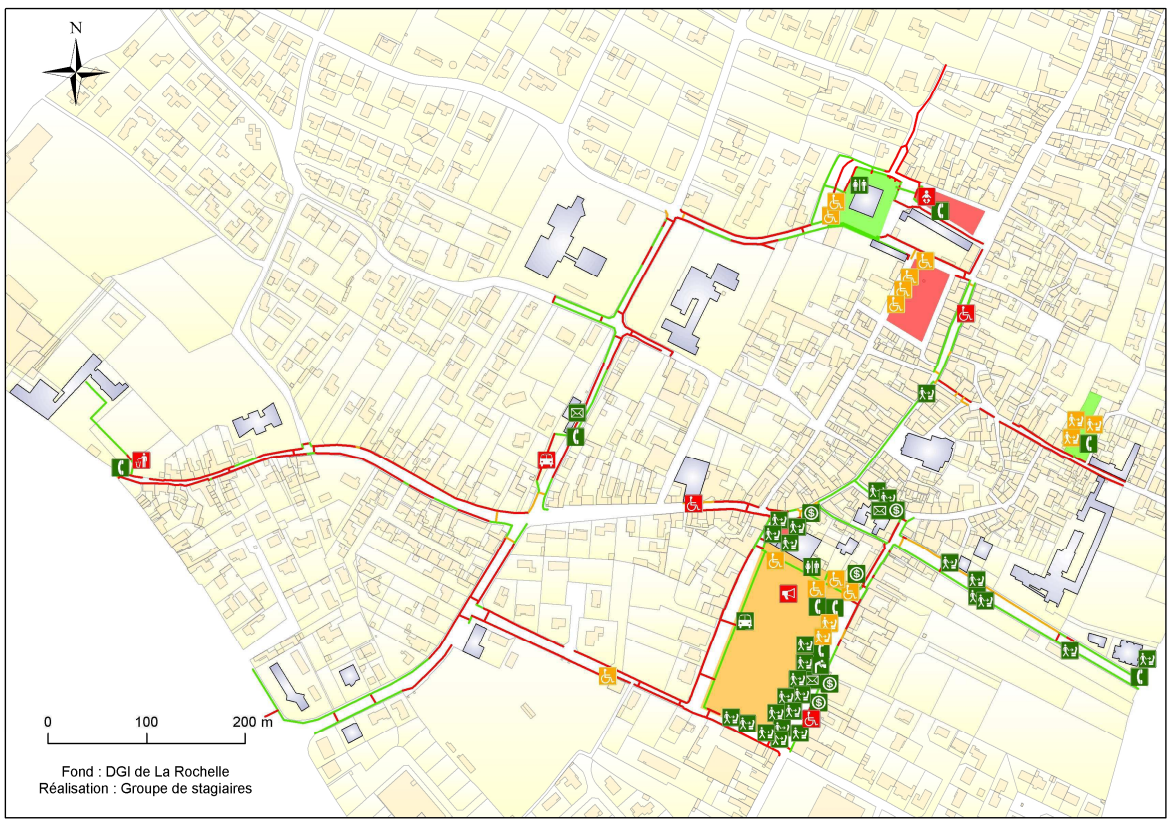
- ✓ A partir du parking de la Place Gambetta

A partir du parking de la Place Gambetta qui est entièrement accessible, la personne souffrant d'une déficience visuelle peut se déplacer aisément et accéder aux toilettes publiques, à un distributeur de billet, à deux cabines téléphoniques, à dix bancs et un abribus. Elle peut également accéder au musée, à la bibliothèque ainsi qu'à la Mairie. Elle peut poursuivre son cheminement en longeant la bibliothèque jusqu'à la Place de la Mairie.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

63. Chaînes de mobilité pour les déficients visuels




Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap visuel :

- ✓ A partir du parking de la rue du Colonel Durand

A partir du parking rue du Colonel Durand, stationnée au niveau des places situées devant la caserne des sapeurs pompiers, la personne souffrant d'une déficience visuelle peut se déplacer aisément jusqu'à l'entrée de la caserne. Elle ne peut pas en revanche franchir le passage piéton se trouvant devant la caserne car il n'y a pas de bande d'éveil de vigilance. Sur tout le reste du parking, une fois stationnée, la personne n'a aucune possibilité de déplacement suite à l'étroitesse du trottoir longeant les places de parking.

- ✓ A partir du parking de la Place Gambetta

A partir du parking de la Place Gambetta qui est entièrement accessible, la personne souffrant d'une déficience visuelle peut se déplacer aisément et accéder aux toilettes publiques, à un distributeur de billet, à deux cabines téléphoniques, à dix bancs et un abribus. Elle peut également accéder au musée, à la bibliothèque ainsi qu'à la Mairie. Elle peut poursuivre son cheminement en longeant la bibliothèque jusqu'à la Place de la Mairie.

Son cheminement s'arrête dans la rue de la République au début de la zone piétonne suite à un obstacle. Si elle se dirige vers la rue de la Bouline, son cheminement s'arrête à l'angle entre la Place Gambetta et la rue de la Bouline.
Son cheminement s'arrête également à toutes les autres extrémités de la place, suite à des passages piétons non signalisés par des bandes d'éveil de vigilance.

- ✓ A partir du parking de la rue de la Bouline

A partir du parking de la rue de la Bouline, la personne peut accéder à la Place Gambetta. A partir de cet endroit, on a les mêmes possibilités de cheminement que ci-dessus. De plus, la personne peut accéder à une fontaine d'eau potable, à une cabine téléphonique, à trois bancs ainsi que l'Office du Tourisme. La chaîne de mobilité s'arrête devant l'Office du Tourisme car aucune traversée piétonne n'est aux normes.

- ✓ A partir du parking de la place Pierre Loti

A partir du parking de la Place Pierre Loti qui est entièrement accessible, la personne peut accéder à une cabine téléphonique. Son cheminement s'arrête au carrefour entre la Place Pierre Loti et la rue Pierre Loti car celle-ci possède des trottoirs trop étroits.

- ✓ A partir du parking de la rue Franck Massé

A partir du parking de la rue Franck Massé, praticable dans la mesure où il s'agit d'un revêtement neuf en enrobé et en béton lavé, la personne peut se déplacer sur toute la place du Marché. Elle a accès au marché et aux toilettes publiques. Elle peut emprunter le passage piéton et accéder au trottoir pair de la rue Franck Massé. Son cheminement s'arrête au début du trottoir pair de la rue Bonifaut suite à un obstacle qui laisse un passage inférieur à 0,80 m. Si elle reste sur la place, elle peut en revanche aller jusqu'au square des Anciens Combattants, où se trouve une cabine téléphonique accessible. Son cheminement s'arrête au niveau du square des Anciens Combattant car le cheminement est sans trottoir ni accotement.
Pour se diriger vers la Place Camille Mémain, elle peut emprunter les trottoirs pair et impair le long des écoles. Son cheminement s'arrête côté pair dans la rue de la République et côté impair juste avant la Place Camille Mémain. Si la personne se dirige vers la rue de la Gare, son cheminement se termine côté pair à la fin de la Place du Marché et côté impair en face du numéro douze de la rue Franck Massé.

- ✓ A partir du parking de la Place Camille Mémain

A partir du parking de la Place Camille Mémain, la personne peut se déplacer sur l'intégralité de la place. Mais la chaîne de mobilité s'interrompt car aucun cheminement ne lui est proposé.

- ✓ A partir du parking du Château de Bonnemie

A partir du parking du Château de Bonnemie, la personne peut accéder à la salle polyvalente car le cheminement est totalement praticable. Sur le parking elle peut accéder à la cabine téléphonique mais pas aux containers à verre car ceux-ci ont une hauteur d'utilisation trop haute. Si la personne se dirige vers la route départementale, son cheminement s'arrête au passage piéton car il ne répond pas aux normes. Si la personne se dirige vers la maison de l'enfance, son cheminement se termine à la limite du parking après quoi le trottoir devient inférieur à 0,80 m.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
I. Analyse du travail de terrain

Son cheminement s'arrête dans la rue de la République au début de la zone piétonne suite à un obstacle. Si elle se dirige vers la rue de la Bouline, son cheminement s'arrête à l'angle entre la Place Gambetta et la rue de la Bouline.
Son cheminement s'arrête également à toutes les autres extrémités de la place, suite à des passages piétons non signalisés par des bandes d'éveil de vigilance.

- ✓ A partir du parking de la rue de la Bouline

A partir du parking de la rue de la Bouline, la personne peut accéder à la Place Gambetta. A partir de cet endroit, on a les mêmes possibilités de cheminement que ci-dessus. De plus, la personne peut accéder à une fontaine d'eau potable, à une cabine téléphonique, à trois bancs ainsi que l'Office du Tourisme. La chaîne de mobilité s'arrête devant l'Office du Tourisme car aucune traversée piétonne n'est aux normes.

- ✓ A partir du parking de la place Pierre Loti

A partir du parking de la Place Pierre Loti qui est entièrement accessible, la personne peut accéder à une cabine téléphonique. Son cheminement s'arrête au carrefour entre la Place Pierre Loti et la rue Pierre Loti car celle-ci possède des trottoirs trop étroits.

- ✓ A partir du parking de la rue Franck Massé

A partir du parking de la rue Franck Massé, praticable dans la mesure où il s'agit d'un revêtement neuf en enrobé et en béton lavé, la personne peut se déplacer sur toute la place du Marché. Elle a accès au marché et aux toilettes publiques. Elle peut emprunter le passage piéton et accéder au trottoir pair de la rue Franck Massé. Son cheminement s'arrête au début du trottoir pair de la rue Bonifaut suite à un obstacle qui laisse un passage inférieur à 0,80 m. Si elle reste sur la place, elle peut en revanche aller jusqu'au square des Anciens Combattants, où se trouve une cabine téléphonique accessible. Son cheminement s'arrête au niveau du square des Anciens Combattant car le cheminement est sans trottoir ni accotement.
Pour se diriger vers la Place Camille Mémain, elle peut emprunter les trottoirs pair et impair le long des écoles. Son cheminement s'arrête côté pair dans la rue de la République et côté impair juste avant la Place Camille Mémain. Si la personne se dirige vers la rue de la Gare, son cheminement se termine côté pair à la fin de la Place du Marché et côté impair en face du numéro douze de la rue Franck Massé.

- ✓ A partir du parking de la Place Camille Mémain

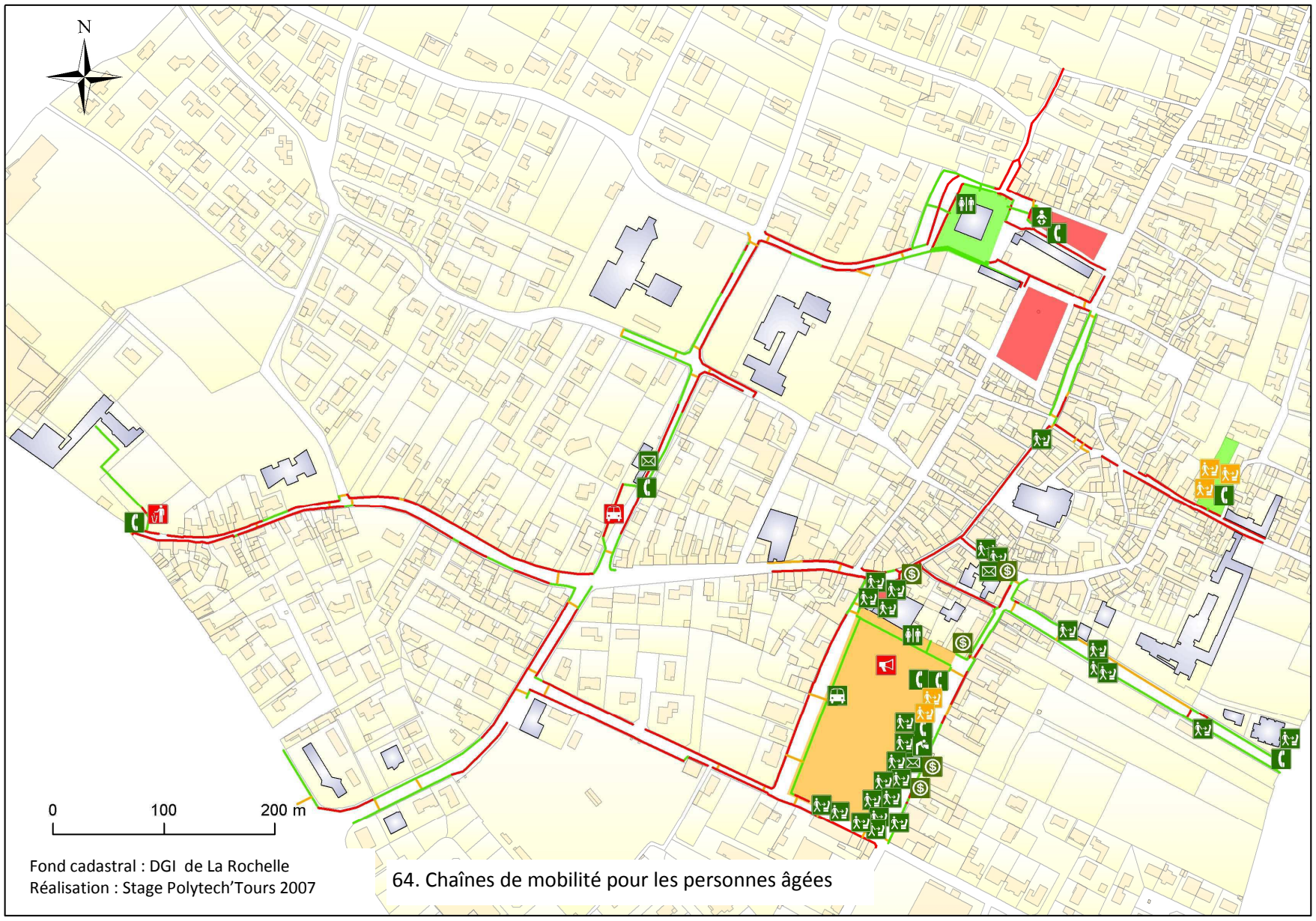
A partir du parking de la Place Camille Mémain, la personne peut se déplacer sur l'intégralité de la place. Mais la chaîne de mobilité s'interrompt car aucun cheminement ne lui est proposé.

- ✓ A partir du parking du Château de Bonnemie

A partir du parking du Château de Bonnemie, la personne peut accéder à la salle polyvalente car le cheminement est totalement praticable. Sur le parking elle peut accéder à la cabine téléphonique mais pas aux containers à verre car ceux-ci ont une hauteur d'utilisation trop haute. Si la personne se dirige vers la route départementale, son cheminement s'arrête au passage piéton car il ne répond pas aux normes. Si la personne se dirige vers la maison de l'enfance, son cheminement se termine à la limite du parking après quoi le trottoir devient inférieur à 0,80 m.

121

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

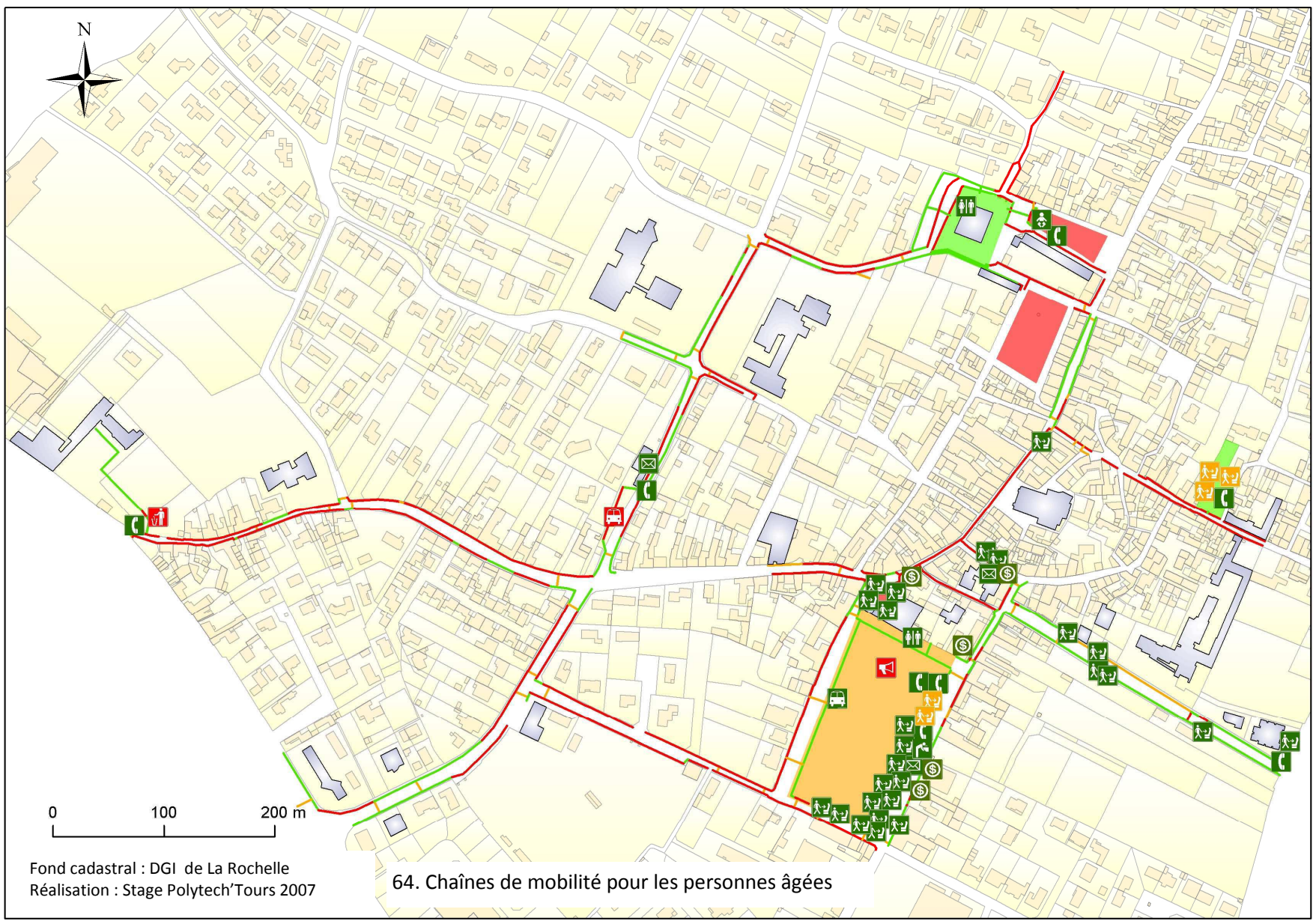



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

64. Chaînes de mobilité pour les personnes âgées



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

64. Chaînes de mobilité pour les personnes âgées

Chaînes de mobilité pour les personnes âgées :

- ✓ A partir du parking de la rue du Colonel Durand

A partir du parking de la rue du Colonel Durand, stationnée au niveau des places situées devant la caserne des sapeurs pompiers, la personne âgée peut se déplacer aisément jusqu'à l'entrée de la caserne. Ensuite, elle peut emprunter le passage piéton se trouvant dans cette même rue au niveau de la caserne et poursuivre son cheminement dans la rue Dubois Aubry jusqu'au numéro trois de cette dernière. Ici son cheminement se termine à cause d'un obstacle qui empiète sur le trottoir. La personne peut également emprunter plusieurs passages piétons traversant la rue Dubois Aubry mais de nombreux obstacles l'empêchent de circuler dans cette rue. Quelque soit l'endroit où la personne se gare, elle ne pourra jamais atteindre la Place Gambetta à cause de nombreux obstacles situés dans la rue du Colonel Durand et de l'étroitesse du trottoir longeant les places de parking.

- ✓ A partir du parking de la rue Franck Massé

A partir du parking de la rue Franck Massé, praticable dans la mesure où il est recouvert d'un revêtement neuf en enrobé et en béton lavé, la personne peut circuler sur toute la Place du Marché. Elle a accès au marché et aux toilettes publiques. Si la personne se dirige vers la rue de la Gare, son cheminement se termine, côté pair à la fin de la Place du Marché, et côté impair, en face du numéro douze de la rue Franck Massé.
Si elle veut se rendre à maison de retraite, elle peut emprunter le passage piéton et accéder au trottoir pair de la rue Franck Massé. Son cheminement s'arrêtera au début du trottoir pair de la rue Bonifaut suite à un obstacle qui laisse un passage inférieur à 0,80 m.
Si elle veut aller vers le square des Anciens combattants, elle peut emprunter le passage piéton. De là, elle peut également revenir vers la rue Bonifaut mais seulement sur quelques mètres, après quoi le trottoir laisse place à de la voirie.
La personne âgée peut rejoindre la rue de la République par le côté pair de la rue Franck Massé, puis traverser la rue par le passage piéton et ainsi poursuivre son cheminement tout au long de la rue de la République. Dans la zone piétonne, la personne devra faire attention aux grilles d'évacuation et plaques dont les fentes sont supérieures à deux centimètres. Elle sera arrêtée au niveau de l'entrée de la rue piétonne où un arceau métallique diminue le passage. De la rue de la République, elle peut également rejoindre la rue Pierre Loti mais son cheminement s'arrête au croisement avec la rue des Flandres, après quoi il y a une absence de trottoir. De la rue de la République, elle peut également rejoindre la rue du Général de Gaulle, puis redescendre dans la rue de la Bouline et accéder à la rue Cariñena. De même, de la rue de la République, elle peut rejoindre la rue Aliénor d'Aquitaine et emprunter les rues citées ci-dessus, ou bien encore descendre pour rejoindre la Place Gambetta.

- ✓ A partir du parking de la place Gambetta

A partir du parking de la Place Gambetta, entièrement accessible, une personne âgée peut se déplacer aisément et accéder aux toilettes publiques, à un distributeur de billets, à deux cabines téléphoniques, à dix bancs, à un abribus, ainsi qu'à l'Office du Tourisme et aux équipements se trouvant autour de ce dernier. Elle peut également accéder au musée, à la bibliothèque ainsi qu'à la Mairie. Elle peut poursuivre son cheminement en longeant la bibliothèque jusqu'à la Place de la Mairie.
De la Place de la Mairie, elle peut emprunter la rue de la République jusqu'au cinéma.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
I. Analyse du travail de terrain

Chaînes de mobilité pour les personnes âgées :

- ✓ A partir du parking de la rue du Colonel Durand

A partir du parking de la rue du Colonel Durand, stationnée au niveau des places situées devant la caserne des sapeurs pompiers, la personne âgée peut se déplacer aisément jusqu'à l'entrée de la caserne. Ensuite, elle peut emprunter le passage piéton se trouvant dans cette même rue au niveau de la caserne et poursuivre son cheminement dans la rue Dubois Aubry jusqu'au numéro trois de cette dernière. Ici son cheminement se termine à cause d'un obstacle qui empiète sur le trottoir. La personne peut également emprunter plusieurs passages piétons traversant la rue Dubois Aubry mais de nombreux obstacles l'empêchent de circuler dans cette rue. Quelque soit l'endroit où la personne se gare, elle ne pourra jamais atteindre la Place Gambetta à cause de nombreux obstacles situés dans la rue du Colonel Durand et de l'étroitesse du trottoir longeant les places de parking.

- ✓ A partir du parking de la rue Franck Massé

A partir du parking de la rue Franck Massé, praticable dans la mesure où il est recouvert d'un revêtement neuf en enrobé et en béton lavé, la personne peut circuler sur toute la Place du Marché. Elle a accès au marché et aux toilettes publiques. Si la personne se dirige vers la rue de la Gare, son cheminement se termine, côté pair à la fin de la Place du Marché, et côté impair, en face du numéro douze de la rue Franck Massé.
Si elle veut se rendre à maison de retraite, elle peut emprunter le passage piéton et accéder au trottoir pair de la rue Franck Massé. Son cheminement s'arrêtera au début du trottoir pair de la rue Bonifaut suite à un obstacle qui laisse un passage inférieur à 0,80 m.
Si elle veut aller vers le square des Anciens combattants, elle peut emprunter le passage piéton. De là, elle peut également revenir vers la rue Bonifaut mais seulement sur quelques mètres, après quoi le trottoir laisse place à de la voirie.
La personne âgée peut rejoindre la rue de la République par le côté pair de la rue Franck Massé, puis traverser la rue par le passage piéton et ainsi poursuivre son cheminement tout au long de la rue de la République. Dans la zone piétonne, la personne devra faire attention aux grilles d'évacuation et plaques dont les fentes sont supérieures à deux centimètres. Elle sera arrêtée au niveau de l'entrée de la rue piétonne où un arceau métallique diminue le passage. De la rue de la République, elle peut également rejoindre la rue Pierre Loti mais son cheminement s'arrête au croisement avec la rue des Flandres, après quoi il y a une absence de trottoir. De la rue de la République, elle peut également rejoindre la rue du Général de Gaulle, puis redescendre dans la rue de la Bouline et accéder à la rue Cariñena. De même, de la rue de la République, elle peut rejoindre la rue Aliénor d'Aquitaine et emprunter les rues citées ci-dessus, ou bien encore descendre pour rejoindre la Place Gambetta.

- ✓ A partir du parking de la place Gambetta

A partir du parking de la Place Gambetta, entièrement accessible, une personne âgée peut se déplacer aisément et accéder aux toilettes publiques, à un distributeur de billets, à deux cabines téléphoniques, à dix bancs, à un abribus, ainsi qu'à l'Office du Tourisme et aux équipements se trouvant autour de ce dernier. Elle peut également accéder au musée, à la bibliothèque ainsi qu'à la Mairie. Elle peut poursuivre son cheminement en longeant la bibliothèque jusqu'à la Place de la Mairie.
De la Place de la Mairie, elle peut emprunter la rue de la République jusqu'au cinéma.

123

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

Toujours de la Place de la Mairie, au croisement avec la rue R.Grandsard, elle peut cheminer côté pair pour rejoindre la place Gambetta. Son cheminement se termine au numéro six de la rue R.Grandsard suite à l'étroitesse du trottoir.
De la Place Gambetta, si la personne se dirige vers la rue de la Bouline, elle peut circuler sur le côté pair de la rue en question. Au croisement avec la rue Aliénor d'Aquitaine, elle peut rejoindre la rue de la République et ainsi emprunter le même cheminement qu'au départ du parking Franck Massé décrit plus haut. Si elle emprunte le côté impair de la rue de la Bouline, et qu'elle se dirige vers la rue Cariñena son cheminement se termine au numéro quinze suite à un obstacle.
Toujours de la Place Gambetta (en empruntant la dernière sortie piétonne de la rue de la Bouline), si elle se dirige vers la rue B.Delessert, son cheminement s'arrête au croisement de celle-ci côté impair avec la rue de la Bouline. Côté pair, la personne peut poursuivre son cheminement rue B. Delessert, jusqu'à la première sortie de voitures de la place.
Elle peut également traverser la rue B.Delessert en empruntant le passage piéton pour atteindre l'autre côté. Son cheminement s'arrête quelques mètres après, suite à un obstacle. Si elle emprunte les passages piétons reliant la Place Gambetta et la rue B.Delessert, elle arrive sur un trottoir accessible seulement sur quelques mètres de part et d'autre. Si elle emprunte les passages piétons reliant la Place Gambetta et la rue R.Grandsard, elle ne peut pas circuler dans cette dernière suite à un revêtement trop dégradé.

- ✓ A partir du parking de la rue de la Bouline.

A partir du parking de la rue de la Bouline, une personne âgée peut emprunter le même cheminement que celui décrit ci-dessus et qui partait de la Place Gambetta.

- ✓ A partir du parking de la place Pierre Loti

A partir du parking de la Place Pierre Loti, qui est entièrement accessible, une personne âgée peut aisément se déplacer sur la totalité de la place. Elle peut accéder à une cabine téléphonique. Cependant, la chaîne de mobilité s'interrompt à la limite entre le parking et la rue Pierre Loti à cause de trottoirs trop étroits.

- ✓ A partir du parking de la Place Camille Mémain

A partir du parking de la Place Camille Mémain, la personne âgée peut se déplacer sur l'intégralité de la place, mais la chaîne de mobilité s'interrompt ici car il n'y a aucun passage piéton pour accéder aux autres rues.

- ✓ A partir du parking du Château de Bonnemie

A partir du parking du Château de Bonnemie, la personne âgée peut accéder à la salle polyvalente car le cheminement est totalement praticable. Sur ce parking, elle peut accéder à la cabine téléphonique mais pas au container à verre car sa hauteur d'utilisation est trop haute. Si la personne se dirige vers la route départementale, elle peut traverser le passage piéton et continuer son cheminement sur le côté impair de cette rue mais seulement sur quelques mètres. En effet à partir du numéro vingt-neuf le trottoir devient trop étroit. Si la personne se dirige vers la maison de l'enfance, son cheminement se termine à la limite du parking, après quoi le trottoir devient inférieur à 0,80 m.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Toujours de la Place de la Mairie, au croisement avec la rue R.Grandsard, elle peut cheminer côté pair pour rejoindre la place Gambetta. Son cheminement se termine au numéro six de la rue R.Grandsard suite à l'étroitesse du trottoir.
De la Place Gambetta, si la personne se dirige vers la rue de la Bouline, elle peut circuler sur le côté pair de la rue en question. Au croisement avec la rue Aliénor d'Aquitaine, elle peut rejoindre la rue de la République et ainsi emprunter le même cheminement qu'au départ du parking Franck Massé décrit plus haut. Si elle emprunte le côté impair de la rue de la Bouline, et qu'elle se dirige vers la rue Cariñena son cheminement se termine au numéro quinze suite à un obstacle.
Toujours de la Place Gambetta (en empruntant la dernière sortie piétonne de la rue de la Bouline), si elle se dirige vers la rue B.Delessert, son cheminement s'arrête au croisement de celle-ci côté impair avec la rue de la Bouline. Côté pair, la personne peut poursuivre son cheminement rue B. Delessert, jusqu'à la première sortie de voitures de la place.
Elle peut également traverser la rue B.Delessert en empruntant le passage piéton pour atteindre l'autre côté. Son cheminement s'arrête quelques mètres après, suite à un obstacle. Si elle emprunte les passages piétons reliant la Place Gambetta et la rue B.Delessert, elle arrive sur un trottoir accessible seulement sur quelques mètres de part et d'autre. Si elle emprunte les passages piétons reliant la Place Gambetta et la rue R.Grandsard, elle ne peut pas circuler dans cette dernière suite à un revêtement trop dégradé.

- ✓ A partir du parking de la rue de la Bouline.

A partir du parking de la rue de la Bouline, une personne âgée peut emprunter le même cheminement que celui décrit ci-dessus et qui partait de la Place Gambetta.

- ✓ A partir du parking de la place Pierre Loti

A partir du parking de la Place Pierre Loti, qui est entièrement accessible, une personne âgée peut aisément se déplacer sur la totalité de la place. Elle peut accéder à une cabine téléphonique. Cependant, la chaîne de mobilité s'interrompt à la limite entre le parking et la rue Pierre Loti à cause de trottoirs trop étroits.

- ✓ A partir du parking de la Place Camille Mémain

A partir du parking de la Place Camille Mémain, la personne âgée peut se déplacer sur l'intégralité de la place, mais la chaîne de mobilité s'interrompt ici car il n'y a aucun passage piéton pour accéder aux autres rues.

- ✓ A partir du parking du Château de Bonnemie

A partir du parking du Château de Bonnemie, la personne âgée peut accéder à la salle polyvalente car le cheminement est totalement praticable. Sur ce parking, elle peut accéder à la cabine téléphonique mais pas au container à verre car sa hauteur d'utilisation est trop haute. Si la personne se dirige vers la route départementale, elle peut traverser le passage piéton et continuer son cheminement sur le côté impair de cette rue mais seulement sur quelques mètres. En effet à partir du numéro vingt-neuf le trottoir devient trop étroit. Si la personne se dirige vers la maison de l'enfance, son cheminement se termine à la limite du parking, après quoi le trottoir devient inférieur à 0,80 m.

124

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

I.4.3 L'élaboration de préconisations d'aménagement à partir des enjeux soulevés pour le périmètre :

A partir des comptages précédents et de la mise en évidence des chaînes de mobilité, les atouts et les faiblesses du périmètre peuvent se dégager.

| Atouts |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre |
| Prise en compte de l'accessibilité dans les nouveaux aménagements (marché couvert et sa place, maison PHARE, Musée de l'Ile d'Oléron, complexe sportif) |
| Piétonisation de la rue de la République, de la rue du Général de Gaulle et de la rue Aliénor d'Aquitaine |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| Etroitesse des trottoirs liée à l'ancienneté du bourg |
| Revêtement fortement dégradé |

65. Atouts et faiblesses du périmètre

Comme annoncé, des enjeux sont proposés pour répondre aux faiblesses décrites ci-dessus tout en s'appuyant sur les éventuels atouts.
L'élaboration des chaînes de mobilité correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'enjeux ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Saint-Pierre d'Oléron
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- Revaloriser la place des piétons dans le centre ancien en poursuivant sur les efforts déjà faits
- Remédier au paramètre qui fait le plus souvent défaut sur le cheminement



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

I.4.3 L'élaboration de préconisations d'aménagement à partir des enjeux soulevés pour le périmètre :

A partir des comptages précédents et de la mise en évidence des chaînes de mobilité, les atouts et les faiblesses du périmètre peuvent se dégager.

| Atouts |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre |
| Prise en compte de l'accessibilité dans les nouveaux aménagements (marché couvert et sa place, maison PHARE, Musée de l'Ile d'Oléron, complexe sportif) |
| Piétonisation de la rue de la République, de la rue du Général de Gaulle et de la rue Aliénor d'Aquitaine |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| Etroitesse des trottoirs liée à l'ancienneté du bourg |
| Revêtement fortement dégradé |

65. Atouts et faiblesses du périmètre

Comme annoncé, des enjeux sont proposés pour répondre aux faiblesses décrites ci-dessus tout en s'appuyant sur les éventuels atouts.
L'élaboration des chaînes de mobilité correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'enjeux ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Saint-Pierre d'Oléron
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- Revaloriser la place des piétons dans le centre ancien en poursuivant sur les efforts déjà faits
- Remédier au paramètre qui fait le plus souvent défaut sur le cheminement

125

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux actions à mener ultérieurement et ce en priorité :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation. Pour deux des places réservées aux personnes handicapées sur la place Gambetta un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Trois places situées rue de la Bouline et rue de la République sont non-conformes d'un point de vue de la largeur et de la signalisation cependant il sera difficile de les élargir étant donné la configuration de la voirie. Toutes les autres places doivent être élargies pour atteindre 3,30 m de large et un panneau de signalisation aux normes est nécessaire.
  Matérialisation de nouvelles places de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation de nouvelles places seraient nécessaires sur la place Gambetta.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de bandes d'éveil de vigilance. Les passages piétons au niveau des nouveaux aménagements du marché couvert, de la rue de la République, de la rue Cariñena et aux carrefours de l'avenue de la gare nécessitent la mise en place de bandes d'éveil de vigilance. Tous les autres nécessitent des abaissés aux normes et des bandes d'éveil de vigilance. De manière générale, les bandes blanches doivent être dans l'alignement des abaissés de bordures de trottoir. Les feux tricolores de la rue Franck Massé, de l'avenue de la Gare et de la rue Dubois Aubry doivent être équipés d'un dispositif permettant de connaître la période de traversée des piétons.

- ✓ Mise aux normes des grilles d'évacuation.

- ✓ Prolonger l'aménagement piéton de la rue de la République jusqu'au cinéma et jusqu'à la bibliothèque dans la rue Grandsart.

- ✓ Mise aux normes du revêtement du cheminement piéton. Les récents travaux d'aménagement sont à poursuivre sur tous les trottoirs présentant ce défaut.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux actions à mener ultérieurement et ce en priorité :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation. Pour deux des places réservées aux personnes handicapées sur la place Gambetta un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Trois places situées rue de la Bouline et rue de la République sont non-conformes d'un point de vue de la largeur et de la signalisation cependant il sera difficile de les élargir étant donné la configuration de la voirie. Toutes les autres places doivent être élargies pour atteindre 3,30 m de large et un panneau de signalisation aux normes est nécessaire.
  Matérialisation de nouvelles places de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation de nouvelles places seraient nécessaires sur la place Gambetta.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de bandes d'éveil de vigilance. Les passages piétons au niveau des nouveaux aménagements du marché couvert, de la rue de la République, de la rue Cariñena et aux carrefours de l'avenue de la gare nécessitent la mise en place de bandes d'éveil de vigilance. Tous les autres nécessitent des abaissés aux normes et des bandes d'éveil de vigilance. De manière générale, les bandes blanches doivent être dans l'alignement des abaissés de bordures de trottoir. Les feux tricolores de la rue Franck Massé, de l'avenue de la Gare et de la rue Dubois Aubry doivent être équipés d'un dispositif permettant de connaître la période de traversée des piétons.

- ✓ Mise aux normes des grilles d'évacuation.

- ✓ Prolonger l'aménagement piéton de la rue de la République jusqu'au cinéma et jusqu'à la bibliothèque dans la rue Grandsart.

- ✓ Mise aux normes du revêtement du cheminement piéton. Les récents travaux d'aménagement sont à poursuivre sur tous les trottoirs présentant ce défaut.

126

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

**Synthèse des rencontres avec les commerçants de la rue de la République, à Saint-Pierre d'Oléron :**

Nous avons rencontré 45 commerçants, répartis comme suit :

| Nature du commerce | Nombre de commerce |
|---|---|
| Vêtements | 18 |
| Boulangerie | 4 |
| Banque | 3 |
| Bijouterie | 3 |
| Droguerie | 3 |
| Décoration | 2 |
| Pharmacie | 2 |
| Restaurant | 2 |
| Librairie | 1 |
| Coiffeur | 1 |
| Esthétique | 1 |
| Conserverie | 1 |
| Tabac | 1 |
| Toilettage canin | 1 |
| Electro-ménager | 1 |
| Tatouage | 1 |

66. Commerçants rencontrés

**Nombre de commerces étudiés par nature :**

Pour chacun d'entre eux, nous nous sommes intéressés à leur accessibilité, et ce à la fois pour les handicapés moteurs et les personnes âgées.

Il nous a fallu laisser de côté l'accessibilité pour les handicapés visuels, car il n'existe pas de réelles normes pour l'accès aux commerces. Cependant, nous pouvons donner quelques préconisations, comme la pose de bande d'éveil de vigilance en haut d'un escalier (au moins deux marches), la mise en valeur des marches par des couleurs contrastées, l'installation de portes non vitrées et la mise en place de rampe n'empiétant pas trop sur le cheminement piéton. Toutefois, nous sommes conscients que certaines de ces actions, comme la pose de porte non vitrée, vont à l'encontre de « l'esprit commerçant ».



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Synthèse des rencontres avec les commerçants de la rue de la République, à Saint-Pierre d'Oléron :

Nous avons rencontré 45 commerçants, répartis comme suit

Nature du commerce | Nombre de commerce
Vêtements 18
Boulangerie 4
Banque 3
Bijouterie 3
Droguerie 3
Décoration 2
Pharmacie 2
Restaurant 2
Librairie 1
Coiffeur 1
Esthétique 1
Conserverie 1
Tabac 1
Toilettage canin 1
Electro-ménager 1
Tatouage 1

66. Commerçants rencontrés

Nombre de commerces étudiés par nature :

Pour chacun d'entre eux, nous nous sommes intéressés à leur accessibilité, et ce à la fois pour les handicapés moteurs et les personnes âgées.

Il nous a fallu laisser de côté l'accessibilité pour les handicapés visuels, car il n'existe pas de réelles normes pour l'accès aux commerces. Cependant, nous pouvons donner quelques préconisations, comme la pose de bande d'éveil de vigilance en haut d'un escalier (au moins deux marches), la mise en valeur des marches par des couleurs contrastées, l'installation de portes non vitrées et la mise en place de rampe n'empiétant pas trop sur le cheminement piéton. Toutefois, nous sommes conscients que certaines de ces actions, comme la pose de porte non vitrée, vont à l'encontre de « l'esprit commerçant ».

:

127

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

| Nature du commerce | Commerces accessibles aux personnes handicapées motrices % | Commerces accessibles aux personnes âgées % |
|---|---|---|
| Pharmacie | 0 | 100 |
| Restaurant | 0 | 100 |
| Toilettage canin | 0 | 0 |
| Conserverie | 0 | 100 |
| Electro-ménager | 0 | 100 |
| Tatouage | 0 | 100 |
| Tabac | 0 | 100 |
| Esthétique | 0 | 100 |
| Décoration | 0 | 50 |
| Librairie | 0 | 0 |
| Coiffeur | 0 | 100 |
| Bijouterie | 0 | 50 |
| Vêtements | 5,5 | 66 |
| Banque | 33,3 | 33,3 |
| Droguerie | 33,3 | 100 |
| Boulangerie | 50 | 75 |

**67. Accessibilité des différents types de commerces aux PMR**

| Nombre total de commerces | Commerces accessibles aux personnes handicapées motrices % | Commerces accessibles aux personnes âgées % |
|---|---|---|
| 45 | 11,1 | 68,9 |

**68. Accessibilité totale des commerces aux PMR**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

| Nature du commerce | Commerces accessibles aux personnes handicapées motrices % | Commerces accessibles aux personnes âgées % |
|---|---|---|
| Pharmacie | 0 | 100 |
| Restaurant | 0 | 100 |
| Toilettage canin | 0 | 0 |
| Conserverie | 0 | 100 |
| Electro-ménager | 0 | 100 |
| Tatouage | 0 | 100 |
| Tabac | 0 | 100 |
| Esthétique | 0 | 100 |
| Décoration | 0 | 50 |
| Librairie | 0 | 0 |
| Coiffeur | 0 | 100 |
| Bijouterie | 0 | 50 |
| Vêtements | 5,5 | 66 |
| Banque | 33,3 | 33,3 |
| Droguerie | 33,3 | 100 |
| Boulangerie | 50 | 75 |

67. Accessibilité des différents types de commerces aux PMR

| Nombre total de commerces | Commerces accessibles aux personnes handicapées motrices % | Commerces accessibles aux personnes âgées % |
|---|---|---|
| 45 | 11,1 | 68,9 |

68. Accessibilité totale des commerces aux PMR

128

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

Le pourcentage de commerces accessibles aux personnes handicapées motrices, c'est à dire 11,1 %, est très faible. D'après les normes, de nombreux commerces sont donc inaccessibles à ces personnes. Souvent, ils le sont par la présence de marches au pas de porte ou par la trop forte pente de la rampe. Cependant du point de vue de la praticabilité et sur les dires des commerçants eux mêmes, les personnes handicapées motrices réussissent à entrer à l'intérieur.

Le pourcentage de commerces accessibles aux personnes âgées, c'est à dire 68,9 %, est élevé. Toujours d'après les normes, peu de commerces sont donc inaccessibles à ces personnes. Souvent, ils le sont par l'absence de main courante lorsque l'accès au commerce comprend plus de deux marches.
Pour mettre aux normes certains commerces, les travaux nécessaires seraient onéreux. Il est compréhensible que cela freine les commerçants, dans la mesure où ils ne sont pas subventionnés. D'autres ont fait des efforts en installant des rampes amovibles, souvent de pente trop élevée. Ils n'ont, en effet pas l'autorisation de la municipalité pour empiéter sur l'espace public, ainsi les rampes sont courtes et donc de forte pente.

Nous pouvons nous demander si les commerçants sont réellement sensibilisés à la question de l'accessibilité. Si oui, sont- ils prêts à investir dans un réel aménagement ?



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Le pourcentage de commerces accessibles aux personnes handicapées motrices, c'est à dire 11,1 %, est très faible. D'après les normes, de nombreux commerces sont donc inaccessibles à ces personnes. Souvent, ils le sont par la présence de marches au pas de porte ou par la trop forte pente de la rampe. Cependant du point de vue de la praticabilité et sur les dires des commerçants eux mêmes, les personnes handicapées motrices réussissent à entrer à l'intérieur.

Le pourcentage de commerces accessibles aux personnes âgées, c'est à dire 68,9 %, est élevé. Toujours d'après les normes, peu de commerces sont donc inaccessibles à ces personnes. Souvent, ils le sont par l'absence de main courante lorsque l'accès au commerce comprend plus de deux marches.
Pour mettre aux normes certains commerces, les travaux nécessaires seraient onéreux. Il est compréhensible que cela freine les commerçants, dans la mesure où ils ne sont pas subventionnés. D'autres ont fait des efforts en installant des rampes amovibles, souvent de pente trop élevée. Ils n'ont, en effet pas l'autorisation de la municipalité pour empiéter sur l'espace public, ainsi les rampes sont courtes et donc de forte pente.

Nous pouvons nous demander si les commerçants sont réellement sensibilisés à la question de l'accessibilité. Si oui, sont- ils prêts à investir dans un réel aménagement ?

129

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

# Dolus d'Oléron



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

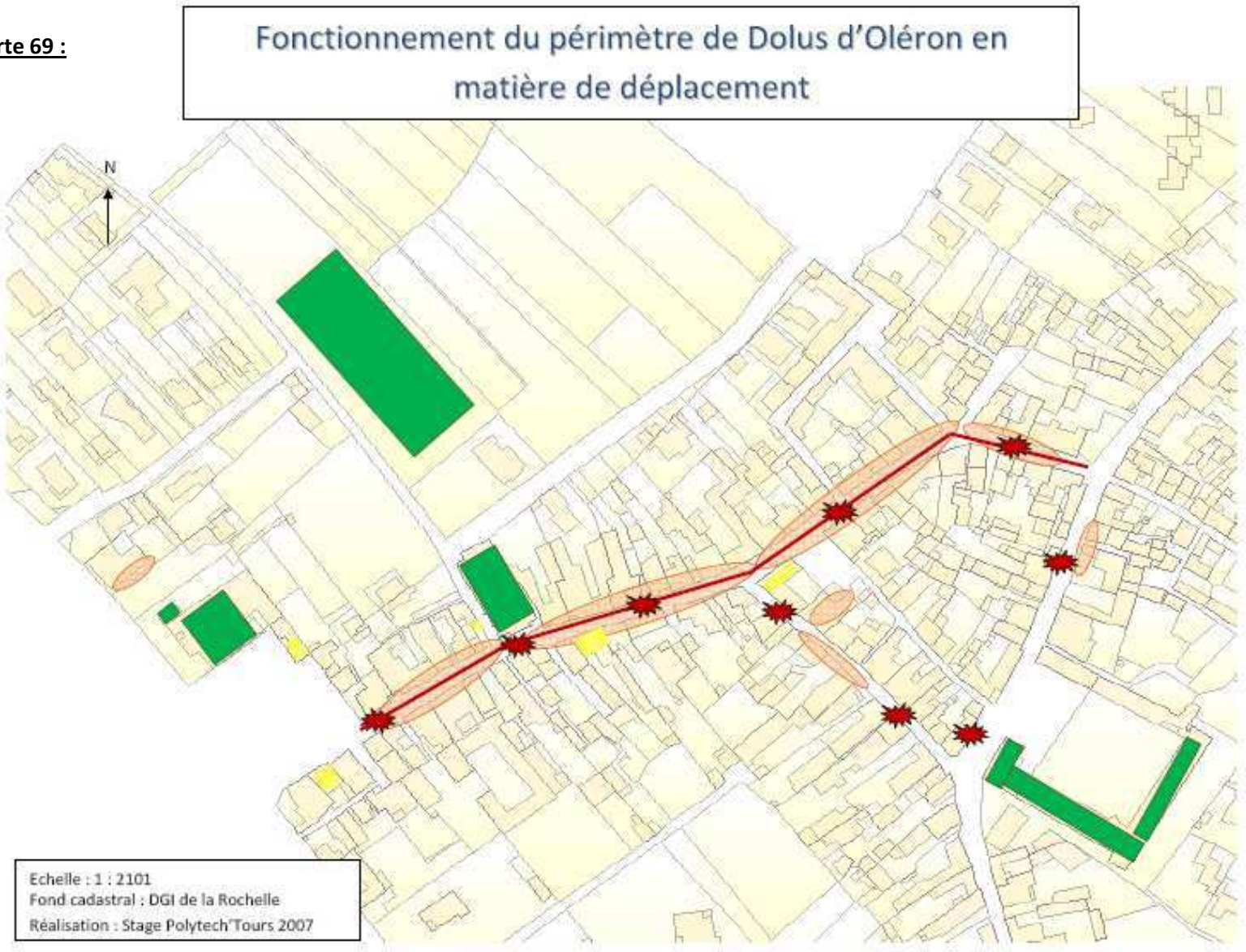
Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Dolus d'Oléron

131

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

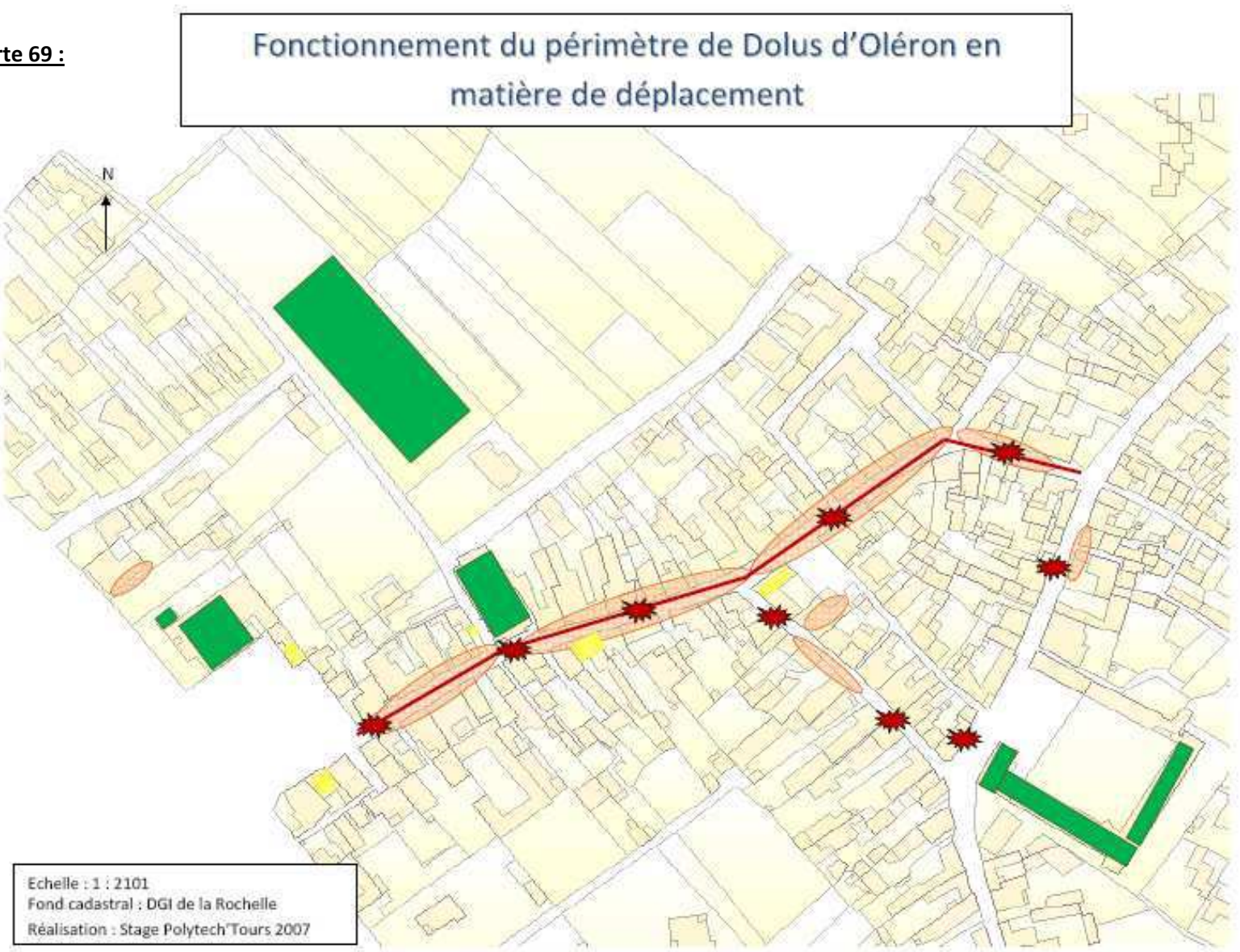
**Carte 69 :**






*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

**Carte 69 :**



## Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement

**Périmètre** : Dolus d'Oléron

**Date** : Le 30 mai 2007

### Sites générateurs de déplacements

- centre-ville - zone portuaire
- Zone commerçante, marchés
- **Services** : Poste, banques, Trésor public, cabinet médical, laboratoire d'analyse, hôpital, maison de retraite, office du tourisme, institutions, gendarmerie ...
- **Equipements publics** : mairie, église, école, collège, crèche, WC publics, salle des fêtes, foyer rural, complexe sportif, musée, cimetière, square/jardin...

### Infrastructures de déplacement

- **voies ouvertes à la circulation publique, vitesse limite, zone 30** : La rue des Ecoles et la Grande Rue sont en zone 30.
- gare routière, port
- voies piétonnes,
- voies semi-piétonnes,
- voies cyclables
- **aires de stationnement** :
  - Parking de la Cure: 23 places dont une réservée aux personnes handicapées
  - Parking de l'Eglise : non matérialisées
  - Parking de la Place de la Poste : 8 places dont une réservée aux personnes handicapées
  - Parking du Champ de Foire : 54 places dont une réservée aux personnes handicapées
  - Parking derrière l'Hôtel de Ville : 11 places dont une réservée aux personnes handicapées

### Interface entre différents modes

- Zone de conflits PMR/piéton-voiture
- Zone de conflits PMR-vélo

**70. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
I. Analyse du travail de terrain

Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement

Périmètre : Dolus d'Oléron

Date : Le 30 mai 2007

Sites générateurs de déplacements

- centre-ville - zone portuaire
- Zone commerçante, marchés
- Services : Poste, banques, Trésor public, cabinet médical, laboratoire d'analyse, hôpital, maison de retraite, office du tourisme, institutions, gendarmerie ...
- Equipements publics : mairie, église, école, collège, crèche, WC publics, salle des fêtes, foyer rural, complexe sportif, musée, cimetière, square/jardin...

Infrastructures de déplacement

- voies ouvertes à la circulation publique, vitesse limite, zone 30 : La rue des Ecoles et la Grande Rue sont en zone 30.
- gare routière, port
- voies piétonnes,
- voies semi-piétonnes,
- voies cyclables
- aires de stationnement :
  - Parking de la Cure: 23 places dont une réservée aux personnes handicapées
  - Parking de l'Eglise : non matérialisées
  - Parking de la Place de la Poste : 8 places dont une réservée aux personnes handicapées
  - Parking du Champ de Foire : 54 places dont une réservée aux personnes handicapées
  - Parking derrière l'Hôtel de Ville : 11 places dont une réservée aux personnes handicapées

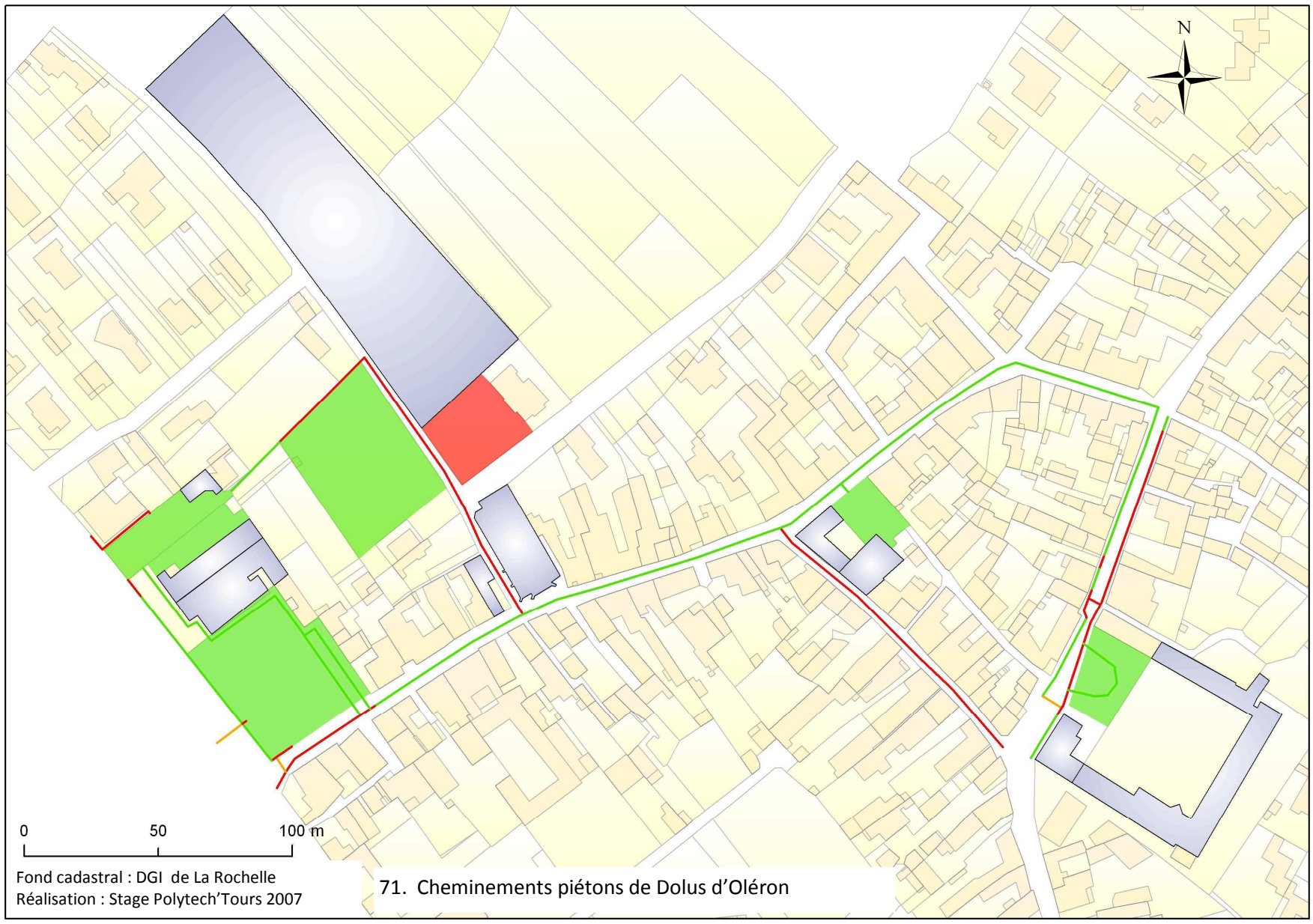
Interface entre différents modes

- Zone de conflits PMR/piéton-voiture
- Zone de conflits PMR-vélo

70. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement

133

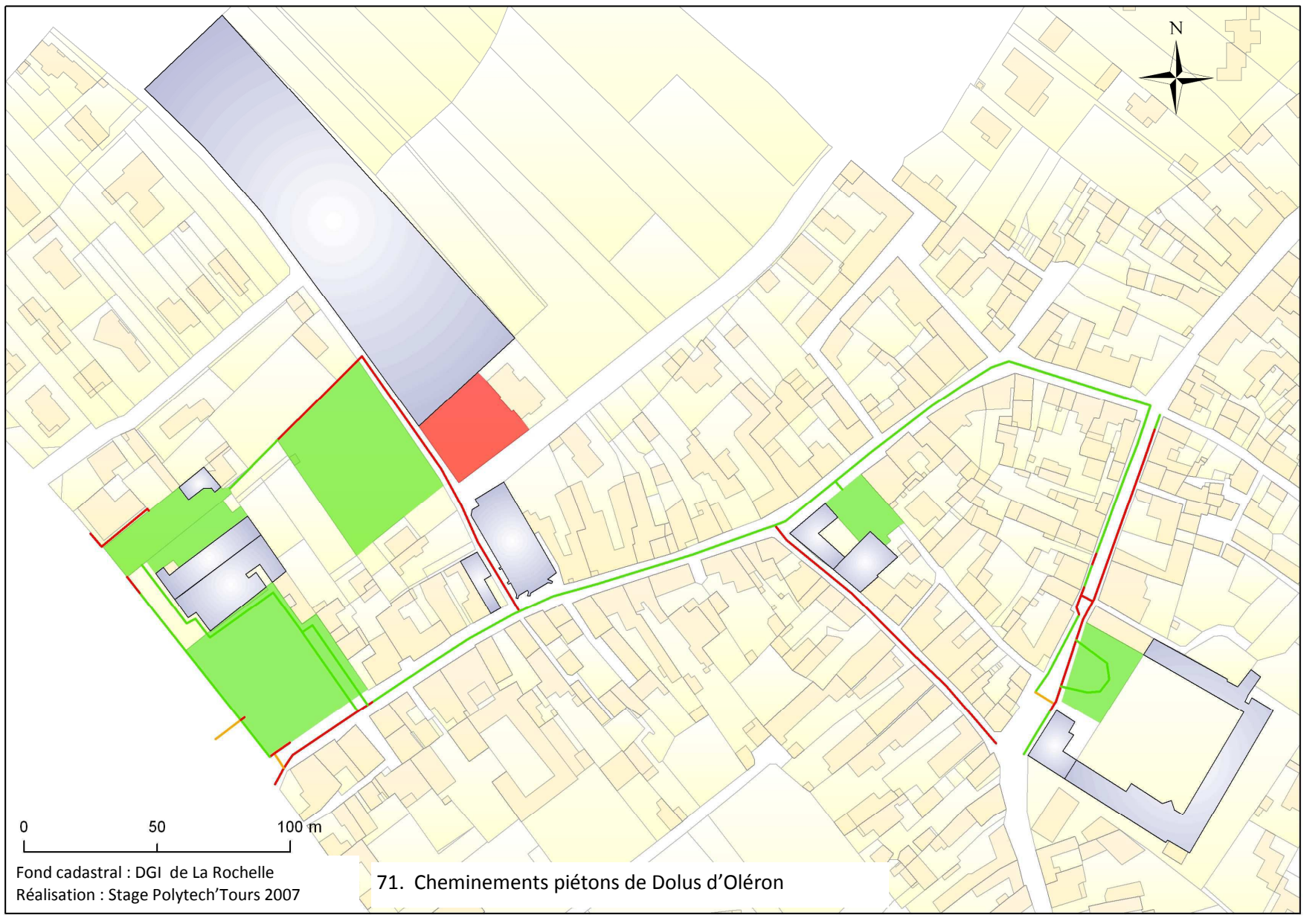
Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement




71. Cheminements piétons de Dolus d'Oléron



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




71. Cheminements piétons de Dolus d'Oléron

I.5.1 L'analyse du périmètre de Dolus d'Oléron en chiffres :

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., le périmètre de Dolus d'Oléron a été découpé en 50 tronçons.

> Cheminement de pondération 1

20 tronçons sélectionnés

> Cheminement de pondération 2

3 tronçons sélectionnés,

- ✓ La sélection de ces 3 tronçons est due à leur pondération de revêtement.
- ✓ Ces 3 tronçons sont des passages piétons qui ne possèdent soit pas de bandes d'éveil de vigilance soit un marquage au sol mal matérialisé.

> Cheminement de pondération 3

27 tronçons sélectionnés,

- ✓ 10 tronçons correspondent à de la voirie, c'est-à-dire des intersections non aménagées avec des impasses ou des sorties de garage, ou encore des cheminements sans trottoir ni accotement.
- ✓ Etudions maintenant la raison de cette pondération pour les 17 tronçons restants :
  - 21 ont une pondération largeur égale à 3
  - 11 ont une pondération topographie égale à 3 dont un passage piéton possédant une pente de 15 % d'un côté.
  - 1 a une pondération revêtement égale à 3

**Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Dolus d'Oléron est la largeur. Ceci peut s'expliquer par les petites rues du centre-ville telles que la rue des Chapelles et la rue de la Poste qui ne possèdent ni trottoir et ni accotement. Le piéton doit donc circuler sur la voirie.**

Parmi ces 17 tronçons,

- 0 cumule les trois pondérations égales à 3
- 0 cumule les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la topographie
- 1 tronçon cumule les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la largeur
- 5 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour la topographie et la largeur



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

I.5.1 L'analyse du périmètre de Dolus d'Oléron en chiffres :

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., le périmètre de Dolus d'Oléron a été découpé en 50 tronçons.

> Cheminement de pondération 1

20 tronçons sélectionnés

> Cheminement de pondération 2

3 tronçons sélectionnés,

- ✓ La sélection de ces 3 tronçons est due à leur pondération de revêtement.
- ✓ Ces 3 tronçons sont des passages piétons qui ne possèdent soit pas de bandes d'éveil de vigilance soit un marquage au sol mal matérialisé.

> Cheminement de pondération 3

27 tronçons sélectionnés,

- ✓ 10 tronçons correspondent à de la voirie, c'est-à-dire des intersections non aménagées avec des impasses ou des sorties de garage, ou encore des cheminements sans trottoir ni accotement.
- ✓ Etudions maintenant la raison de cette pondération pour les 17 tronçons restants :
  - 21 ont une pondération largeur égale à 3
  - 11 ont une pondération topographie égale à 3 dont un passage piéton possédant une pente de 15 % d'un côté.
  - 1 a une pondération revêtement égale à 3

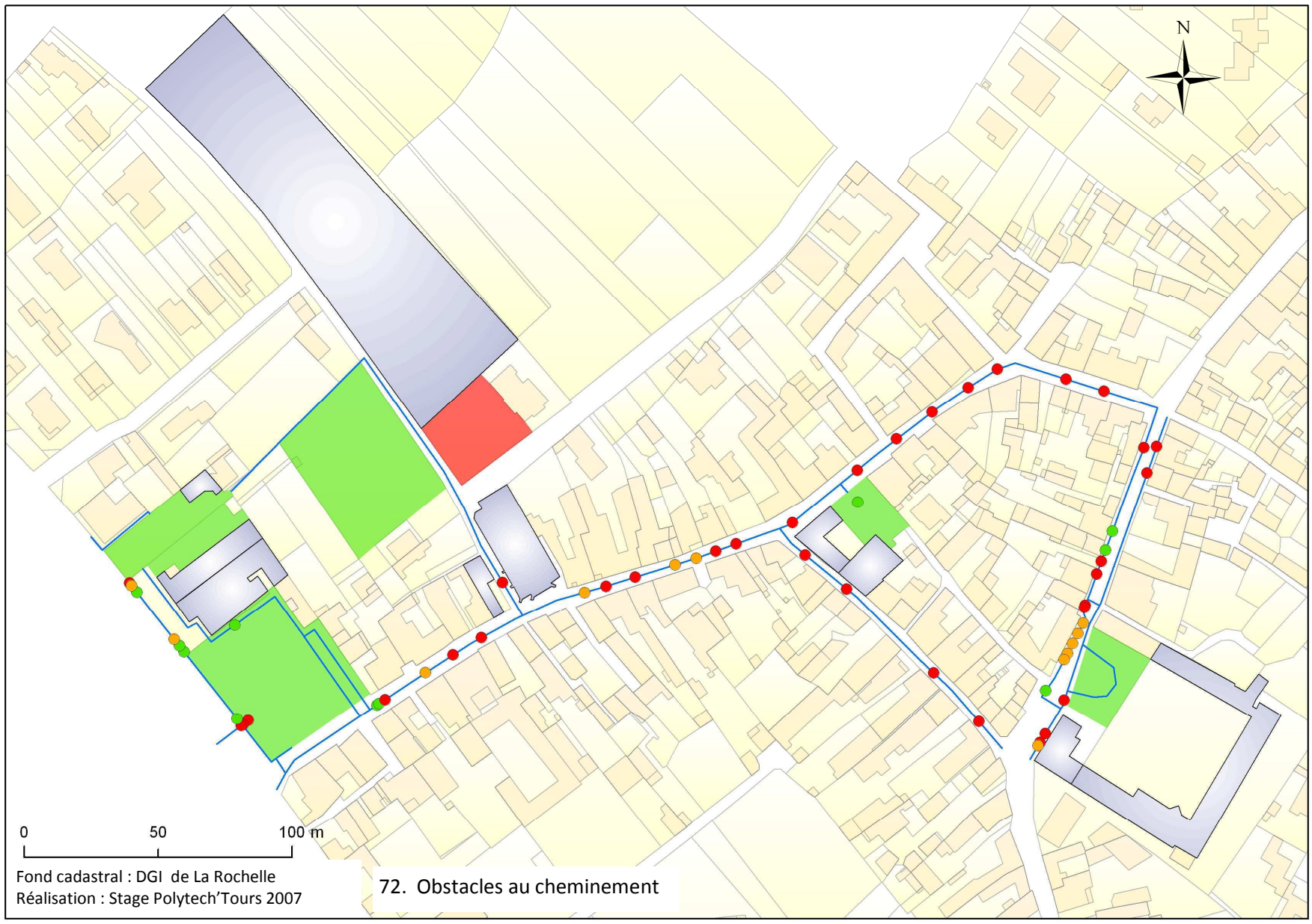
**Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Dolus d'Oléron est la largeur. Ceci peut s'expliquer par les petites rues du centre-ville telles que la rue des Chapelles et la rue de la Poste qui ne possèdent ni trottoir et ni accotement. Le piéton doit donc circuler sur la voirie.**

Parmi ces 17 tronçons,

- 0 cumule les trois pondérations égales à 3
- 0 cumule les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la topographie
- 1 tronçon cumule les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la largeur
- 5 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour la topographie et la largeur

135

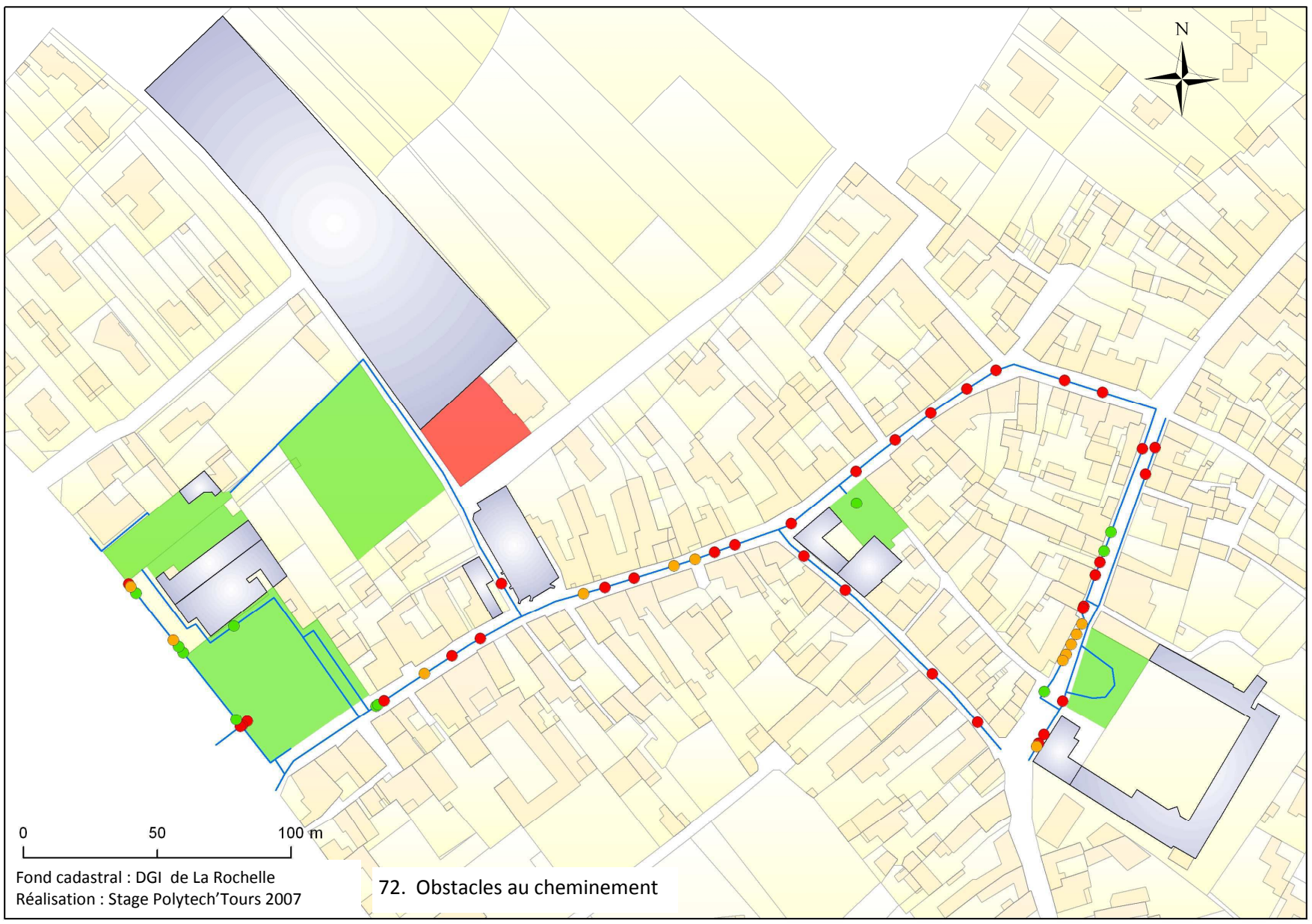
*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*




72. Obstacles au cheminement



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




72. Obstacles au cheminement

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 57 obstacles ont été recensés sur le périmètre de Dolus d'Oléron.

> Obstacles de pondération 1
11 obstacles sélectionnés

> Obstacles de pondération 2
12 obstacles sélectionnés,

- ✓ 4 jardinières laissent un passage <0,80 m
- ✓ 4 potelets laissent un passage <0,80 m
- ✓ 2 garde-corps
- ✓ 1 étalage
- ✓ 1 pancarte commerçante

**Parmi les obstacles au cheminement qui peuvent se changer facilement, aucune catégorie ne se dégage réellement. A chaque fois ces obstacles ponctuels sont facilement déplaçables.**

> Obstacles de pondération 3
34 obstacles sélectionnés,

- ✓ 24 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
- ✓ 4 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissements comprises entre 9 et 13 cm et avec une moyenne de 10,8 cm de haut
- ✓ 5 marches :
  - 3 constituent un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement
  - 2 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement
- ✓ 1 jardinière

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants se distinguent nettement les grilles d'évacuation des eaux. Celles–ci sont particulièrement gênantes dans la Grande rue puisqu'elles se trouvent au milieu du cheminement piéton. Bien que localisées dans le caniveau central, ces grilles sont potentiellement des obstacles car la circulation peut se faire librement sur toute la voie piétonne.**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 57 obstacles ont été recensés sur le périmètre de Dolus d'Oléron.

> Obstacles de pondération 1
11 obstacles sélectionnés

> Obstacles de pondération 2
12 obstacles sélectionnés,

- ✓ 4 jardinières laissent un passage <0,80 m
- ✓ 4 potelets laissent un passage <0,80 m
- ✓ 2 garde-corps
- ✓ 1 étalage
- ✓ 1 pancarte commerçante

**Parmi les obstacles au cheminement qui peuvent se changer facilement, aucune catégorie ne se dégage réellement. A chaque fois ces obstacles ponctuels sont facilement déplaçables.**

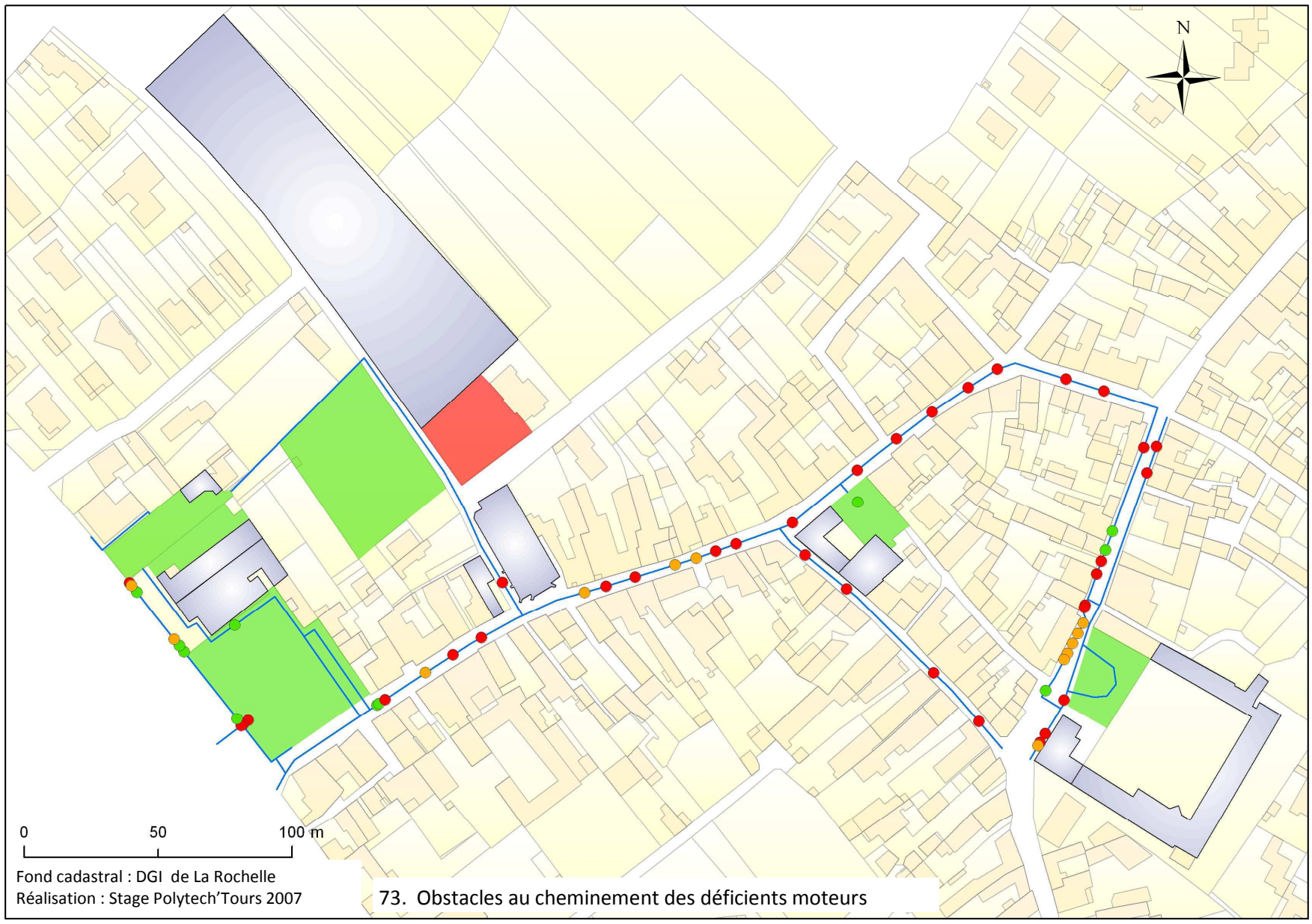
> Obstacles de pondération 3
34 obstacles sélectionnés,

- ✓ 24 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
- ✓ 4 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissements comprises entre 9 et 13 cm et avec une moyenne de 10,8 cm de haut
- ✓ 5 marches :
  - 3 constituent un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement
  - 2 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement
- ✓ 1 jardinière

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants se distinguent nettement les grilles d'évacuation des eaux. Celles–ci sont particulièrement gênantes dans la Grande rue puisqu'elles se trouvent au milieu du cheminement piéton. Bien que localisées dans le caniveau central, ces grilles sont potentiellement des obstacles car la circulation peut se faire librement sur toute la voie piétonne.**

137

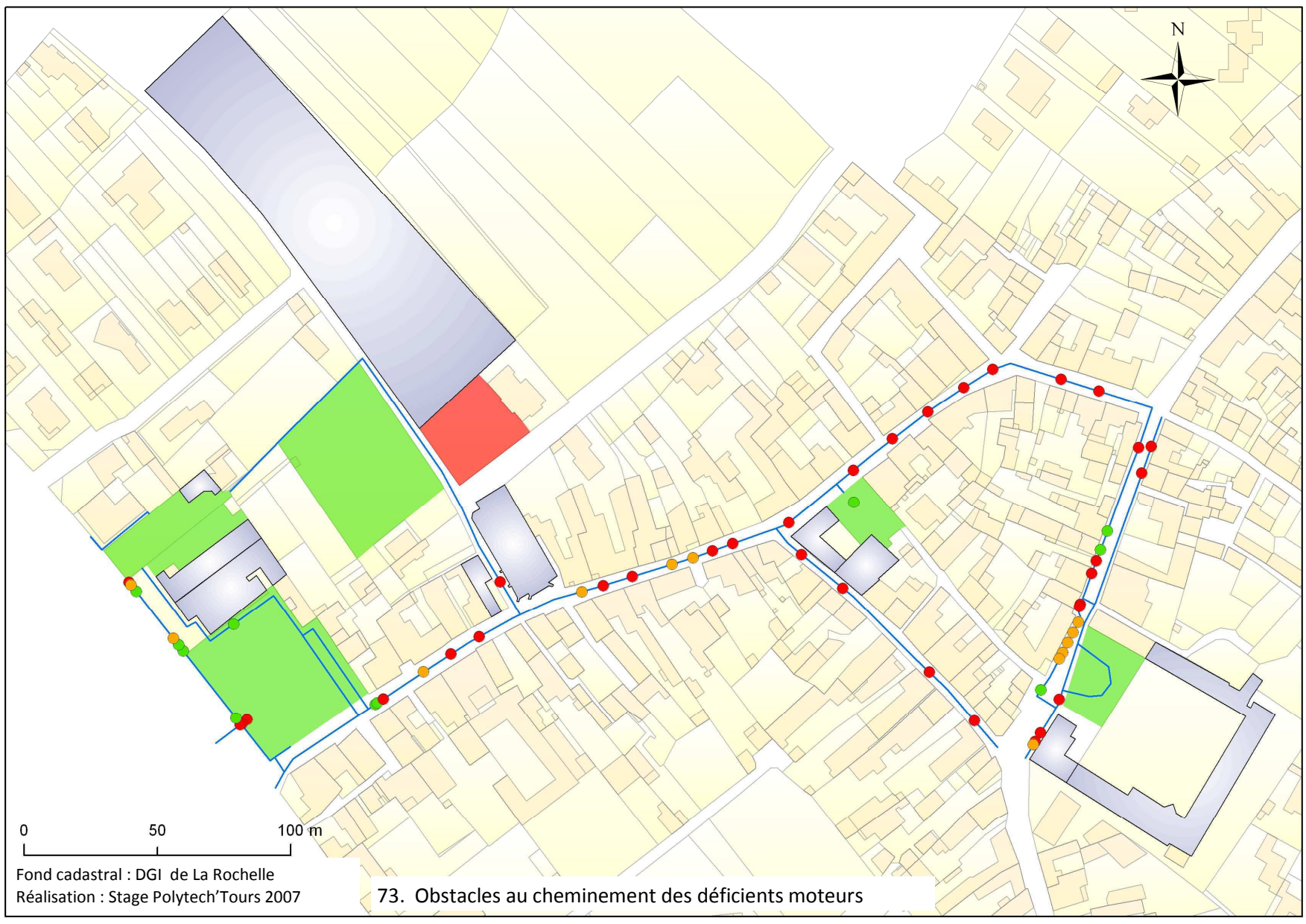
*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*




73. Obstacles au cheminement des déficients moteurs



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




73. Obstacles au cheminement des déficients moteurs

> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 11 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience motrice.
- ✓ 12 sont de pondération égale à 2,
  - 4 jardinières laissent un passage <0,80 m
  - 4 potelets laissent un passage <0,80 m
  - 2 garde-corps
  - 1 étalage
  - 1 pancarte commerçante
- ✓ 34 sont de pondération égale à 3,
  - 24 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 5 marches dont 3 constituent un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement et 2 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement
  - 4 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissement comprises entre 9 et 13 cm et avec une moyenne de 10,8 cm de haut
  - 1 jardinière

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les déficients moteurs se distinguent nettement les grilles d'évacuation des eaux. Comme expliqué ci-dessus, la majorité de ces grilles sont localisées dans la Grande rue au milieu du cheminement piéton. La voie étant piétonne, les déficients moteurs ont la possibilité d'y circuler librement et peuvent donc être gênés par ces grilles.**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

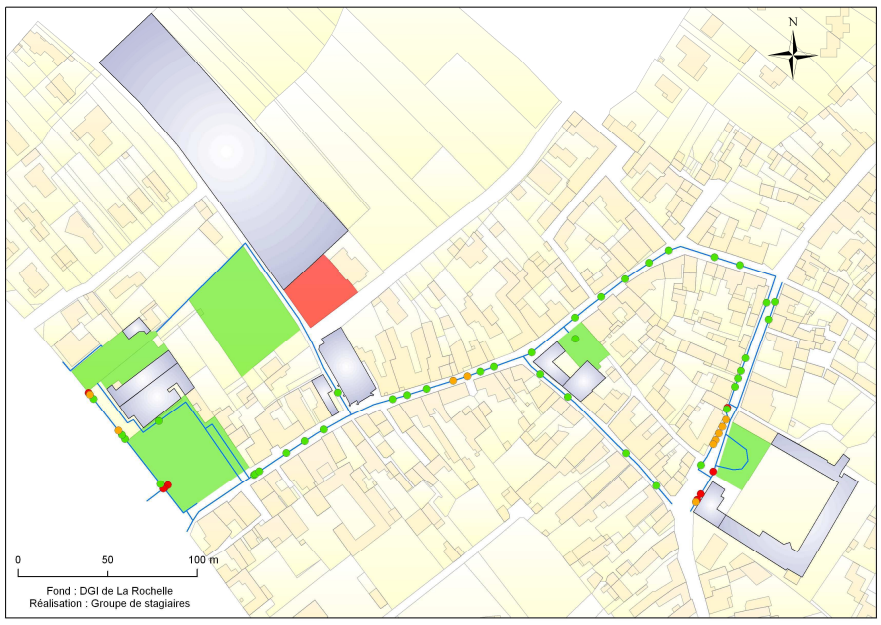
> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 11 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience motrice.
- ✓ 12 sont de pondération égale à 2,
  - 4 jardinières laissent un passage <0,80 m
  - 4 potelets laissent un passage <0,80 m
  - 2 garde-corps
  - 1 étalage
  - 1 pancarte commerçante
- ✓ 34 sont de pondération égale à 3,
  - 24 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 5 marches dont 3 constituent un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement et 2 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement
  - 4 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissement comprises entre 9 et 13 cm et avec une moyenne de 10,8 cm de haut
  - 1 jardinière

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les déficients moteurs se distinguent nettement les grilles d'évacuation des eaux. Comme expliqué ci-dessus, la majorité de ces grilles sont localisées dans la Grande rue au milieu du cheminement piéton. La voie étant piétonne, les déficients moteurs ont la possibilité d'y circuler librement et peuvent donc être gênés par ces grilles.**

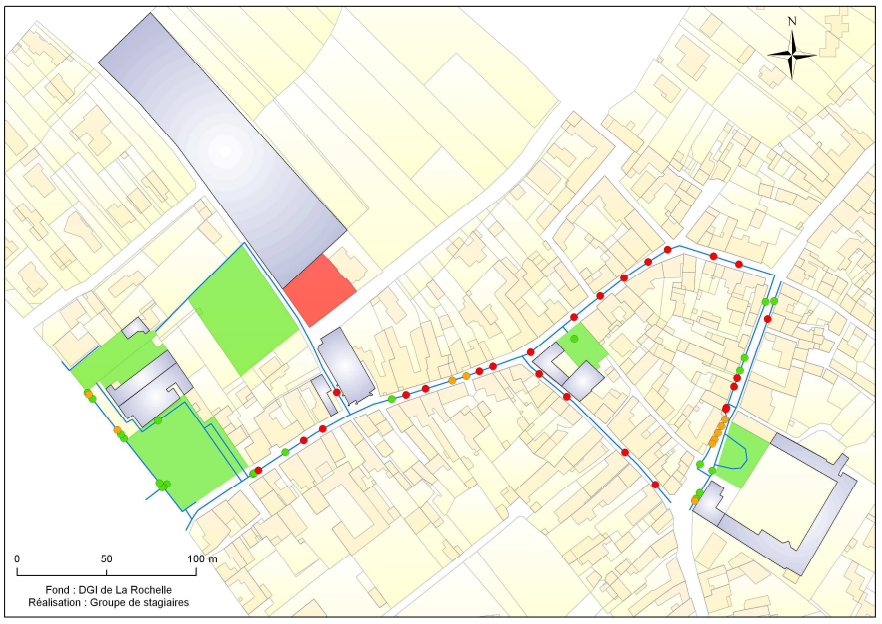
139

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*



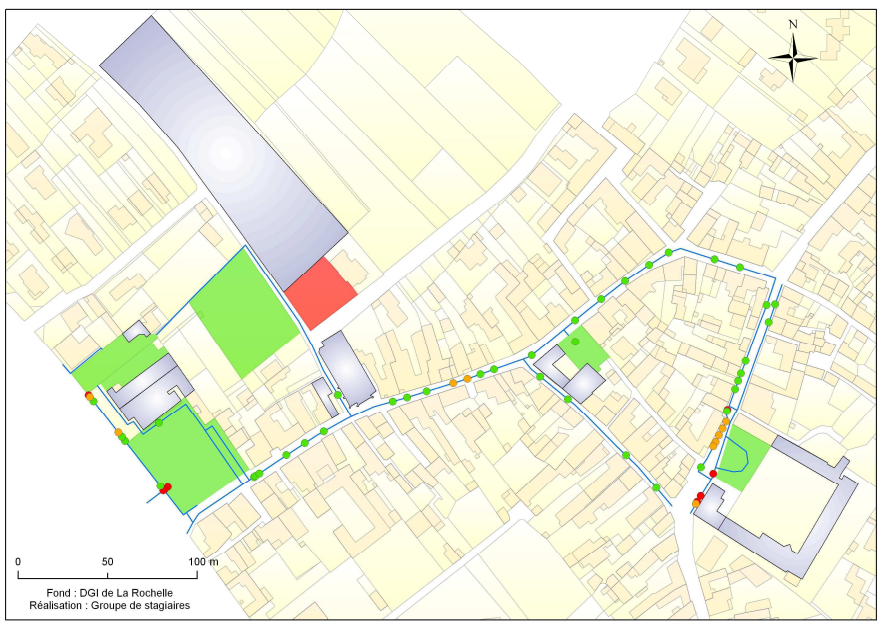

74. Obstacles au cheminement des déficients visuels

75. Obstacles au cheminement des personnes âgées



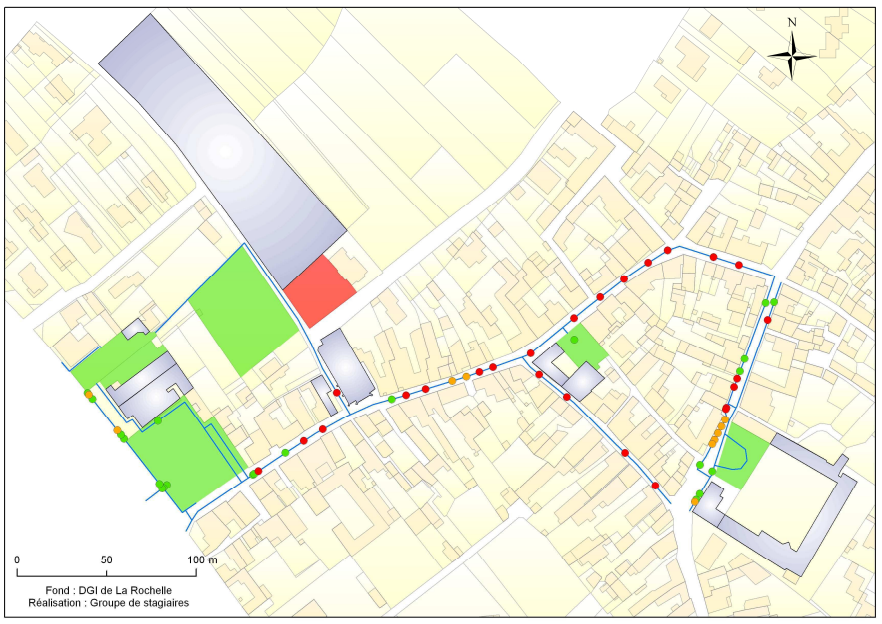



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




74. Obstacles au cheminement des déficients visuels

75. Obstacles au cheminement des personnes âgées



> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences visuelles :

- ✓ 39 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience visuelle.
- ✓ 10 sont de pondération égale à 2
  - 4 jardinières
  - 4 potelets
  - 2 garde-corps

**Ces obstacles représentent une gêne pour les déficients visuels dans la mesure où ils laissent un cheminement inférieur à 0,80 m. Il ne s'agit pas tant d'un problème de détection des obstacles mais plutôt d'une gêne au confort du cheminement.**

- ✓ 8 sont de pondération égale à 3
  - 4 bordures de trottoirs, de hauteurs comprises entre 9 et 13 cm
  - 3 marches au sein du cheminement
  - 1 jardinière

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les déficients visuels deux types se distinguent, il s'agit des bordures de trottoir et des marches :**

- ✓ les bordures de trottoir situées de part et d'autre d'une intersection ou d'un passage piéton représentent un obstacle voire un danger pour les déficients visuels dans la mesure où la traversée de la voirie n'est pas indiquée par une bande d'éveil de vigilance.
- ✓ les marches au seuil des portes et situées sur l'espace public qui réduisent l'espace de cheminement disponible sur ce dernier.

> Obstacles pour personnes âgées :

- ✓ 22 obstacles ne gênent pas les personnes âgées.
- ✓ 10 sont de pondération égale à 2 :
  - 4 jardinières
  - 4 potelets
  - 2 garde-corps
- ✓ 25 sont de pondération égale à 3 :
  - 24 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 1 jardinière

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les personnes âgées se distinguent nettement les grilles d'évacuation des eaux. Comme expliqué ci-dessus, la majorité de ces grilles sont localisées dans la Grande rue au milieu du cheminement piéton. La voie étant piétonne, les personnes âgées ont la possibilité d'y circuler librement et celles se déplaçant à l'aide de cannes ou de déambulateurs peuvent donc être gênées par ces grilles.**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences visuelles :

- ✓ 39 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience visuelle.
- ✓ 10 sont de pondération égale à 2
  - 4 jardinières
  - 4 potelets
  - 2 garde-corps

**Ces obstacles représentent une gêne pour les déficients visuels dans la mesure où ils laissent un cheminement inférieur à 0,80 m. Il ne s'agit pas tant d'un problème de détection des obstacles mais plutôt d'une gêne au confort du cheminement.**

- ✓ 8 sont de pondération égale à 3
  - 4 bordures de trottoirs, de hauteurs comprises entre 9 et 13 cm
  - 3 marches au sein du cheminement
  - 1 jardinière

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les déficients visuels deux types se distinguent, il s'agit des bordures de trottoir et des marches :**

- ✓ les bordures de trottoir situées de part et d'autre d'une intersection ou d'un passage piéton représentent un obstacle voire un danger pour les déficients visuels dans la mesure où la traversée de la voirie n'est pas indiquée par une bande d'éveil de vigilance.
- ✓ les marches au seuil des portes et situées sur l'espace public qui réduisent l'espace de cheminement disponible sur ce dernier.

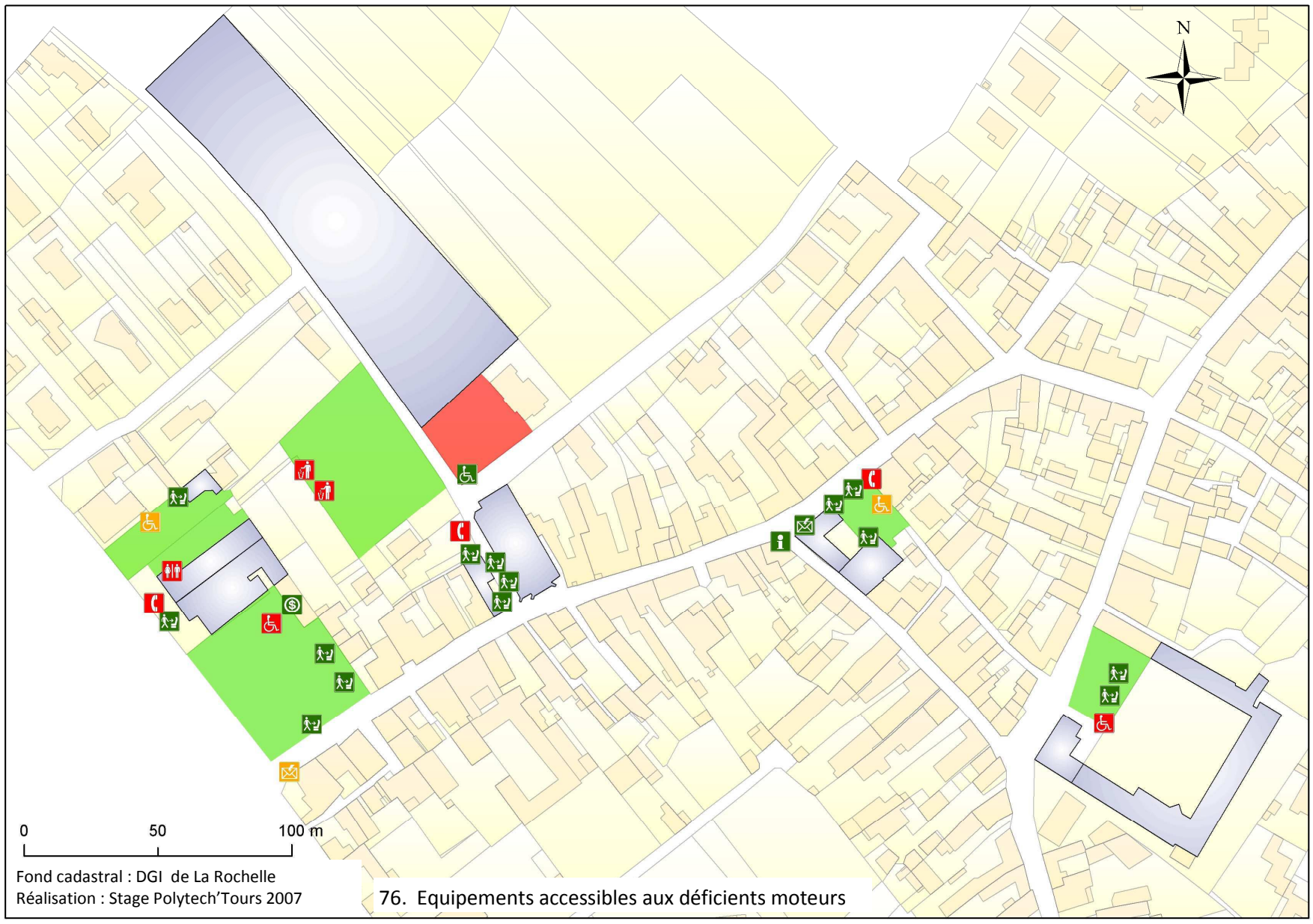
> Obstacles pour personnes âgées :

- ✓ 22 obstacles ne gênent pas les personnes âgées.
- ✓ 10 sont de pondération égale à 2 :
  - 4 jardinières
  - 4 potelets
  - 2 garde-corps
- ✓ 25 sont de pondération égale à 3 :
  - 24 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 1 jardinière

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les personnes âgées se distinguent nettement les grilles d'évacuation des eaux. Comme expliqué ci-dessus, la majorité de ces grilles sont localisées dans la Grande rue au milieu du cheminement piéton. La voie étant piétonne, les personnes âgées ont la possibilité d'y circuler librement et celles se déplaçant à l'aide de cannes ou de déambulateurs peuvent donc être gênées par ces grilles.**

141

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

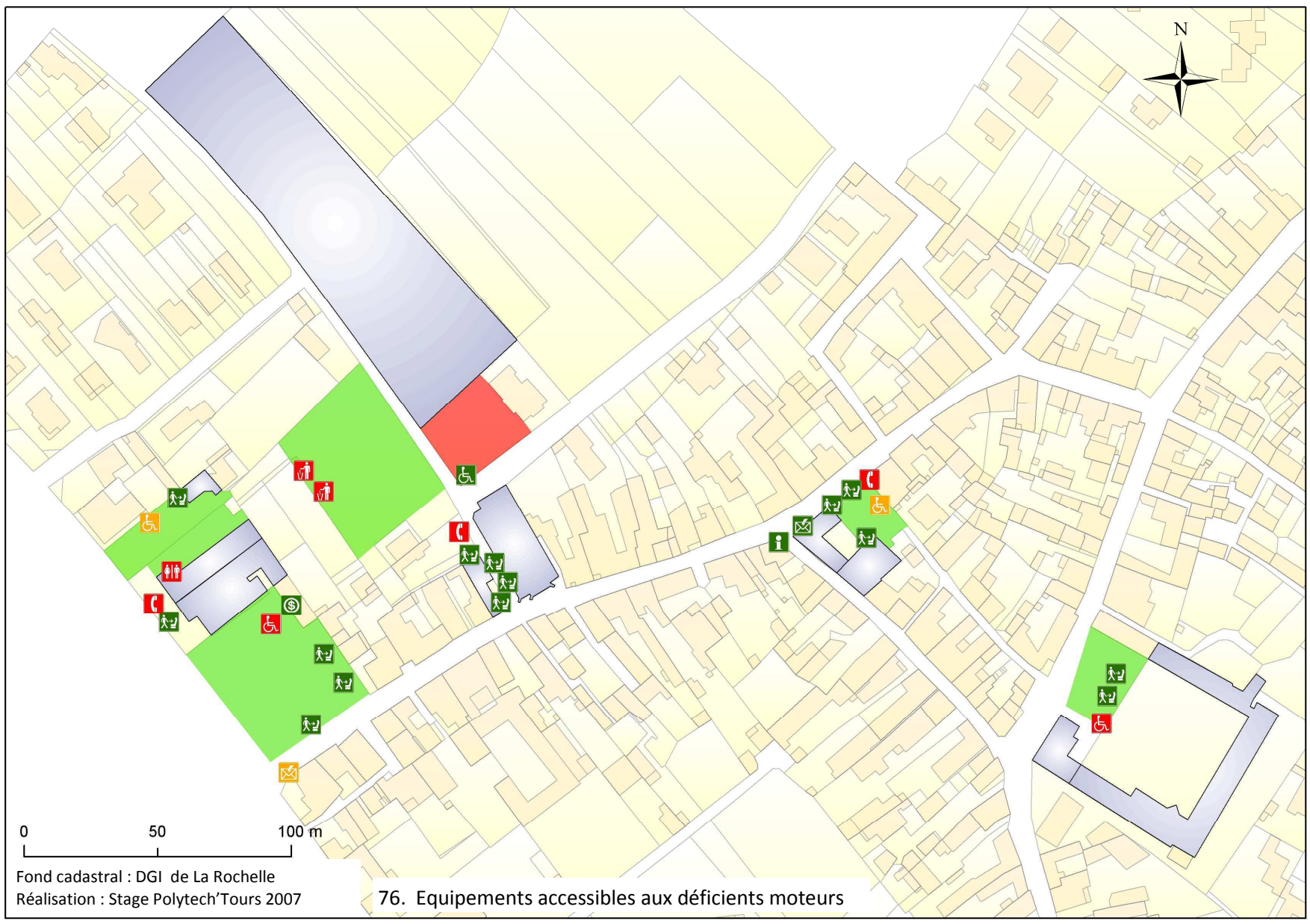



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

76. Equipements accessibles aux déficients moteurs



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

76. Equipements accessibles aux déficients moteurs

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 29 équipements ont été recensés sur le périmètre de Dolus d'Oléron.

> Equipements :

29 équipements au total :

- ✓ 18 de pondération égale à 1
- ✓ 3 de pondération égale à 2
- ✓ 8 de pondération égale à 3

> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 18 équipements leurs sont accessibles :
  - 14 bancs mais deux sont situés sur un trottoir inaccessible
  - 1 boîte aux lettres
  - 1 distributeur de billets
  - 1 plan
  - 1 place de parking handicapé
- ✓ 3 équipements sont de pondération égale à 2 :
  - 2 places de parking handicapé
  - 1 boîte aux lettres
- ✓ 8 équipements sont de pondération égale à 3 :
  - 3 cabines téléphoniques
  - 2 places de parking handicapé
  - 2 containers
  - 1 toilette publique



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 29 équipements ont été recensés sur le périmètre de Dolus d'Oléron.

> Equipements :

29 équipements au total :

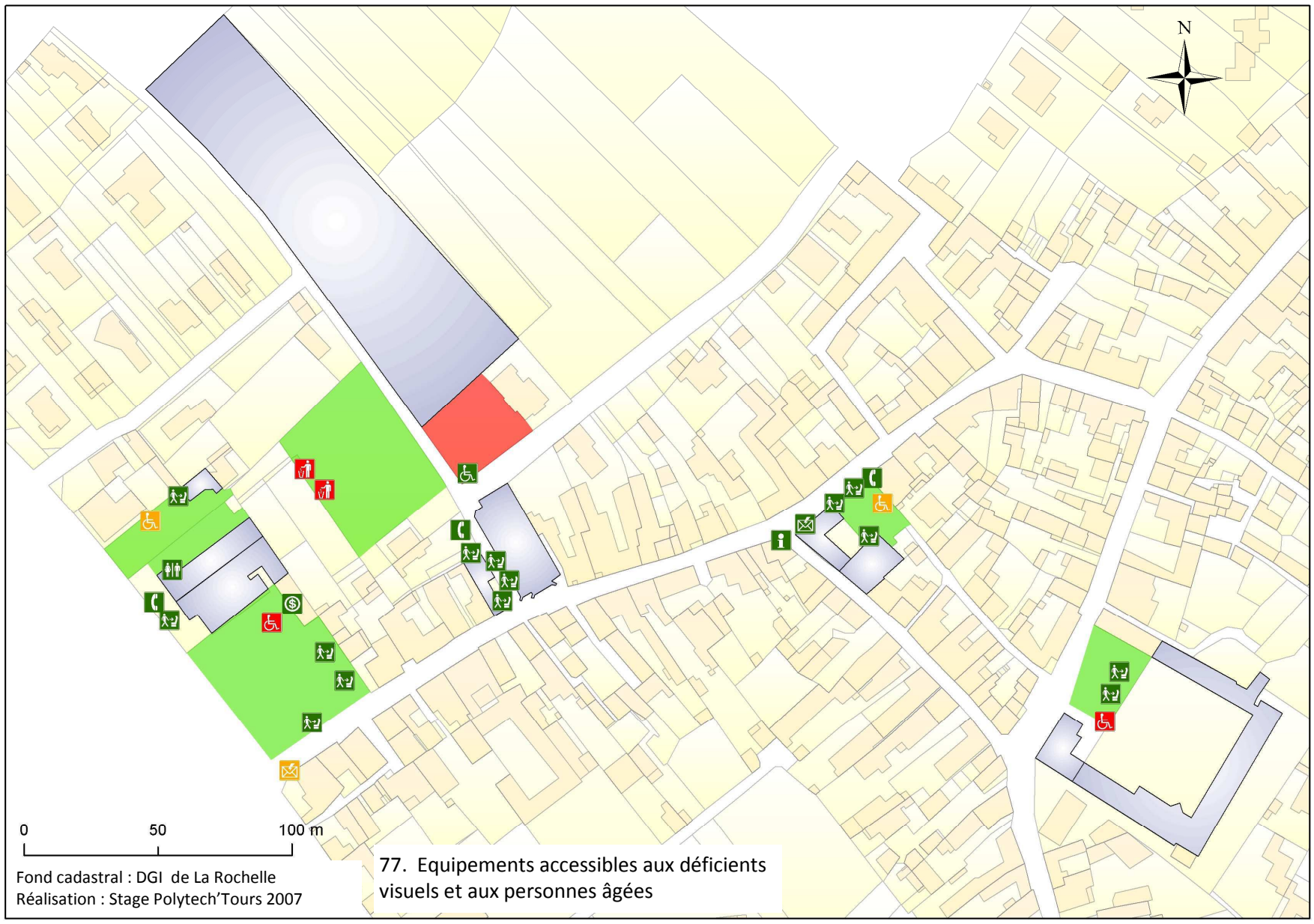
- ✓ 18 de pondération égale à 1
- ✓ 3 de pondération égale à 2
- ✓ 8 de pondération égale à 3

> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 18 équipements leurs sont accessibles :
  - 14 bancs mais deux sont situés sur un trottoir inaccessible
  - 1 boîte aux lettres
  - 1 distributeur de billets
  - 1 plan
  - 1 place de parking handicapé
- ✓ 3 équipements sont de pondération égale à 2 :
  - 2 places de parking handicapé
  - 1 boîte aux lettres
- ✓ 8 équipements sont de pondération égale à 3 :
  - 3 cabines téléphoniques
  - 2 places de parking handicapé
  - 2 containers
  - 1 toilette publique

143

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

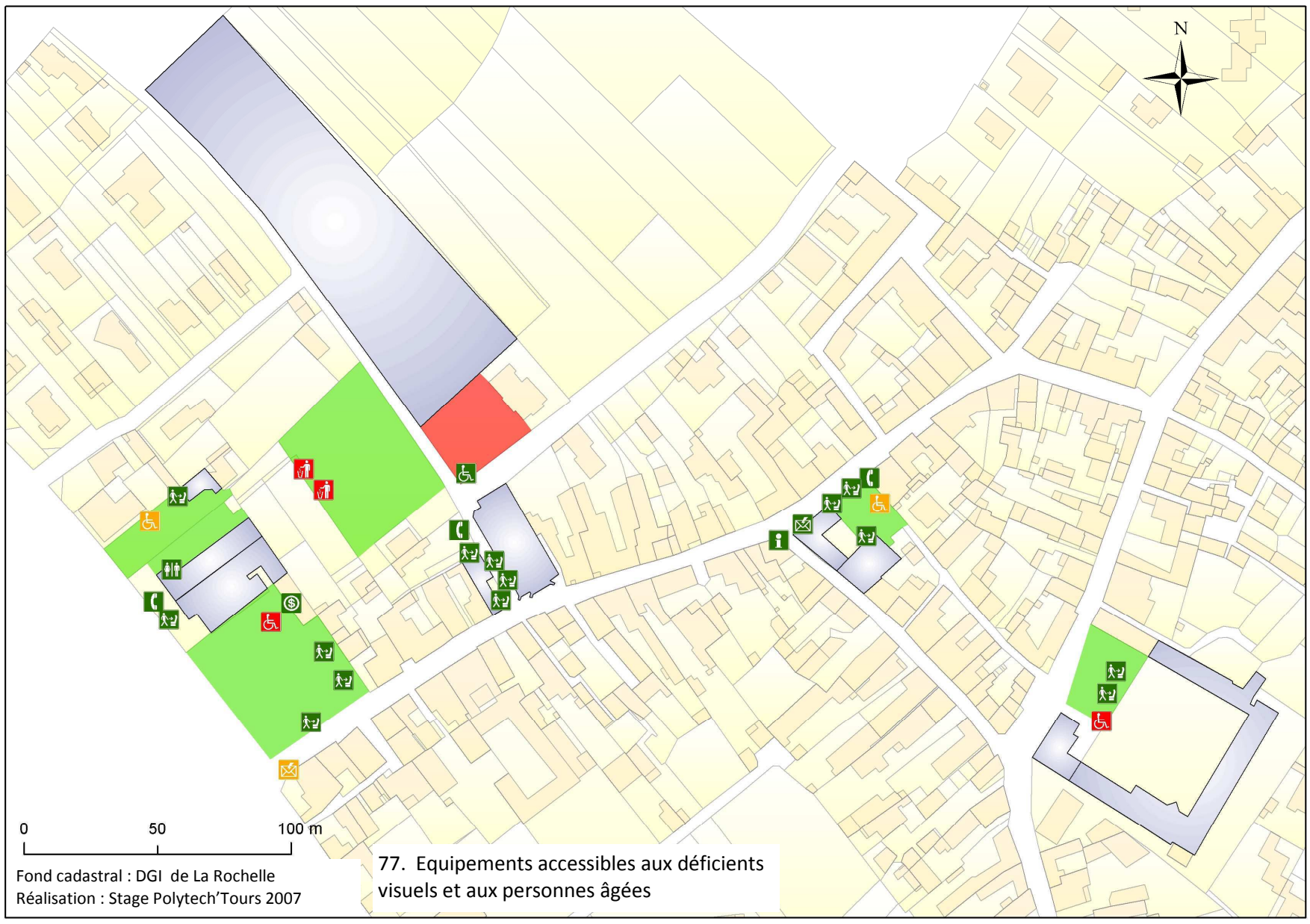



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

77. Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

77. Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées

> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences visuelles :

- ✓ 22 équipements leurs sont accessibles :
  - 14 bancs
  - 3 cabines téléphoniques
  - 1 boîte aux lettres
  - 1 distributeur de billets
  - 1 plan
  - 1 toilette publique
  - 1 place de parking handicapé
- ✓ 3 équipements sont de pondération 2 :
  - 2 places de parking handicapé
  - 1 boîte aux lettres
- ✓ 4 équipements de pondération 3 :
  - 2 places de parking handicapé
  - 2 containers

> Equipements concernant les personnes âgées:

- ✓ Idem que pour les personnes handicapées visuelles.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences visuelles :

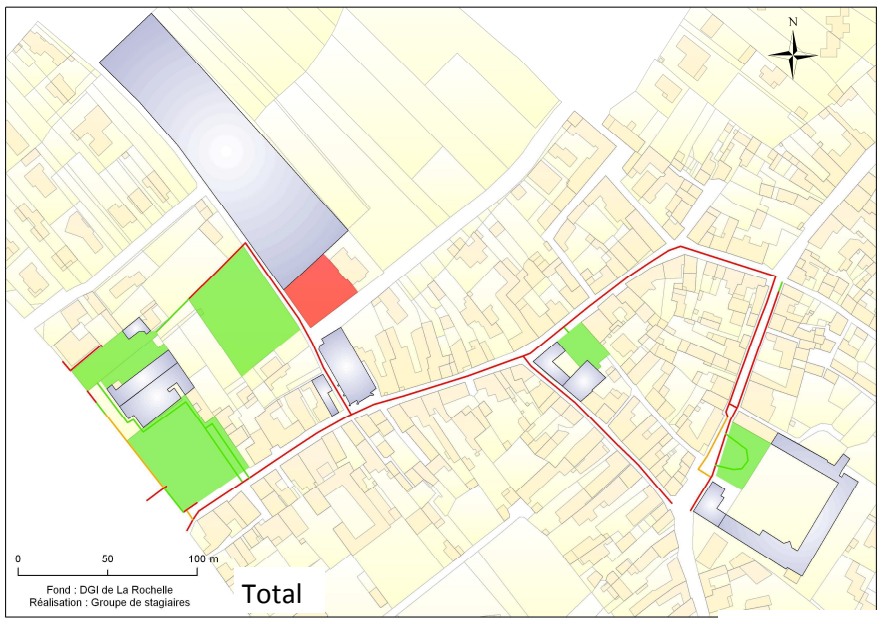
- ✓ 22 équipements leurs sont accessibles :
  - 14 bancs
  - 3 cabines téléphoniques
  - 1 boîte aux lettres
  - 1 distributeur de billets
  - 1 plan
  - 1 toilette publique
  - 1 place de parking handicapé
- ✓ 3 équipements sont de pondération 2 :
  - 2 places de parking handicapé
  - 1 boîte aux lettres
- ✓ 4 équipements de pondération 3 :
  - 2 places de parking handicapé
  - 2 containers

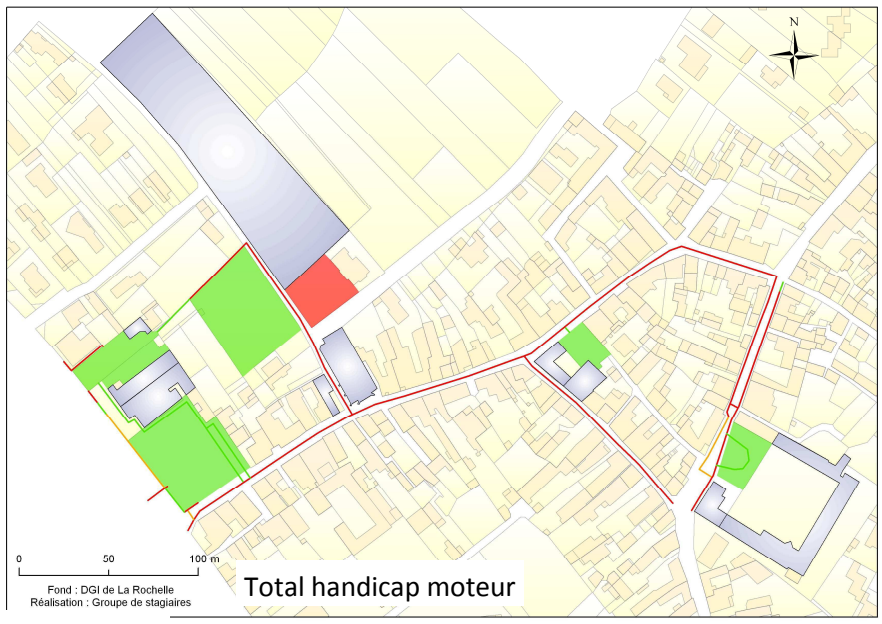
> Equipements concernant les personnes âgées:

- ✓ Idem que pour les personnes handicapées visuelles.

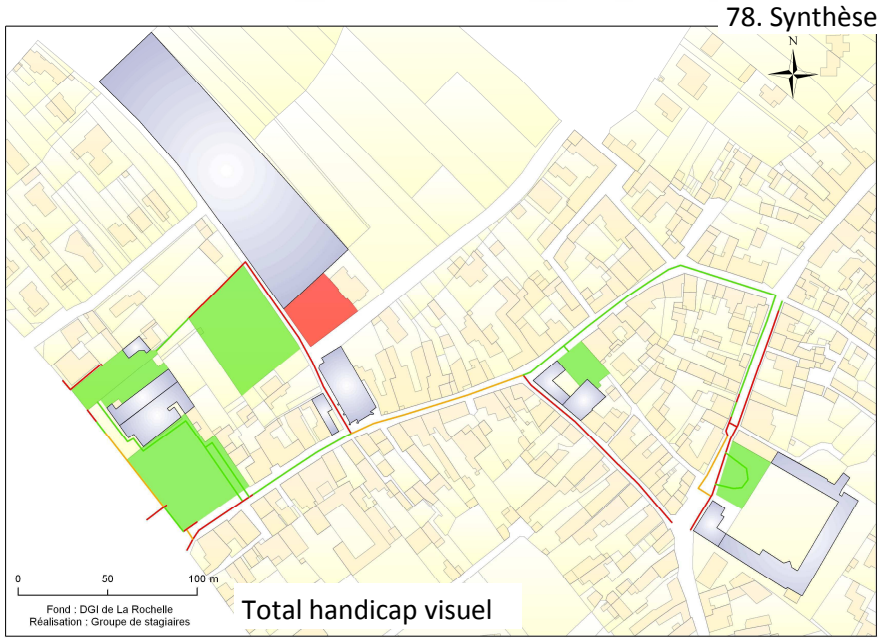
145

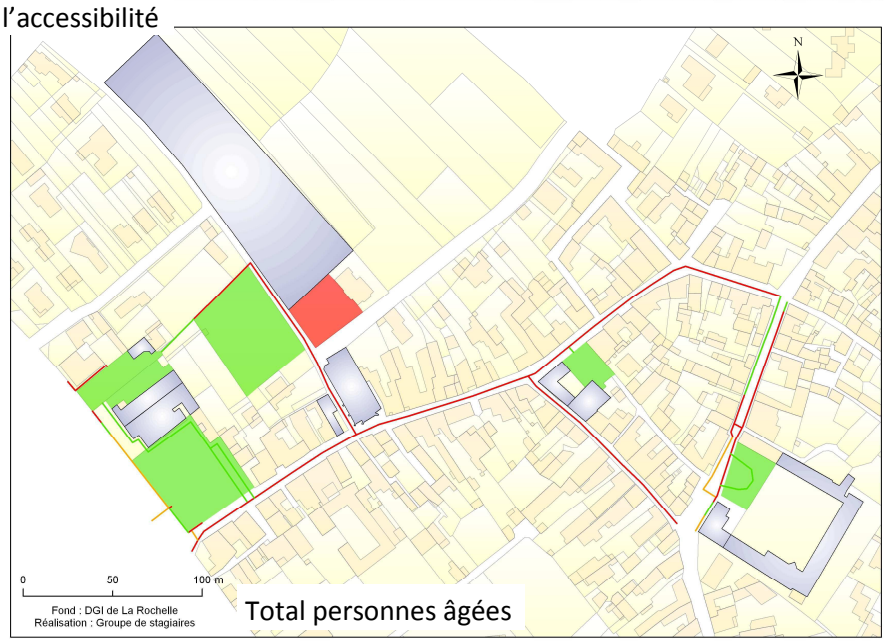
*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*



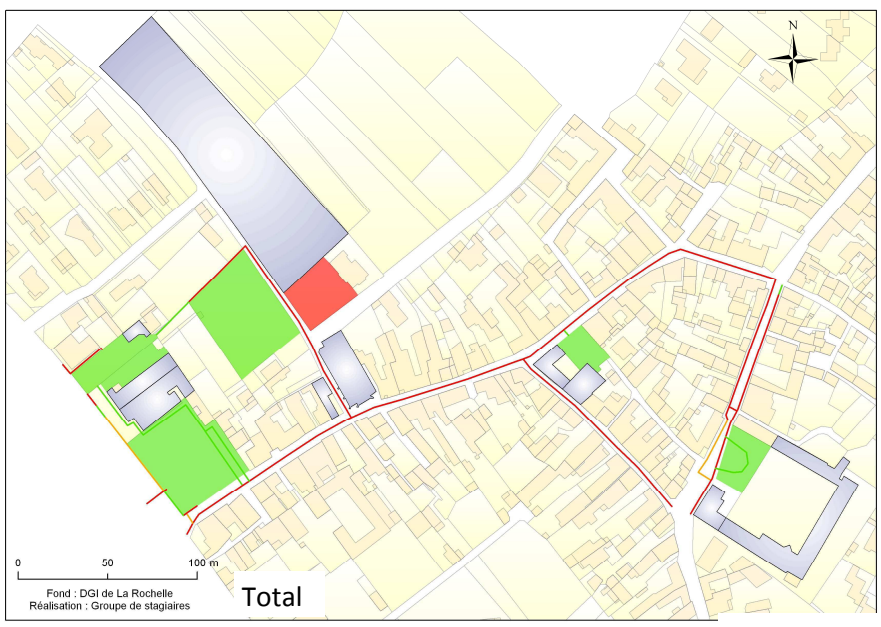

78. Synthèse de l'accessibilité

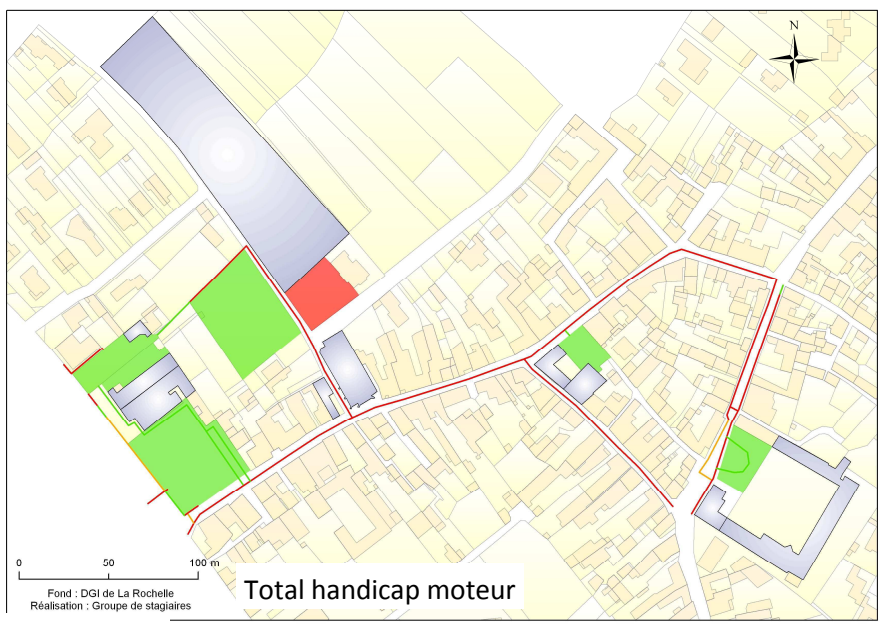


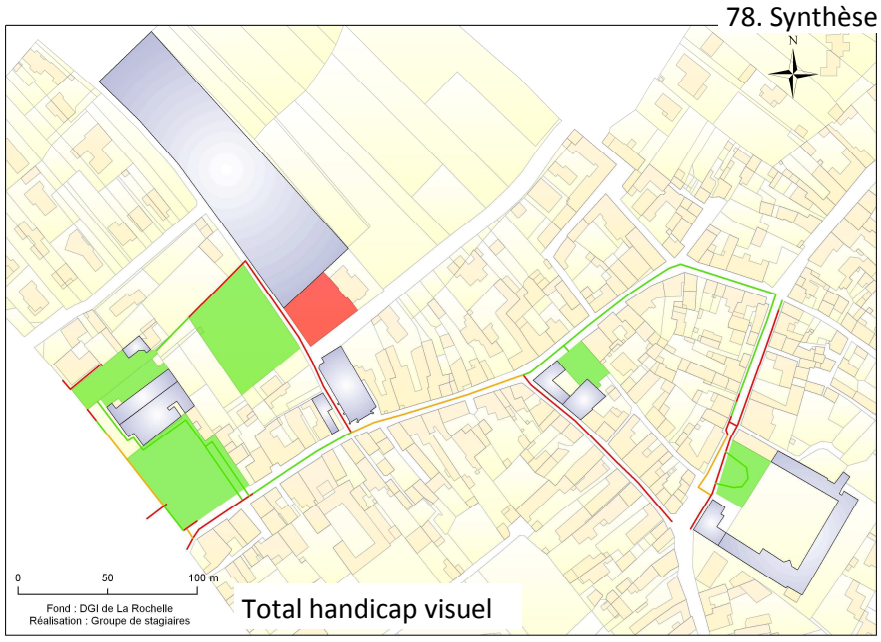


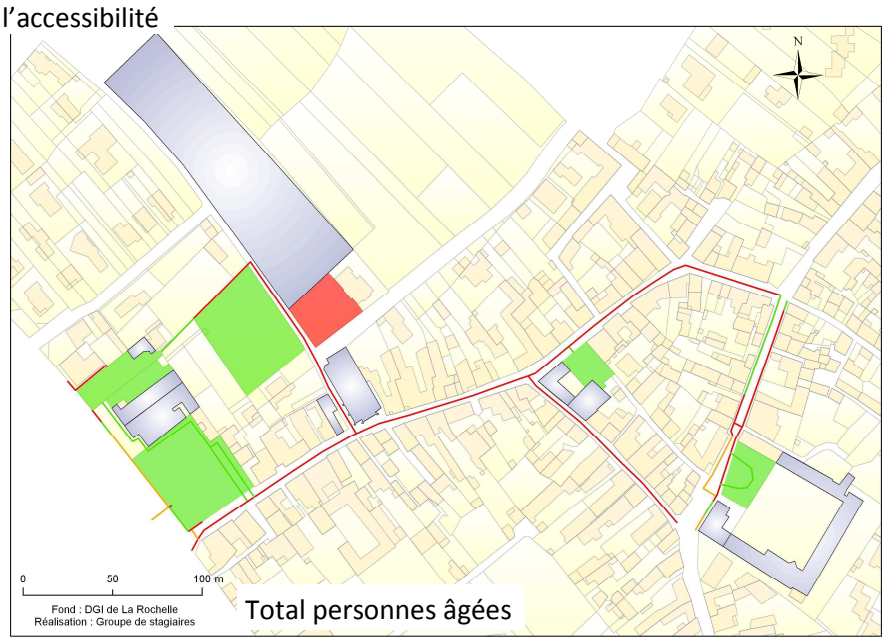

DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




78. Synthèse de l'accessibilité

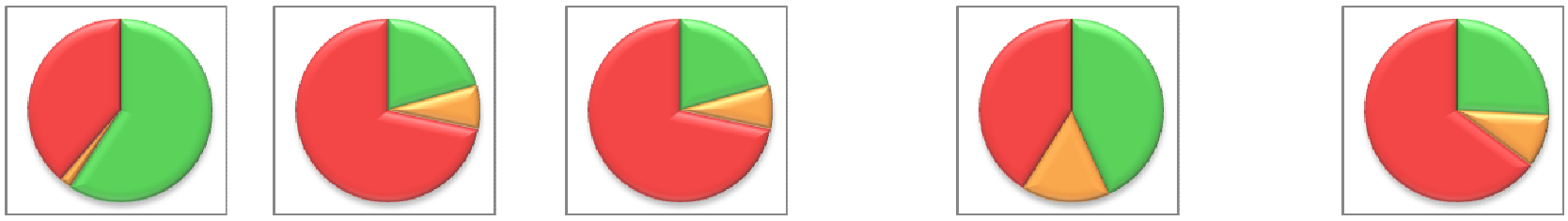


A partir des tables des cartes ci-contre, établies comme expliqué dans la méthode, nous avons pu obtenir les données suivantes:

Dolus le 12/07/07

| | Cheminement | % | Total | % | Total handicap moteur | % | Total handicap visuel | % | Total personnes âgées | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vert | 772,13 | 59,16 | 268,27 | 20,56 | 268,27 | 20,56 | 564,90 | 43,29 | 337,25 | 25,84 |
| Orange | 26,77 | 2,05 | 101,51 | 7,78 | 101,51 | 7,78 | 202,96 | 15,55 | 122,87 | 9,41 |
| Rouge | 506,17 | 38,78 | 935,29 | 71,67 | 935,29 | 71,67 | 537,21 | 41,16 | 844,95 | 64,74 |
| total | 1 305,07 | 100,00 | 1 305,07 | 100,00 | 1 305,07 | 100,00 | 1 305,07 | 100,00 | 1 305,07 | 100,00 |



Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

79. Comparaison des mètres linéaires accessibles

Au vu des deux premières séries de pourcentages, nous pouvons constater que les obstacles ont une grande influence sur la pondération totale du cheminement ainsi 40 % de mètres linéaires aux normes deviennent impraticables lorsque les obstacles sont pris en compte. Ceci est d'autant plus visible pour les personnes ayant une déficience motrice et pour les personnes âgées, cela s'explique par la présence de vingt-quatre grilles d'évacuation des eaux sur ce périmètre.



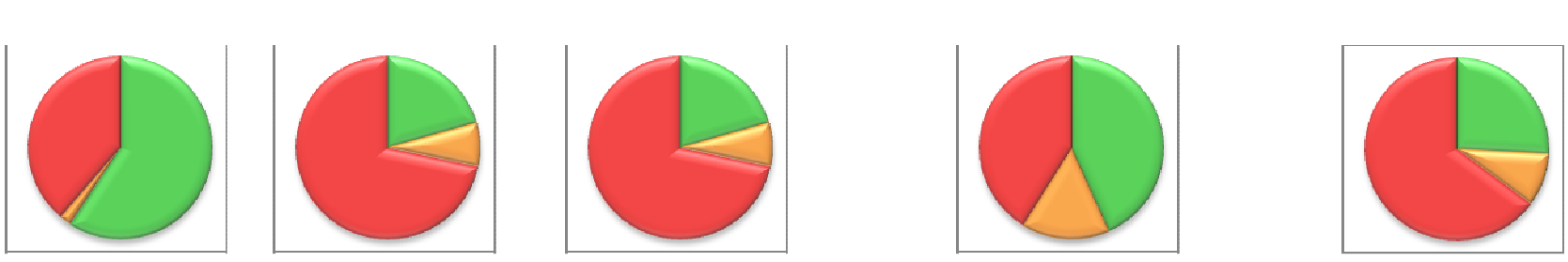
DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

A partir des tables des cartes ci-contre, établies comme expliqué dans la méthode, nous avons pu obtenir les données suivantes:

Dolus le 12/07/07

| | Cheminement | % | Total | % | Total handicap moteur | % | Total handicap visuel | % | Total personnes âgées | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vert | 772,13 | 59,16 | 268,27 | 20,56 | 268,27 | 20,56 | 564,90 | 43,29 | 337,25 | 25,84 |
| Orange | 26,77 | 2,05 | 101,51 | 7,78 | 101,51 | 7,78 | 202,96 | 15,55 | 122,87 | 9,41 |
| Rouge | 506,17 | 38,78 | 935,29 | 71,67 | 935,29 | 71,67 | 537,21 | 41,16 | 844,95 | 64,74 |
| total | 1 305,07 | 100,00 | 1 305,07 | 100,00 | 1 305,07 | 100,00 | 1 305,07 | 100,00 | 1 305,07 | 100,00 |



Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

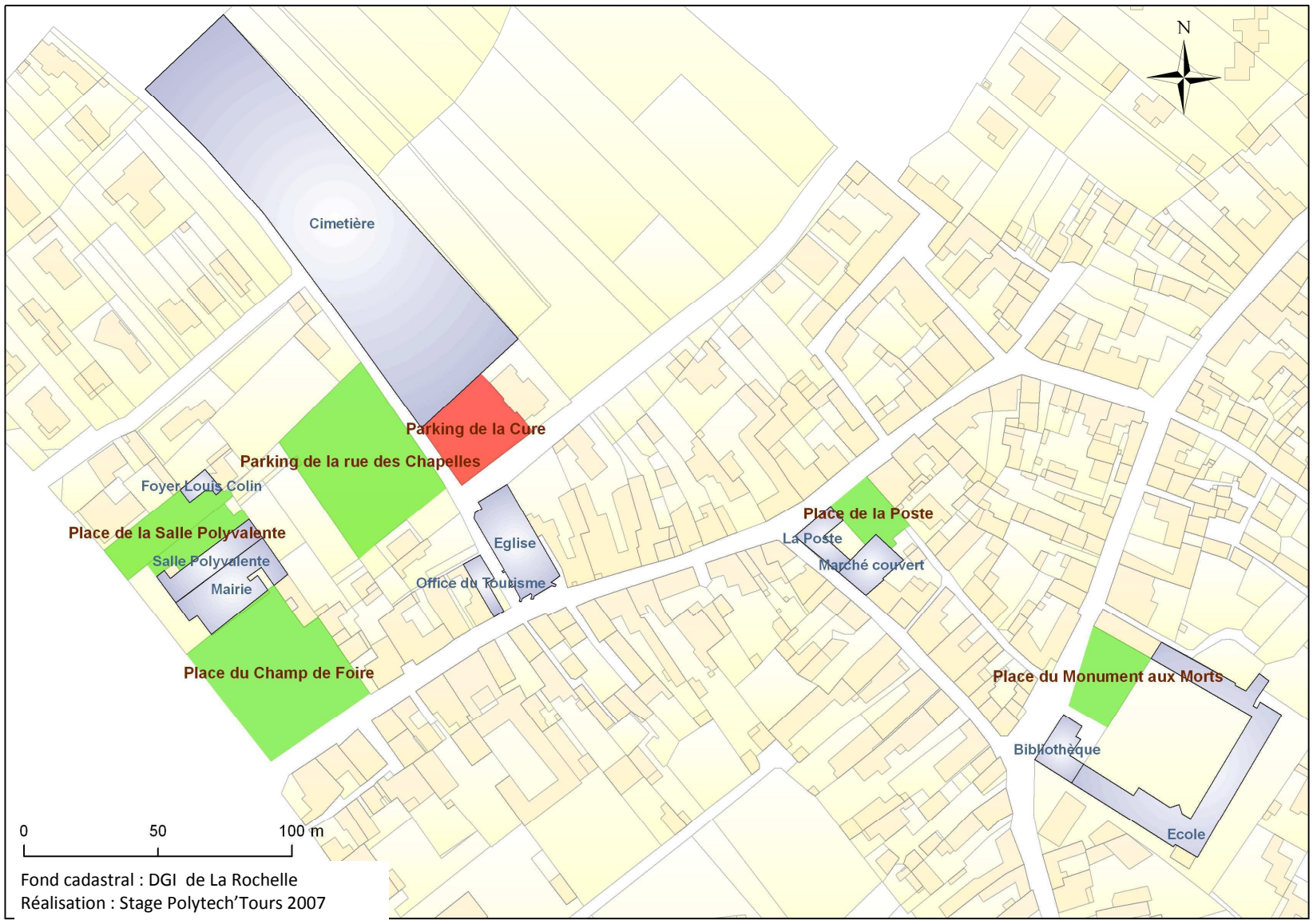
79. Comparaison des mètres linéaires accessibles

Au vu des deux premières séries de pourcentages, nous pouvons constater que les obstacles ont une grande influence sur la pondération totale du cheminement ainsi 40 % de mètres linéaires aux normes deviennent impraticables lorsque les obstacles sont pris en compte. Ceci est d'autant plus visible pour les personnes ayant une déficience motrice et pour les personnes âgées, cela s'explique par la présence de vingt-quatre grilles d'évacuation des eaux sur ce périmètre.

DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

148
Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

I.5.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre de Dolus d'Oléron :

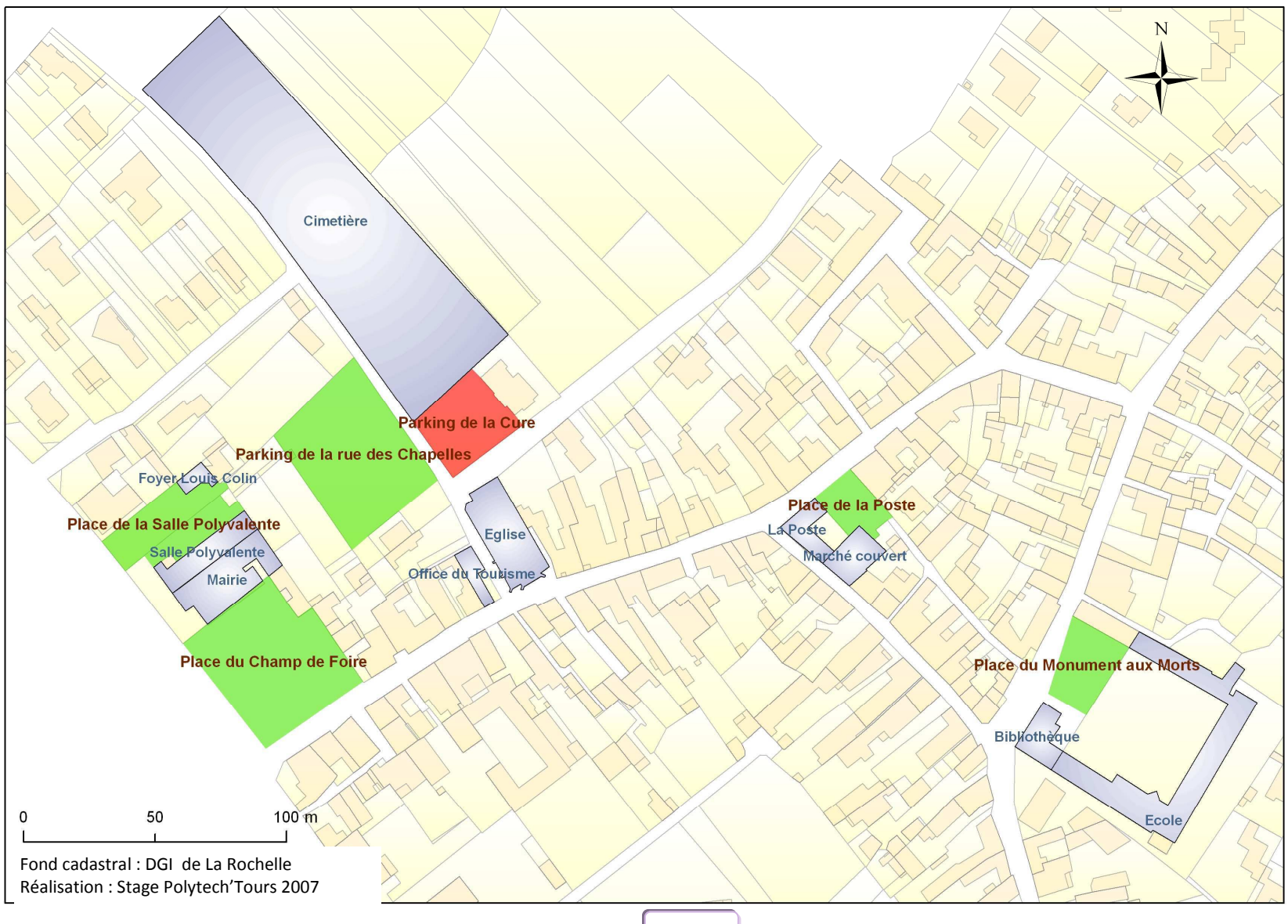


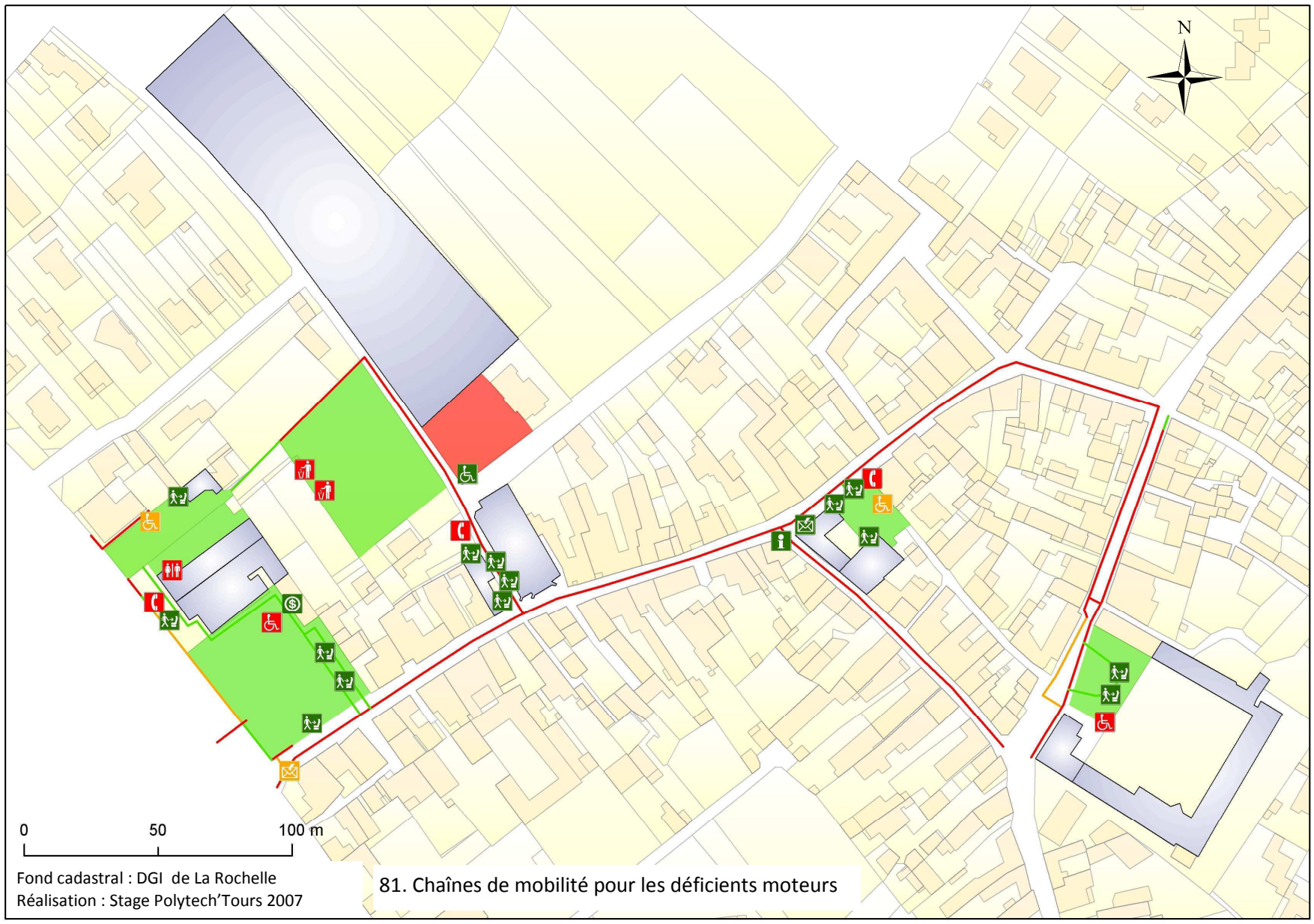



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

I.5.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre de Dolus d'Oléron :



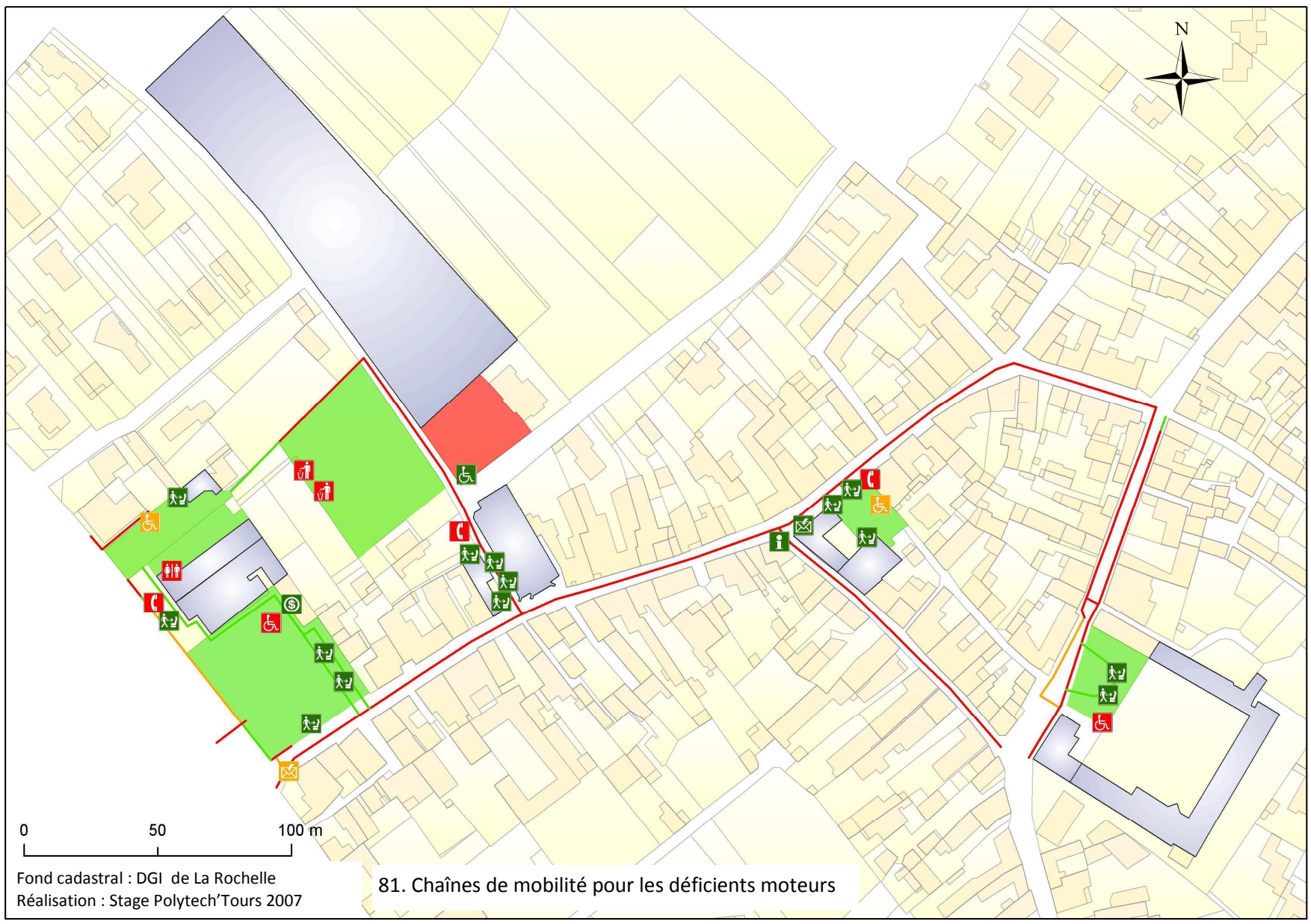



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

81. Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

81. Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs

Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap moteur :

Sur le périmètre de la commune étudié, cinq places de parking pour personnes handicapées ont été répertoriées. Celles-ci sont dispersées sur l'ensemble du périmètre. Toutefois, selon les normes actuelles, seule une de ces places est aux normes, celle située sur le parking de la Cure. Sur les quatre autres places seules deux n'ont pas la possibilité d'être facilement agrandies et n'ont pas de signalisation aux normes.
Sur l'ensemble de ces places, elles peuvent pour trois d'entre elles être utilisées par des personnes atteintes de handicap moteur. Nous pouvons ainsi partir de ces places pour étudier les chaînes de mobilité possibles.

- ✓ A partir de la place du parking de la Cure donnant sur la rue des Chapelles :

Cette place de parking est située entre le cimetière et l'arrière de l'église. Le revêtement de la place de la Cure n'est pas praticable dans la mesure où il s'agit d'un enrobé fortement dégradé. Si toutefois, la personne est apte à se déplacer sur ce dernier, elle aboutit dans la rue des Chapelles directement sur la voirie puisqu'il n'y a ni trottoir ni accotement. Par conséquent, l'accès au cimetière, à l'église et donc à la rue piétonne lui est impossible.

- ✓ A partir de la place de stationnement située sur la Place de la Salle polyvalente :

Cette place de parking est située le long de la pharmacie, cependant le cheminement piéton pour se rendre à celle-ci présente un dévers trop fort pour une personne se déplaçant avec un fauteuil. Cette place de stationnement se trouve sur une place totalement accessible pour la personne déficiente motrice, qui peut ainsi se rendre devant le foyer Louis Collin afin de s'asseoir sur un banc. Cependant le foyer, en lui-même est inaccessible. La personne peut continuer par un cheminement piéton aux normes jusqu'au parking de la rue des Chapelles entièrement accessible. De ce parking, aucun cheminement n'est praticable.
Toujours de cette même place de stationnement, la personne peut se diriger vers l'arrière de la salle des fêtes, où se trouvent des toilettes publiques trop étroites pour un fauteuil. Mais la personne peut poursuivre son chemin en longeant la salle des fêtes et la mairie, toutes deux accessibles. La personne a ainsi accès à un distributeur de billets et deux bancs aux normes situés le long de la Place du Champ de Foire, qu'elle peut d'ailleurs traverser. Le cheminement praticable prend fin à la limite entre cette place et la Grande rue.

- ✓ A partir de la place de stationnement située sur la Place de la Poste :

La Place de la Poste est entièrement praticable et permet ainsi l'utilisation de bancs. L'accès au marché couvert se fait de cette même place. Le cheminement praticable se poursuit dans la Grande rue, et ce d'un côté comme de l'autre. A l'intérieur de cette rue, la personne devra faire attention aux nombreuses grilles d'évacuation situées dans la rigole centrale. Cependant le cheminement se termine à chaque extrémité de cette rue, lorsque celle-ci devient voirie.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
I. Analyse du travail de terrain

Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap moteur :

Sur le périmètre de la commune étudié, cinq places de parking pour personnes handicapées ont été répertoriées. Celles-ci sont dispersées sur l'ensemble du périmètre. Toutefois, selon les normes actuelles, seule une de ces places est aux normes, celle située sur le parking de la Cure. Sur les quatre autres places seules deux n'ont pas la possibilité d'être facilement agrandies et n'ont pas de signalisation aux normes.
Sur l'ensemble de ces places, elles peuvent pour trois d'entre elles être utilisées par des personnes atteintes de handicap moteur. Nous pouvons ainsi partir de ces places pour étudier les chaînes de mobilité possibles.

- ✓ A partir de la place du parking de la Cure donnant sur la rue des Chapelles :

Cette place de parking est située entre le cimetière et l'arrière de l'église. Le revêtement de la place de la Cure n'est pas praticable dans la mesure où il s'agit d'un enrobé fortement dégradé. Si toutefois, la personne est apte à se déplacer sur ce dernier, elle aboutit dans la rue des Chapelles directement sur la voirie puisqu'il n'y a ni trottoir ni accotement. Par conséquent, l'accès au cimetière, à l'église et donc à la rue piétonne lui est impossible.

- ✓ A partir de la place de stationnement située sur la Place de la Salle polyvalente :

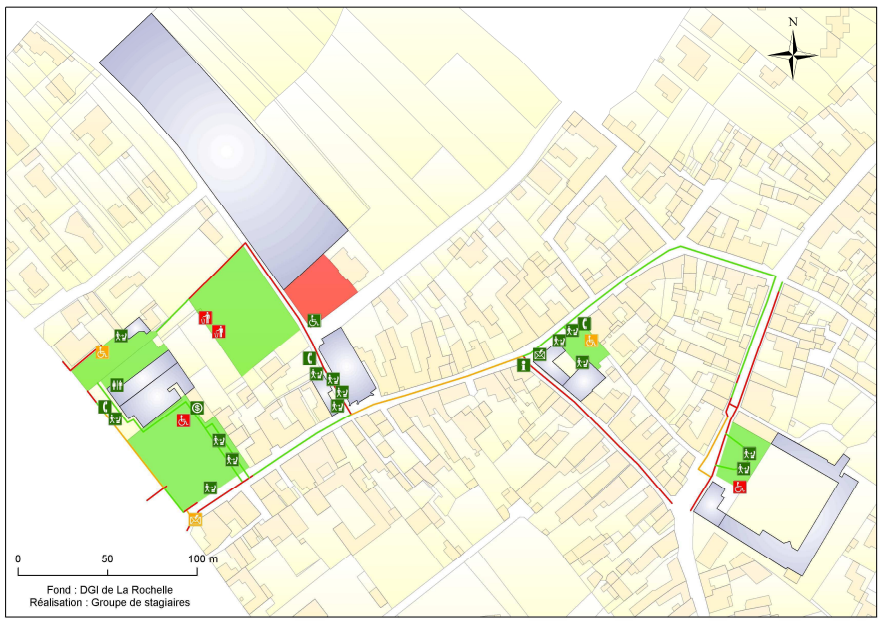
Cette place de parking est située le long de la pharmacie, cependant le cheminement piéton pour se rendre à celle-ci présente un dévers trop fort pour une personne se déplaçant avec un fauteuil. Cette place de stationnement se trouve sur une place totalement accessible pour la personne déficiente motrice, qui peut ainsi se rendre devant le foyer Louis Collin afin de s'asseoir sur un banc. Cependant le foyer, en lui-même est inaccessible. La personne peut continuer par un cheminement piéton aux normes jusqu'au parking de la rue des Chapelles entièrement accessible. De ce parking, aucun cheminement n'est praticable.
Toujours de cette même place de stationnement, la personne peut se diriger vers l'arrière de la salle des fêtes, où se trouvent des toilettes publiques trop étroites pour un fauteuil. Mais la personne peut poursuivre son chemin en longeant la salle des fêtes et la mairie, toutes deux accessibles. La personne a ainsi accès à un distributeur de billets et deux bancs aux normes situés le long de la Place du Champ de Foire, qu'elle peut d'ailleurs traverser. Le cheminement praticable prend fin à la limite entre cette place et la Grande rue.

- ✓ A partir de la place de stationnement située sur la Place de la Poste :

La Place de la Poste est entièrement praticable et permet ainsi l'utilisation de bancs. L'accès au marché couvert se fait de cette même place. Le cheminement praticable se poursuit dans la Grande rue, et ce d'un côté comme de l'autre. A l'intérieur de cette rue, la personne devra faire attention aux nombreuses grilles d'évacuation situées dans la rigole centrale. Cependant le cheminement se termine à chaque extrémité de cette rue, lorsque celle-ci devient voirie.

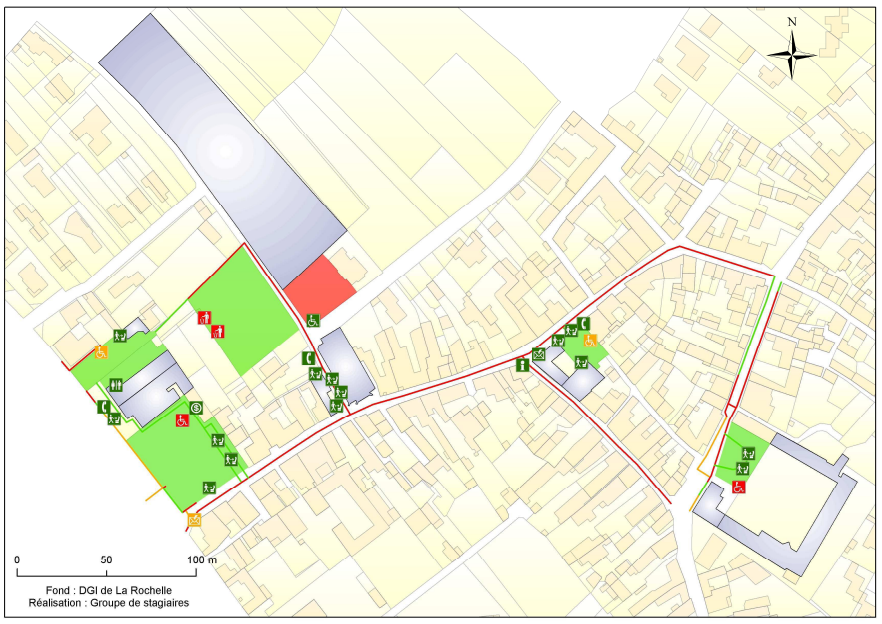
151

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*



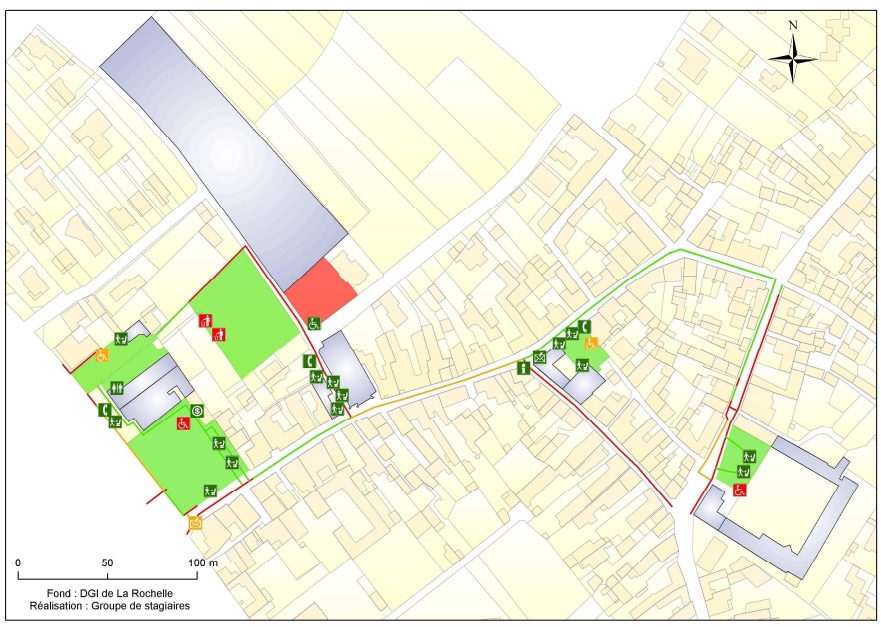

82. Chaînes de mobilité pour les déficients visuels

83. Chaînes de mobilité pour les personnes âgées



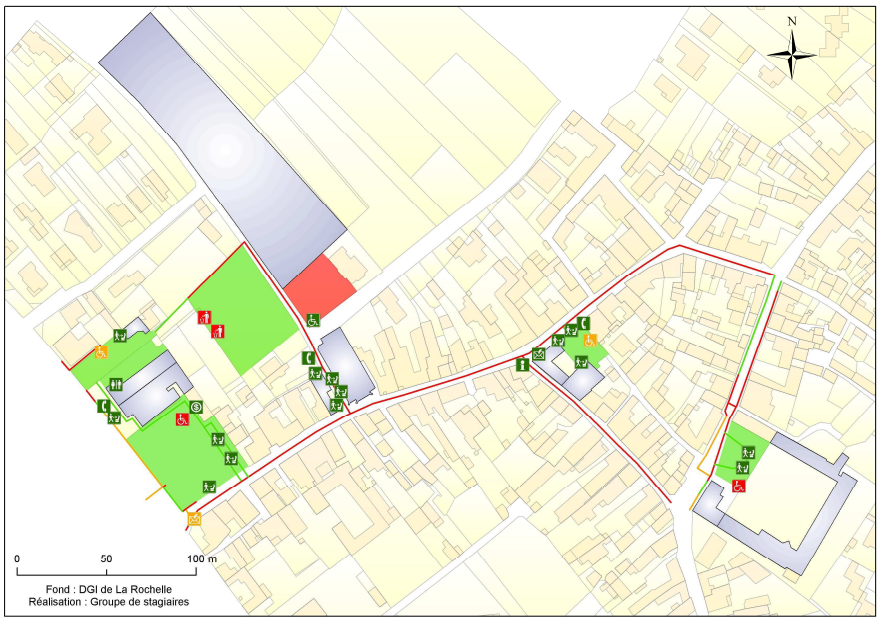



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




82. Chaînes de mobilité pour les déficients visuels

83. Chaînes de mobilité pour les personnes âgées



Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap visuel :

- ✓ A partir du parking de la Place du Champ de Foire et du parking de la Salle des Fêtes:

A partir de cette place entièrement accessible, la personne souffrant d'une déficience visuelle peut circuler sur la quasi-totalité du périmètre et bénéficier des équipements qu'il comporte. Cette personne peut se rendre à la salle des fêtes, à la Mairie, à l'Eglise, au marché couvert, à l'école ou encore à la bibliothèque.
Cependant certaines rues, lui sont accessibles mais restent une menace pour sa sécurité, telles la rue de la Poste, la rue des Chapelles et le long du parking du même nom. Ces rues sont donc exclues de la chaîne de mobilité.

- ✓ A partir du parking de la rue des Chapelles et du parking de la Cure :

De ces deux parkings, la personne ne peut emprunter pour des raisons de sécurité la rue des Chapelles, sans trottoir ni accotement. Cependant, du parking de la rue des Chapelles, elle peut aller sur le parking de la Salle des Fêtes en empruntant un cheminement piéton « mal délimité » pour les personnes non voyantes. Du parking de la Salle des Fêtes, on retrouve la chaîne de mobilité décrite ci dessus.

Chaînes de mobilité pour les personnes âgées :

La chaîne de mobilité pour les personnes âgées est la même que pour les personnes ayant une déficience visuelle. Toutefois, le nombre d'équipements accessibles sur ce périmètre, est plus important pour les personnes âgées que pour les personnes ayant une déficience visuelle.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap visuel :

- ✓ A partir du parking de la Place du Champ de Foire et du parking de la Salle des Fêtes:

A partir de cette place entièrement accessible, la personne souffrant d'une déficience visuelle peut circuler sur la quasi-totalité du périmètre et bénéficier des équipements qu'il comporte. Cette personne peut se rendre à la salle des fêtes, à la Mairie, à l'Eglise, au marché couvert, à l'école ou encore à la bibliothèque.
Cependant certaines rues, lui sont accessibles mais restent une menace pour sa sécurité, telles la rue de la Poste, la rue des Chapelles et le long du parking du même nom. Ces rues sont donc exclues de la chaîne de mobilité.

- ✓ A partir du parking de la rue des Chapelles et du parking de la Cure :

De ces deux parkings, la personne ne peut emprunter pour des raisons de sécurité la rue des Chapelles, sans trottoir ni accotement. Cependant, du parking de la rue des Chapelles, elle peut aller sur le parking de la Salle des Fêtes en empruntant un cheminement piéton « mal délimité » pour les personnes non voyantes. Du parking de la Salle des Fêtes, on retrouve la chaîne de mobilité décrite ci dessus.

Chaînes de mobilité pour les personnes âgées :

La chaîne de mobilité pour les personnes âgées est la même que pour les personnes ayant une déficience visuelle. Toutefois, le nombre d'équipements accessibles sur ce périmètre, est plus important pour les personnes âgées que pour les personnes ayant une déficience visuelle.

153

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

## I.5.3 L'élaboration de préconisations d'aménagement à partir des enjeux soulevés pour le périmètre :

A partir des comptages précédents et de la mise en évidence des chaînes de mobilité les atouts et les faiblesses du périmètre peuvent se dégager.

| Atouts |
|---|
| Prise en compte de l'accessibilité dans les nouveaux aménagements (Office du Tourisme) |
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre. |
| Piétonisation de la Grande rue |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| Absence de trottoir et d'accotement dans les rues anciennes du bourg |

84. Atouts et faiblesses du périmètre

Comme annoncé, des enjeux sont proposés pour répondre aux faiblesses décrites ci-dessus tout en s'appuyant sur les éventuels atouts.

L'élaboration des chaînes de mobilité correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'enjeux ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Dolus d'Oléron
- Offrir à chacun la possibilité de traverser en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- S'adapter à l'architecture du bâti ancien



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

I.5.3 L'élaboration de préconisations d'aménagement à partir des enjeux soulevés pour le périmètre :

A partir des comptages précédents et de la mise en évidence des chaînes de mobilité les atouts et les faiblesses du périmètre peuvent se dégager.

| Atouts |
|---|
| Prise en compte de l'accessibilité dans les nouveaux aménagements (Office du Tourisme) |
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre. |
| Piétonisation de la Grande rue |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| Absence de trottoir et d'accotement dans les rues anciennes du bourg |

84. Atouts et faiblesses du périmètre

Comme annoncé, des enjeux sont proposés pour répondre aux faiblesses décrites ci-dessus tout en s'appuyant sur les éventuels atouts.

L'élaboration des chaînes de mobilité correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'enjeux ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Dolus d'Oléron
- Offrir à chacun la possibilité de traverser en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- S'adapter à l'architecture du bâti ancien

154

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux actions à mener ultérieurement et ce en priorité :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation et de la largeur. Pour la place réservée aux personnes handicapées située place de la Poste un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Cette place doit également être élargie pour atteindre 3,30 m de large. Pour une des places du Champ de Foire un panneau de signalisation conforme est nécessaire. Les places situées sur la Place du Monument aux Morts et une sur la Place du Champ de Foire sont non-conformes d'un point de vue de la largeur et de la signalisation cependant il sera difficile de les élargir étant donné la configuration de la voirie. Matérialisation de nouvelles places de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation et des chaînes de mobilité, une place réservée aux personnes handicapées serait nécessaire sur le parking de la rue des Chapelles.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de bandes d'éveil de vigilance. Les trois passages piétons au niveau du nouvel aménagement nécessitent la mise en place de bandes d'éveil de vigilance. Tous les autres nécessitent des abaissés aux normes et des bandes d'éveil de vigilance.

- ✓ Au carrefour de la Grande rue et de la rue des Ecoles, un passage piéton serait nécessaire pour traverser cette dernière. Il en est de même dans la rue des Chapelles entre l'entrée du parking et celle du cimetière.

- ✓ Mise aux normes des grilles d'évacuation.

- ✓ A l'image de la Grande rue, piétonisation de la portion de la rue des Chapelles le long de l'église et de la rue de la Poste.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux actions à mener ultérieurement et ce en priorité :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation et de la largeur. Pour la place réservée aux personnes handicapées située place de la Poste un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Cette place doit également être élargie pour atteindre 3,30 m de large. Pour une des places du Champ de Foire un panneau de signalisation conforme est nécessaire. Les places situées sur la Place du Monument aux Morts et une sur la Place du Champ de Foire sont non-conformes d'un point de vue de la largeur et de la signalisation cependant il sera difficile de les élargir étant donné la configuration de la voirie. Matérialisation de nouvelles places de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation et des chaînes de mobilité, une place réservée aux personnes handicapées serait nécessaire sur le parking de la rue des Chapelles.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de bandes d'éveil de vigilance. Les trois passages piétons au niveau du nouvel aménagement nécessitent la mise en place de bandes d'éveil de vigilance. Tous les autres nécessitent des abaissés aux normes et des bandes d'éveil de vigilance.

- ✓ Au carrefour de la Grande rue et de la rue des Ecoles, un passage piéton serait nécessaire pour traverser cette dernière. Il en est de même dans la rue des Chapelles entre l'entrée du parking et celle du cimetière.

- ✓ Mise aux normes des grilles d'évacuation.

- ✓ A l'image de la Grande rue, piétonisation de la portion de la rue des Chapelles le long de l'église et de la rue de la Poste.

155

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

# Le Château d'Oléron



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Le Château d'Oléron

**Carte 85 :**






*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

**Carte 85 :**



## Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement

**Périmètre** : Le Château d'Oléron

**Date** : Le 6 juin 2007

### Sites générateurs de déplacements

- Centre-ville **Zone portuaire**
- Zone commerçante, marchés
- **Services** : Poste, banques, Trésor public, cabinet médical, laboratoire d'analyse, hôpital, maison de retraite, office du tourisme, institutions, gendarmerie ...
- **Equipements publics** : mairie, église, école, collège, crèche, WC publics, salle des fêtes, foyer rural, complexe sportif, musée, cimetière, square/jardin...

### Infrastructures de déplacement

- **voies ouvertes à la circulation publique, vitesse limite, zone 30** : aucune recensée sur le périmètre étudié
- gare routière, port
- voies piétonnes,
- voies semi-piétonnes,
- voies cyclables
- **aires de stationnement** :
  - Parking du Port : 46 places dont trois réservées aux personnes handicapées
  - Parking du Chemin de Ronde : places non matérialisées
  - Parking Avenue du Port : places non matérialisées
  - Avenue du Port : places non matérialisées
  - Parking du Port Ostréicole : 22 places de parking dédiées aux ostréiculteurs

### Interface entre différents modes

- Zone de conflits PMR/piéton-voiture
- Zone de conflits PMR-vélo

**86. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement

Périmètre : Le Château d'Oléron

Date : Le 6 juin 2007

Sites générateurs de déplacements

- Centre-ville Zone portuaire
- Zone commerçante, marchés
- Services : Poste, banques, Trésor public, cabinet médical, laboratoire d'analyse, hôpital, maison de retraite, office du tourisme, institutions, gendarmerie ...
- Equipements publics : mairie, église, école, collège, crèche, WC publics, salle des fêtes, foyer rural, complexe sportif, musée, cimetière, square/jardin...

Infrastructures de déplacement

- voies ouvertes à la circulation publique, vitesse limite, zone 30 : aucune recensée sur le périmètre étudié
- gare routière, port
- voies piétonnes,
- voies semi-piétonnes,
- voies cyclables
- aires de stationnement :
  - Parking du Port : 46 places dont trois réservées aux personnes handicapées
  - Parking du Chemin de Ronde : places non matérialisées
  - Parking Avenue du Port : places non matérialisées
  - Avenue du Port : places non matérialisées
  - Parking du Port Ostréicole : 22 places de parking dédiées aux ostréiculteurs

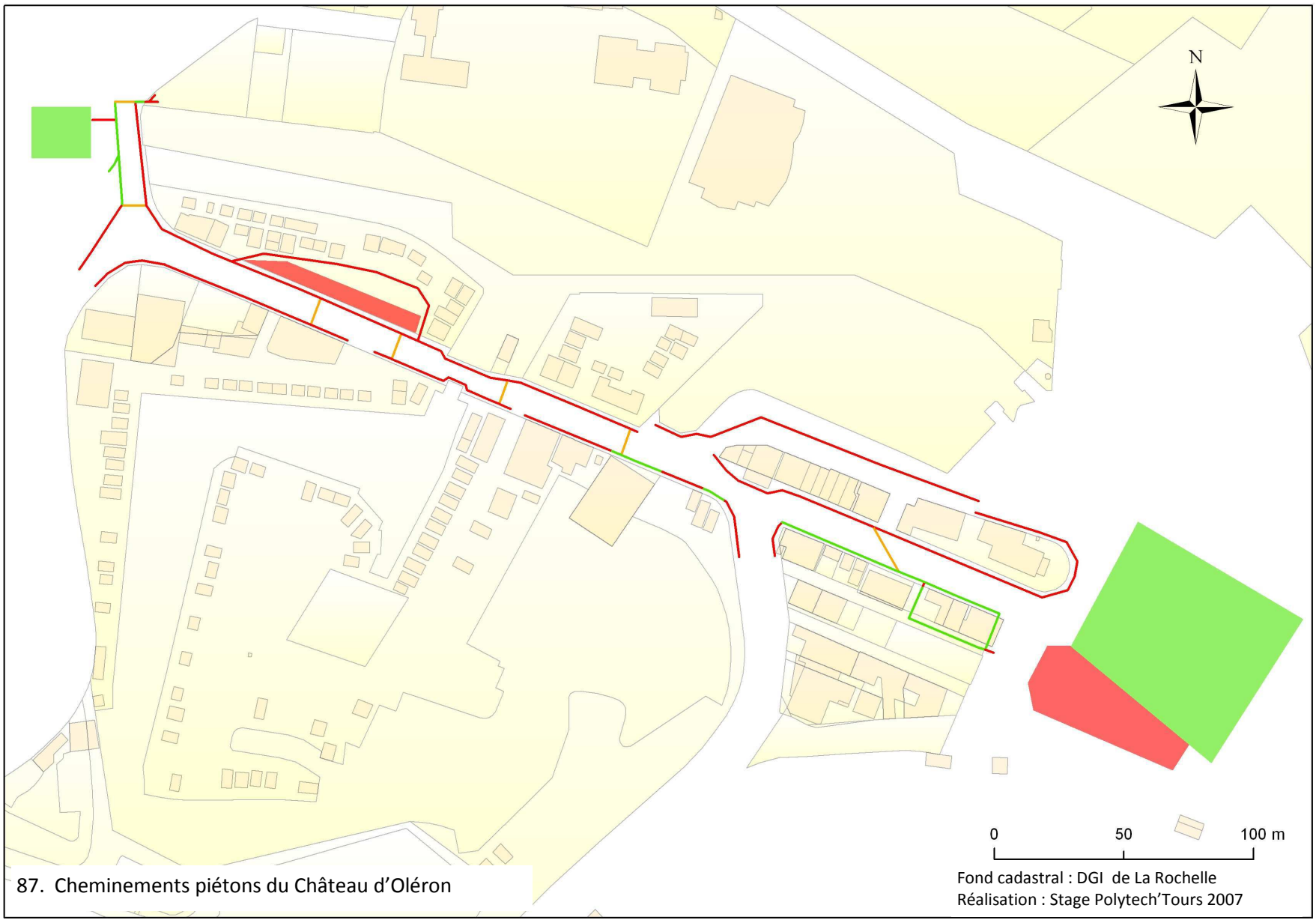
Interface entre différents modes

- Zone de conflits PMR/piéton-voiture
- Zone de conflits PMR-vélo

86. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement

159

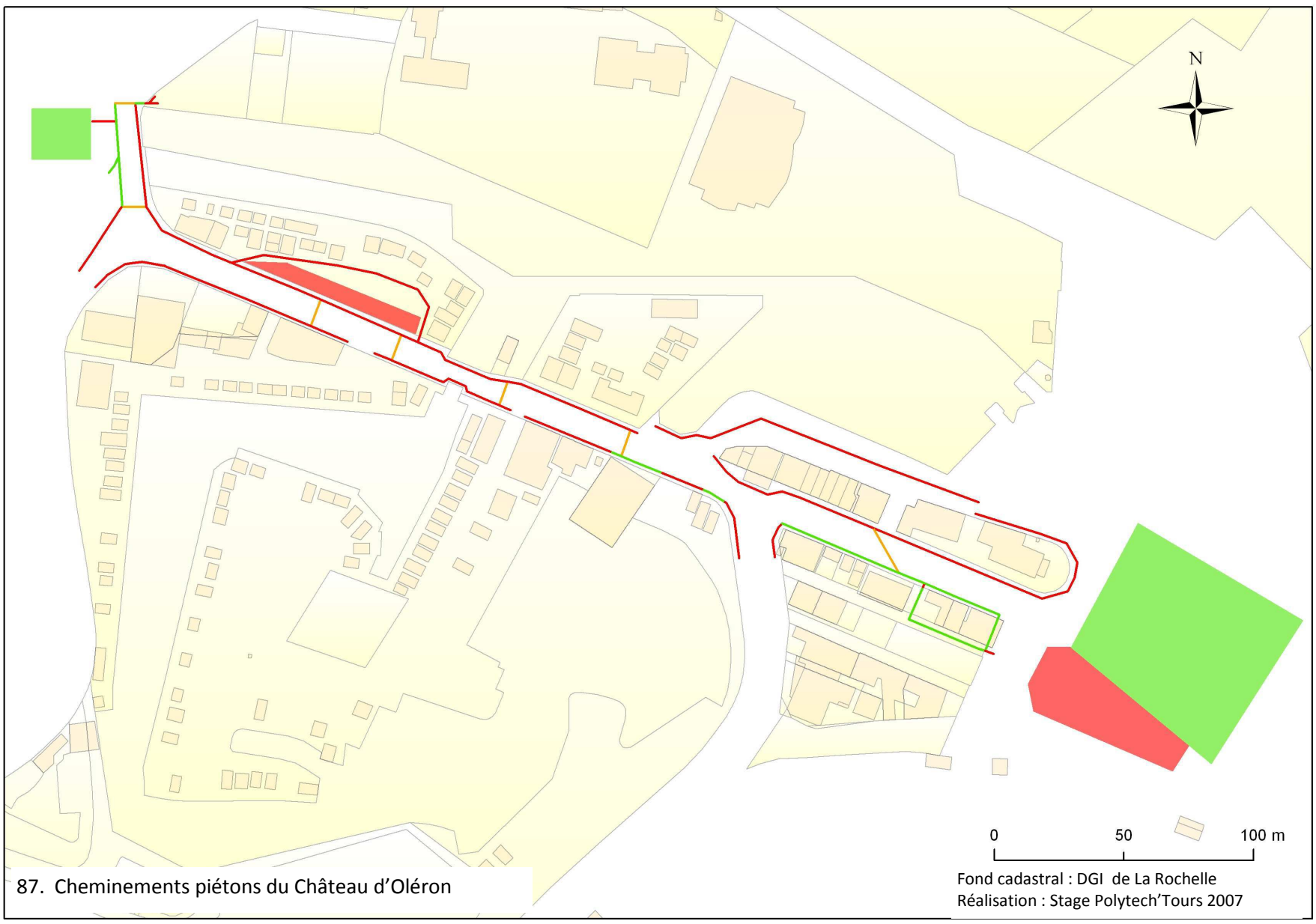
*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*




87. Cheminements piétons du Château d'Oléron



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




87. Cheminements piétons du Château d'Oléron

I.6.1 L'analyse du périmètre du Château d'Oléron en chiffres :

**A**vec notre système de numérisation sous S.I.G., le périmètre du Château d'Oléron a été découpé en 61 tronçons.

> Cheminement de pondération 1

12 tronçons sélectionnés

> Cheminement de pondération 2

7 tronçons sélectionnés,

- ✓ La sélection de ces tronçons est due à leur pondération de revêtement.
- ✓ Ces tronçons sont des passages piétons qui ne possèdent soit pas de bandes d'éveil de vigilance soit un marquage au sol mal matérialisé.

> Cheminement de pondération 3

42 tronçons sélectionnés,

- ✓ 1 tronçon correspond à de la voirie, c'est-à-dire des intersections non aménagées avec des impasses ou des sorties de garage, ou encore des cheminements sans trottoir ni accotement.
- ✓ 1 tronçon correspond à une zone de travaux publics, qui a des pondérations de 3 pour chacun de ses attributs.
- ✓ Etudions maintenant la raison de cette pondération pour les 40 tronçons restants :
  - 33 ont une pondération revêtement égale à 3
  - 12 ont une pondération largeur égale à 3
  - 10 ont une pondération topographie égale à 3

  Parmi ces 40 tronçons,
  - 2 tronçons cumulent les trois pondérations égales à 3 dont un tronçon est en travaux
  - 10 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la largeur
  - 5 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la topographie
  - 2 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour la topographie et la largeur

**Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre du Château est le revêtement. Ceci peut peut-être s'expliquer par le fait que l'on se trouve dans une zone portuaire originellement destinée aux ostréiculteurs et donc sans vocation de promenade. Ce périmètre a tout de même été choisi pour l'étude du fait de la récente reconversion de cabanes ostréicoles en cabanes d'artisans susceptibles d'attirer les touristes.**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

I.6.1 L'analyse du périmètre du Château d'Oléron en chiffres :

**A**vec notre système de numérisation sous S.I.G., le périmètre du Château d'Oléron a été découpé en 61 tronçons.

> Cheminement de pondération 1

12 tronçons sélectionnés

> Cheminement de pondération 2

7 tronçons sélectionnés,

- ✓ La sélection de ces tronçons est due à leur pondération de revêtement.
- ✓ Ces tronçons sont des passages piétons qui ne possèdent soit pas de bandes d'éveil de vigilance soit un marquage au sol mal matérialisé.

> Cheminement de pondération 3

42 tronçons sélectionnés,

- ✓ 1 tronçon correspond à de la voirie, c'est-à-dire des intersections non aménagées avec des impasses ou des sorties de garage, ou encore des cheminements sans trottoir ni accotement.
- ✓ 1 tronçon correspond à une zone de travaux publics, qui a des pondérations de 3 pour chacun de ses attributs.
- ✓ Etudions maintenant la raison de cette pondération pour les 40 tronçons restants :
  - 33 ont une pondération revêtement égale à 3
  - 12 ont une pondération largeur égale à 3
  - 10 ont une pondération topographie égale à 3

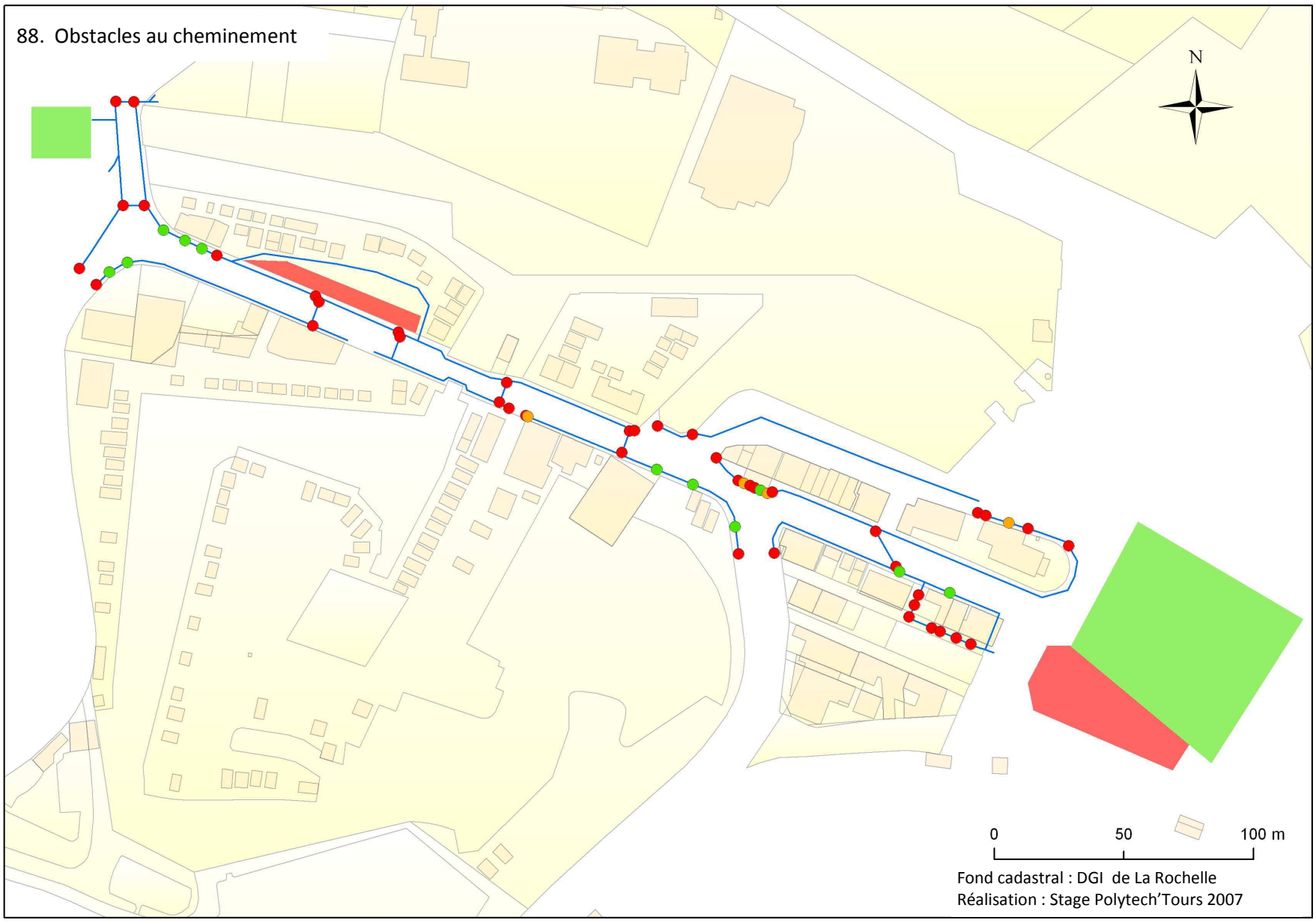
  Parmi ces 40 tronçons,
  - 2 tronçons cumulent les trois pondérations égales à 3 dont un tronçon est en travaux
  - 10 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la largeur
  - 5 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la topographie
  - 2 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour la topographie et la largeur

**Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre du Château est le revêtement. Ceci peut peut-être s'expliquer par le fait que l'on se trouve dans une zone portuaire originellement destinée aux ostréiculteurs et donc sans vocation de promenade. Ce périmètre a tout de même été choisi pour l'étude du fait de la récente reconversion de cabanes ostréicoles en cabanes d'artisans susceptibles d'attirer les touristes.**

161

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

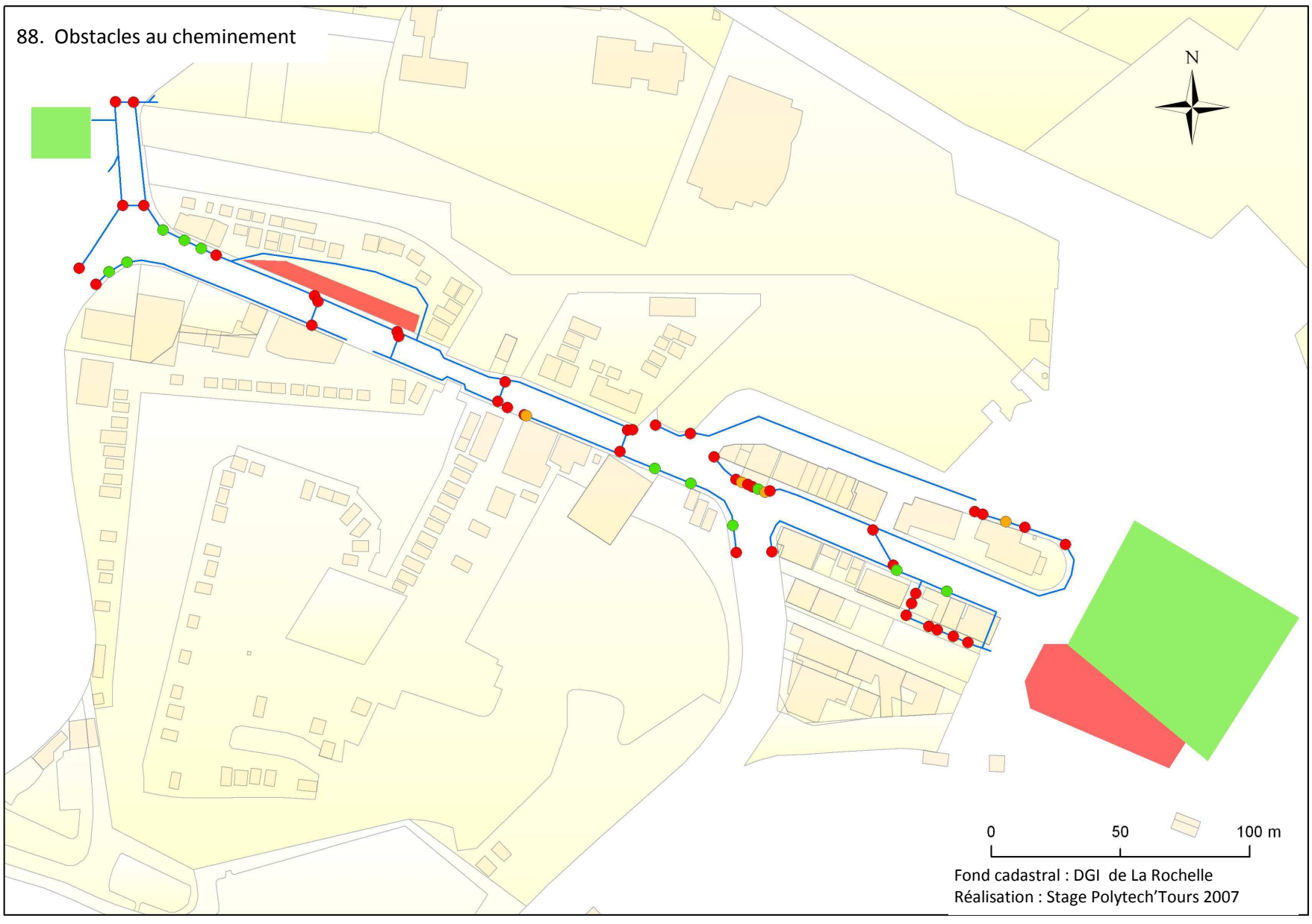
88. Obstacles au cheminement






DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

88. Obstacles au cheminement



Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 56 obstacles ont été recensés sur le périmètre du Château d'Oléron.

> Obstacles de pondération 1

11 obstacles sélectionnés

> Obstacles de pondération 2

4 obstacles sélectionnés,
- ✓ 2 jardinières privées laissent un passage <0,80 m
- ✓ 2 panneaux de signalisation

> Obstacles de pondération 3

41 obstacles sélectionnés,
- ✓ 22 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissement comprises entre 5,5 et 12 cm et avec une moyenne de 7,8 cm de haut
- ✓ 10 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
- ✓ 2 gouttières
- ✓ 2 lampadaires
- ✓ 1 borne incendie
- ✓ 1 marche, représente une interface piéton-cadre bâti car elle empiète sur le cheminement
- ✓ 1 terrasse
- ✓ 1 végétation
- ✓ 1 mobilier privé, qui correspond à un pied de parasol

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants se distinguent deux types d'obstacles :**
- ✓ les bordures de trottoir, à chaque intersection et lorsqu'il est sur un trottoir le piéton est obligé de descendre et de remonter dans la mesure où il n'y pas d'abaissé de trottoir.
- ✓ les grilles d'évacuation des eaux. Celles–ci sont particulièrement gênantes dans la Galerie « Les Valennes du Port » puisqu'elles se trouvent au milieu du cheminement piéton. Bien que localisées dans le caniveau central, ces grilles sont potentiellement des obstacles car la circulation peut se faire librement sur tout le cheminement piéton.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 56 obstacles ont été recensés sur le périmètre du Château d'Oléron.

> Obstacles de pondération 1

11 obstacles sélectionnés

> Obstacles de pondération 2

4 obstacles sélectionnés,
- ✓ 2 jardinières privées laissent un passage <0,80 m
- ✓ 2 panneaux de signalisation

> Obstacles de pondération 3

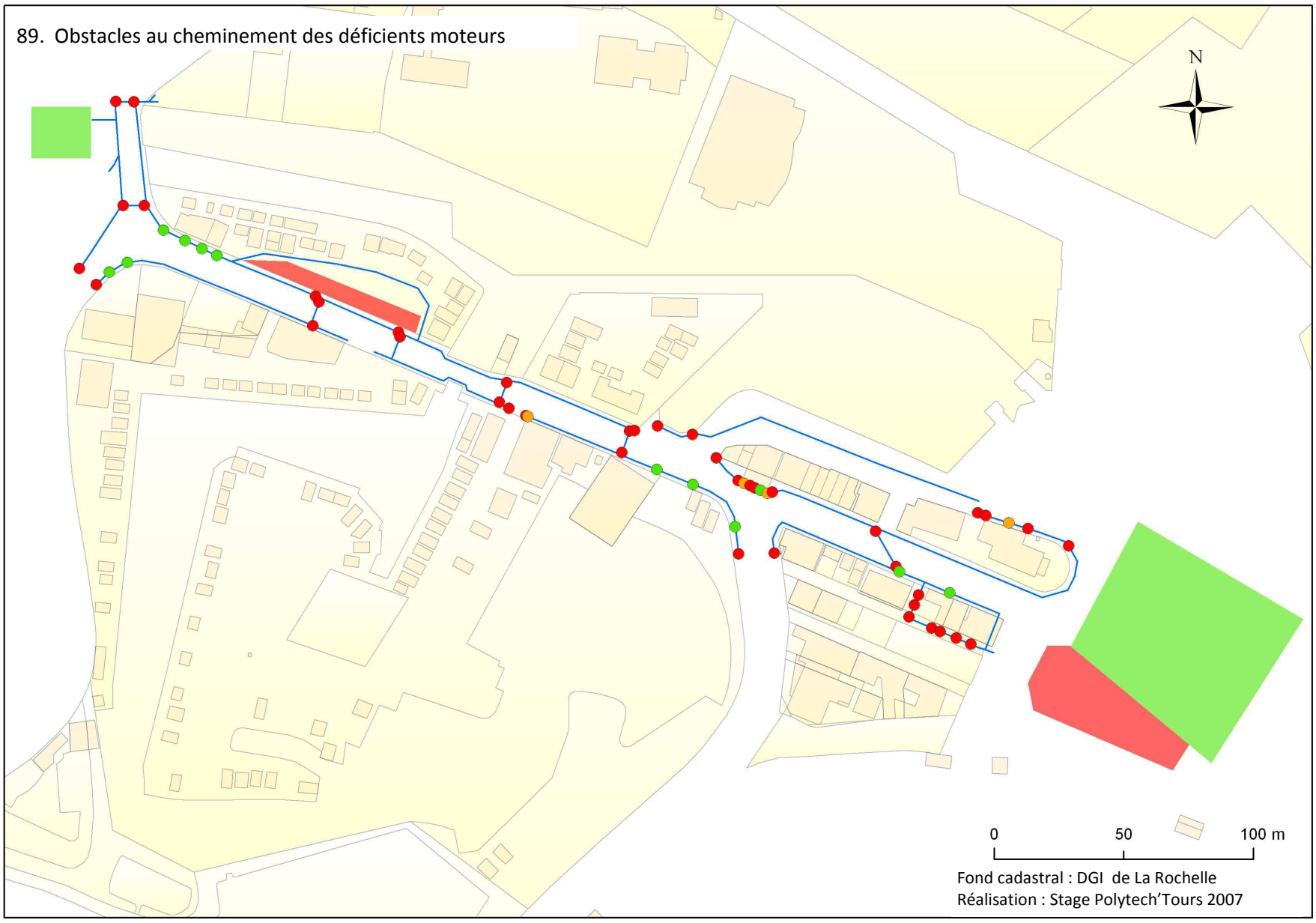
41 obstacles sélectionnés,
- ✓ 22 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissement comprises entre 5,5 et 12 cm et avec une moyenne de 7,8 cm de haut
- ✓ 10 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
- ✓ 2 gouttières
- ✓ 2 lampadaires
- ✓ 1 borne incendie
- ✓ 1 marche, représente une interface piéton-cadre bâti car elle empiète sur le cheminement
- ✓ 1 terrasse
- ✓ 1 végétation
- ✓ 1 mobilier privé, qui correspond à un pied de parasol

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants se distinguent deux types d'obstacles :**
- ✓ les bordures de trottoir, à chaque intersection et lorsqu'il est sur un trottoir le piéton est obligé de descendre et de remonter dans la mesure où il n'y pas d'abaissé de trottoir.
- ✓ les grilles d'évacuation des eaux. Celles–ci sont particulièrement gênantes dans la Galerie « Les Valennes du Port » puisqu'elles se trouvent au milieu du cheminement piéton. Bien que localisées dans le caniveau central, ces grilles sont potentiellement des obstacles car la circulation peut se faire librement sur tout le cheminement piéton.

163

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

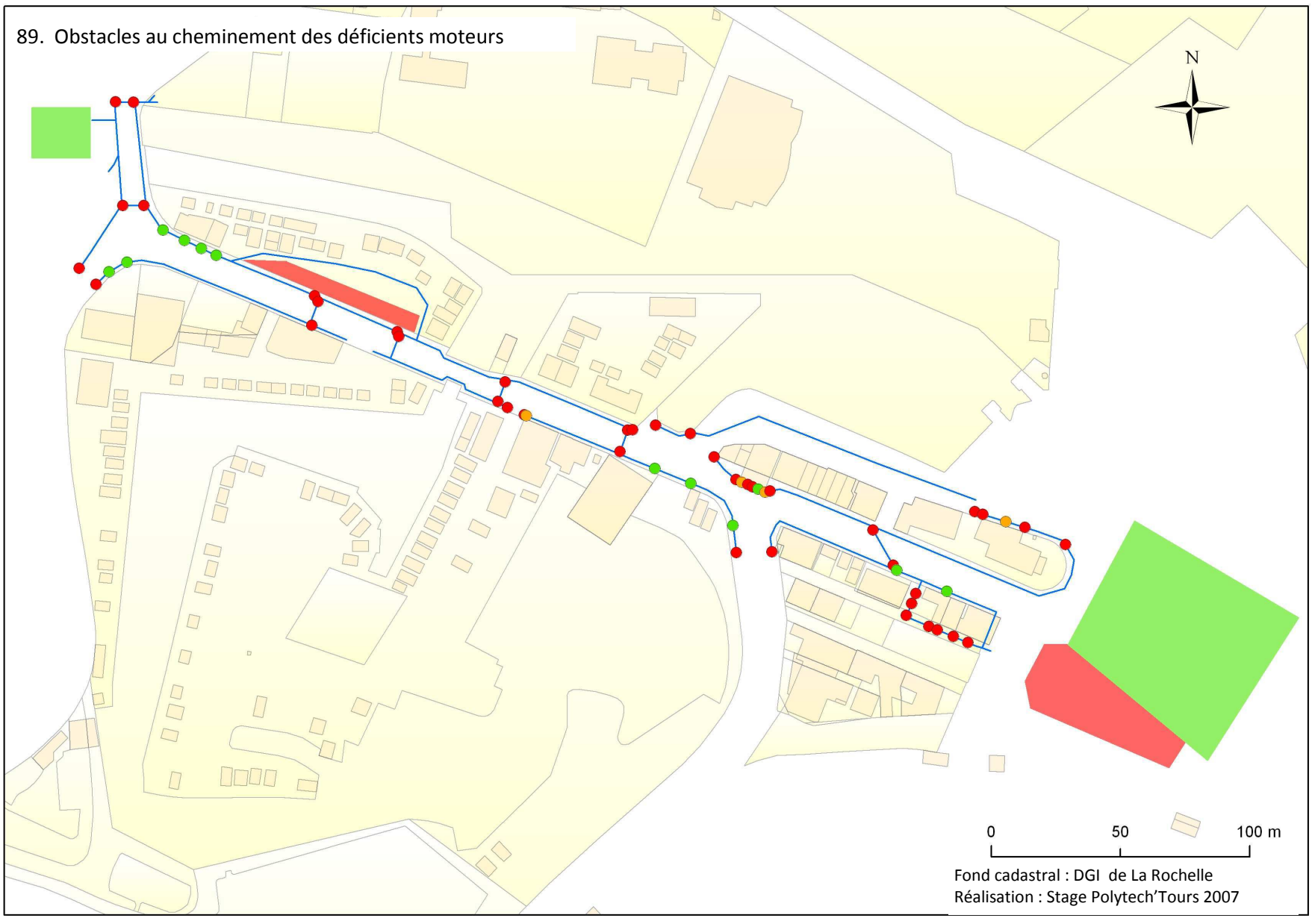
89. Obstacles au cheminement des déficients moteurs






DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

89. Obstacles au cheminement des déficients moteurs



> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 12 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience motrice.
- ✓ 4 sont de pondération égale à 2,
  - 2 jardinières privées laissent un passage <0,80 m
  - 2 panneaux de signalisation
- ✓ 40 sont de pondération égale à 3,
  - 22 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissement comprises entre 5,5 et 12 cm et avec une moyenne de 7,8 cm de haut
  - 10 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 2 gouttières
  - 2 lampadaires
  - 1 marche, représente une interface piéton-cadre bâti car elle empiète sur le cheminement
  - 1 borne incendie
  - 1 terrasse
  - 1 mobilier privé, qui correspond à un pied de parasol

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les handicapés moteurs deux types d'obstacles se distinguent : les bordures de trottoir et les grilles d'évacuation des eaux comme expliqué ci-dessus.**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

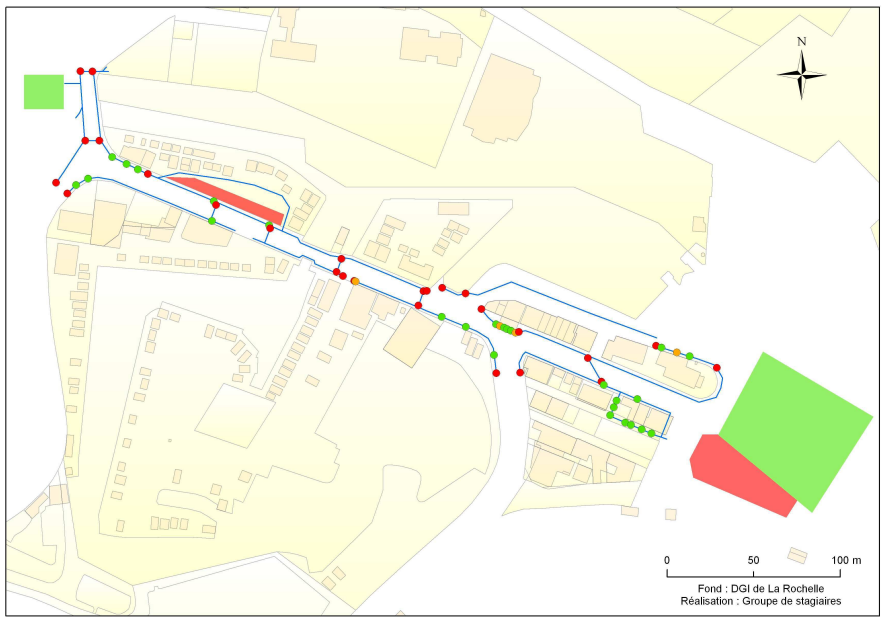
> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 12 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience motrice.
- ✓ 4 sont de pondération égale à 2,
  - 2 jardinières privées laissent un passage <0,80 m
  - 2 panneaux de signalisation
- ✓ 40 sont de pondération égale à 3,
  - 22 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissement comprises entre 5,5 et 12 cm et avec une moyenne de 7,8 cm de haut
  - 10 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 2 gouttières
  - 2 lampadaires
  - 1 marche, représente une interface piéton-cadre bâti car elle empiète sur le cheminement
  - 1 borne incendie
  - 1 terrasse
  - 1 mobilier privé, qui correspond à un pied de parasol

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les handicapés moteurs deux types d'obstacles se distinguent : les bordures de trottoir et les grilles d'évacuation des eaux comme expliqué ci-dessus.**

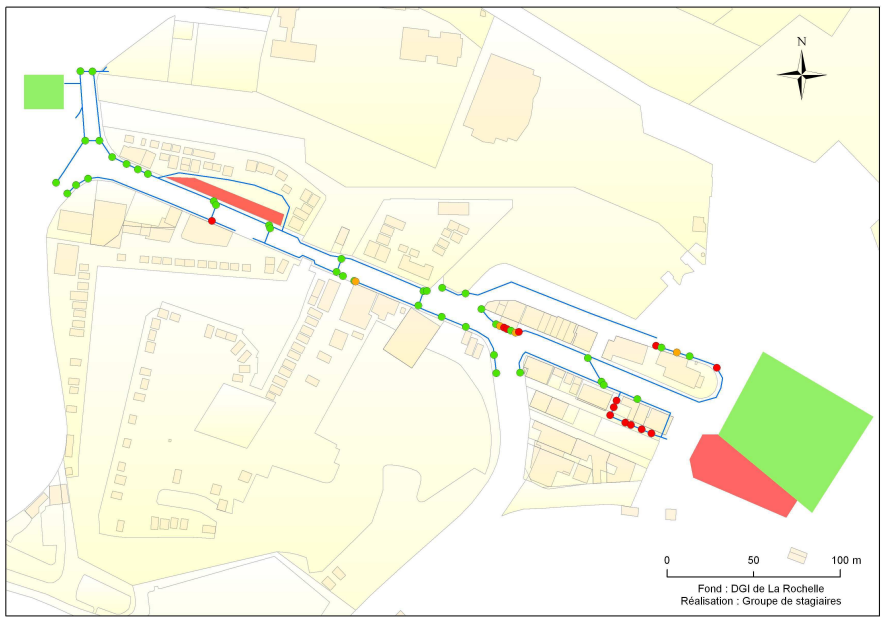
165

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*



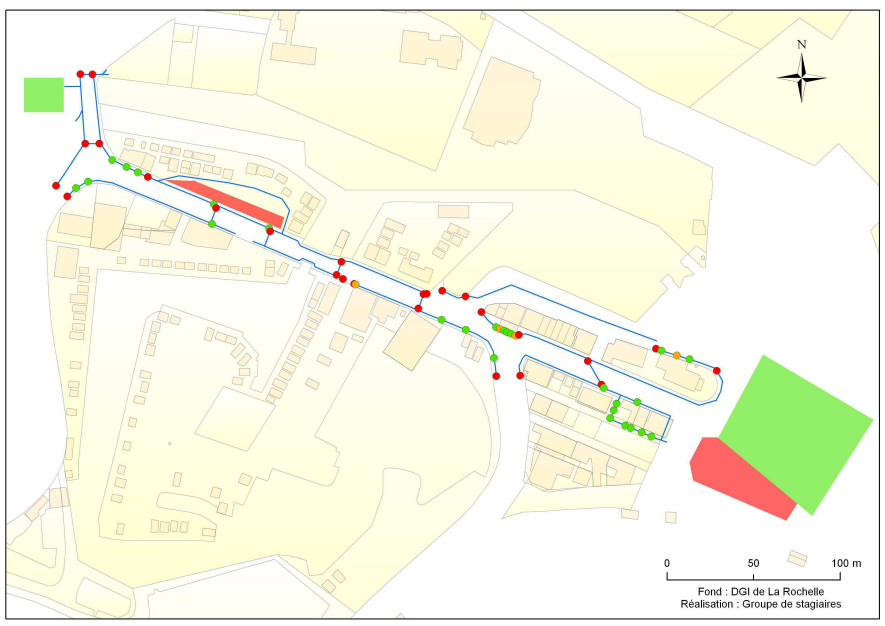

90. Obstacles au cheminement des déficients visuels

91. Obstacles au cheminement des personnes âgées



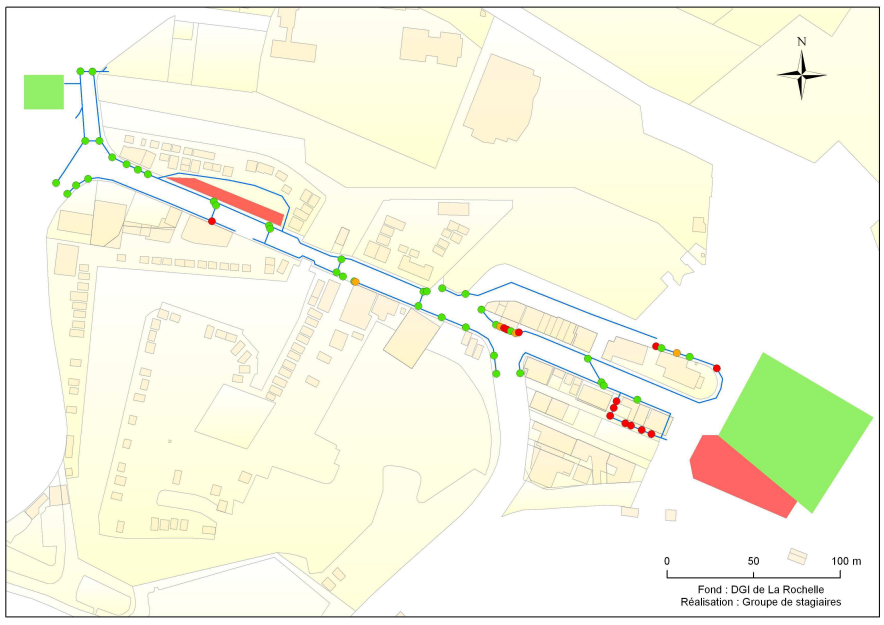



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




90. Obstacles au cheminement des déficients visuels

91. Obstacles au cheminement des personnes âgées



> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences visuelles :

- ✓ 26 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience visuelle.
- ✓ 4 sont de pondération égale à 2
  - 2 jardinières privées laissent un passage <0,80 m
  - 2 panneaux de signalisation
- ✓ 26 sont de pondération égale à 3
  - 22 bordures de trottoir, de hauteurs comprises entre 5,5 et 12 cm, avec une moyenne de 7,8 cm
  - 1 borne incendie
  - 1 marche
  - 1 mobilier privé
  - 1 végétation privée à hauteur de visage

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les handicapés visuels, se distinguent nettement les bordures de trottoir. Elles sont situées de part et d'autre d'une intersection ou d'un passage piéton et représentent un obstacle voire un danger pour les déficients visuels dans la mesure où la traversée de la voirie n'est pas indiquée par une bande d'éveil de vigilance.**

> Obstacles pour personnes âgées :

- ✓ 39 obstacles ne gênent pas les personnes âgées.
- ✓ 4 sont de pondération égale à 2
  - 2 jardinières privées laissent un passage <0,80 m
  - 2 panneaux de signalisation
- ✓ 13 sont de pondération égale à 3
  - 10 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 1 marche
  - 1 borne incendie
  - 1 mobilier privé

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les personnes âgées, se distinguent nettement les grilles d'évacuation des eaux. Comme expliqué ci-dessus, la majorité de ces grilles sont localisées dans la galerie piétonne. Les personnes âgées ont la possibilité d'y circuler librement et celles se déplaçant à l'aide de cannes ou de déambulateurs peuvent donc être gênées par ces grilles.**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences visuelles :

- ✓ 26 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience visuelle.
- ✓ 4 sont de pondération égale à 2
  - 2 jardinières privées laissent un passage <0,80 m
  - 2 panneaux de signalisation
- ✓ 26 sont de pondération égale à 3
  - 22 bordures de trottoir, de hauteurs comprises entre 5,5 et 12 cm, avec une moyenne de 7,8 cm
  - 1 borne incendie
  - 1 marche
  - 1 mobilier privé
  - 1 végétation privée à hauteur de visage

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les handicapés visuels, se distinguent nettement les bordures de trottoir. Elles sont situées de part et d'autre d'une intersection ou d'un passage piéton et représentent un obstacle voire un danger pour les déficients visuels dans la mesure où la traversée de la voirie n'est pas indiquée par une bande d'éveil de vigilance.**

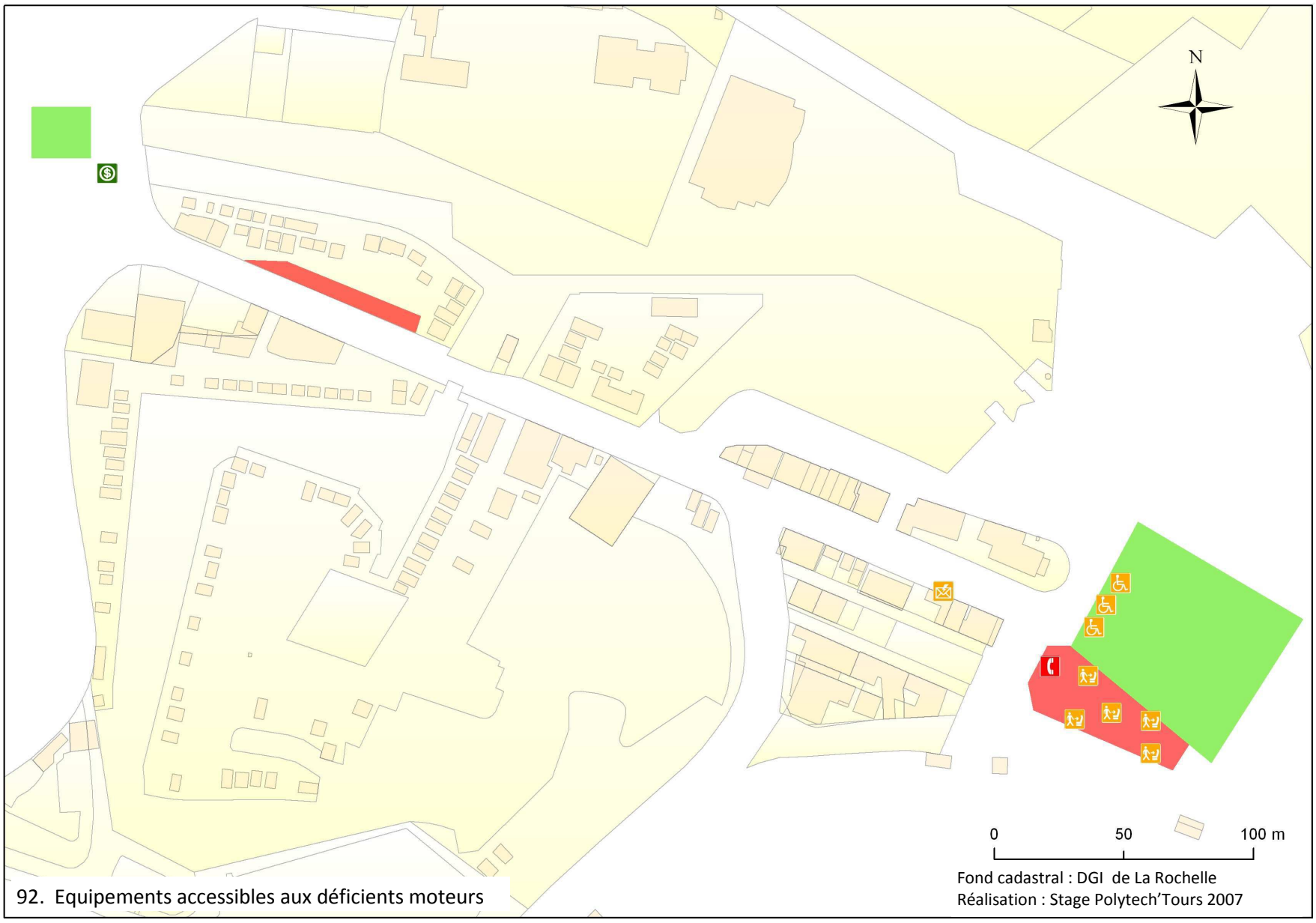
> Obstacles pour personnes âgées :

- ✓ 39 obstacles ne gênent pas les personnes âgées.
- ✓ 4 sont de pondération égale à 2
  - 2 jardinières privées laissent un passage <0,80 m
  - 2 panneaux de signalisation
- ✓ 13 sont de pondération égale à 3
  - 10 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 1 marche
  - 1 borne incendie
  - 1 mobilier privé

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les personnes âgées, se distinguent nettement les grilles d'évacuation des eaux. Comme expliqué ci-dessus, la majorité de ces grilles sont localisées dans la galerie piétonne. Les personnes âgées ont la possibilité d'y circuler librement et celles se déplaçant à l'aide de cannes ou de déambulateurs peuvent donc être gênées par ces grilles.**

167

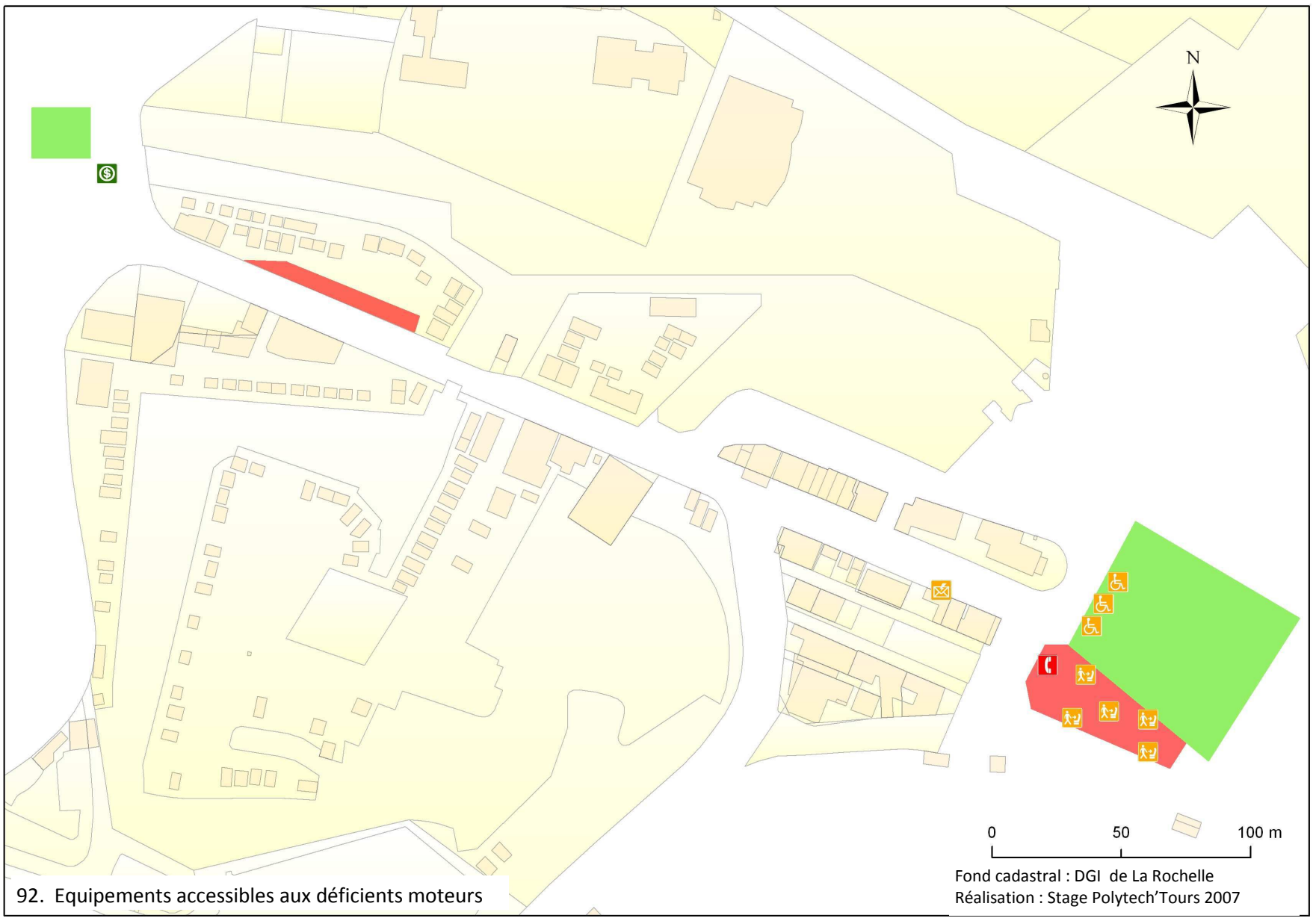
*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*




92. Equipements accessibles aux déficients moteurs



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




92. Equipements accessibles aux déficients moteurs

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 11 équipements ont été recensés sur le périmètre du Château d'Oléron.

> Equipements :

11 équipements au total :
- ✓ 1 de pondération égale à 1
- ✓ 9 de pondération égale à 2
- ✓ 1 de pondération égale à 3

> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 1 équipement leur est accessible,
  - 1 distributeur de billets
- ✓ 9 équipements sont de pondération égale à 2 :
  - 5 bancs
  - 3 places de parking handicapé
  - 1 boîte aux lettres
- ✓ 1 équipement est de pondération égale à 3 :
  - 1 cabine téléphonique



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 11 équipements ont été recensés sur le périmètre du Château d'Oléron.

> Equipements :

11 équipements au total :
- ✓ 1 de pondération égale à 1
- ✓ 9 de pondération égale à 2
- ✓ 1 de pondération égale à 3

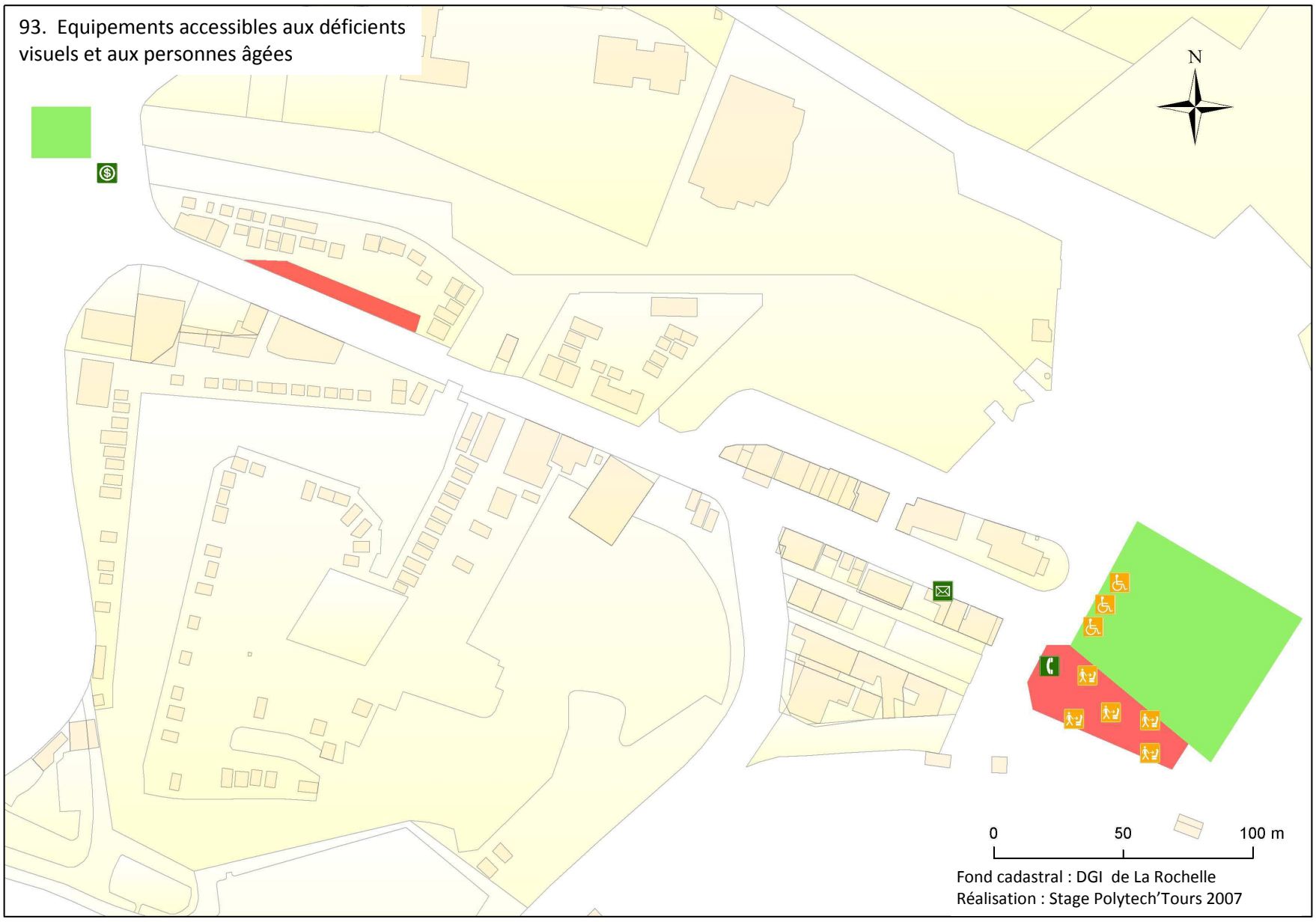
> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 1 équipement leur est accessible,
  - 1 distributeur de billets
- ✓ 9 équipements sont de pondération égale à 2 :
  - 5 bancs
  - 3 places de parking handicapé
  - 1 boîte aux lettres
- ✓ 1 équipement est de pondération égale à 3 :
  - 1 cabine téléphonique

169

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

93. Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées

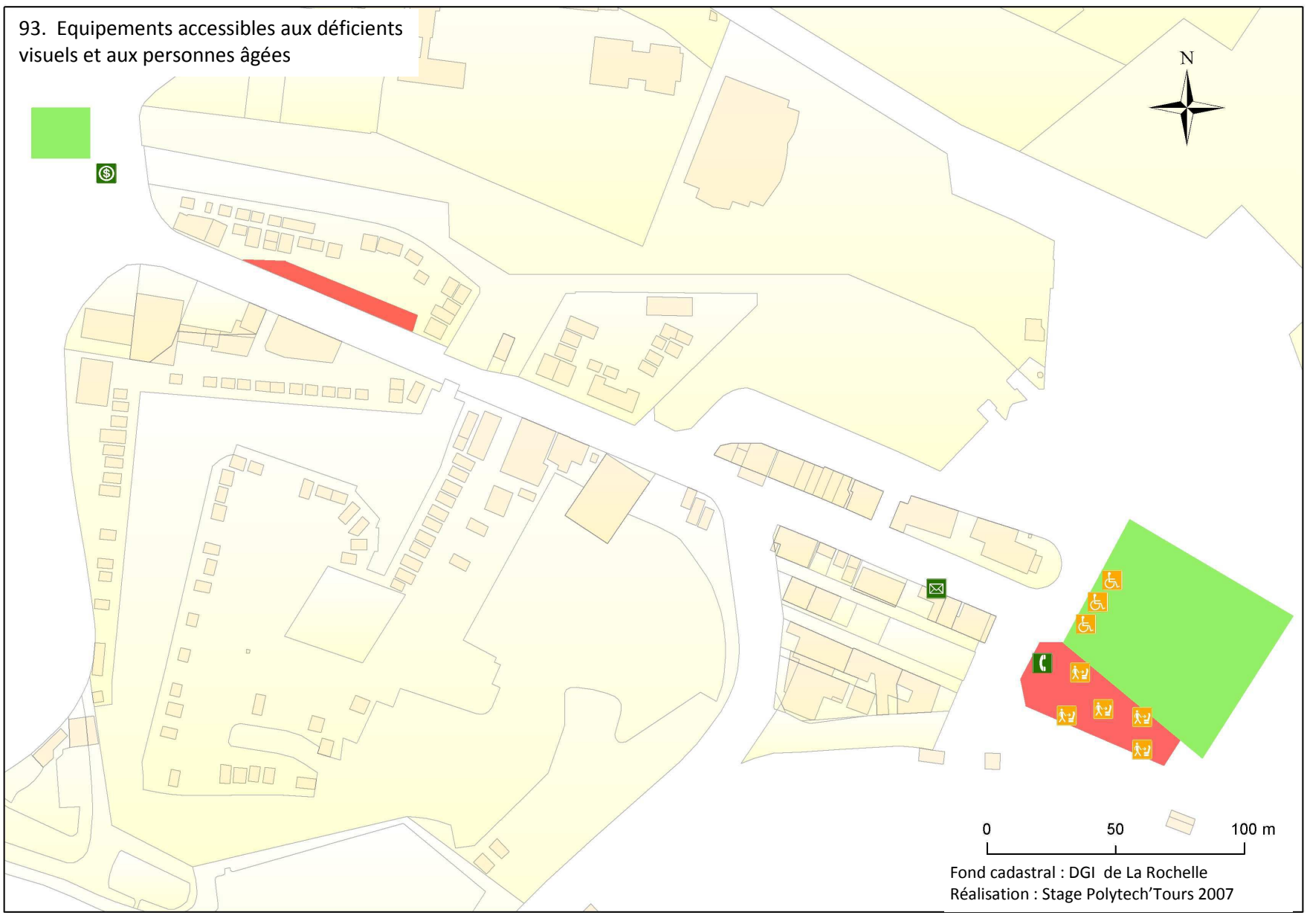



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

93. Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences visuelles :

- ✓ 3 équipements leurs sont accessibles,
  - 1 cabine téléphonique
  - 1 boîte aux lettres
  - 1 distributeur de billets
- ✓ 8 équipements sont de pondération 2 :
  - 5 bancs
  - 3 places de parking handicapé

- ✓ **Aucun** équipement **n'est de pondération 3 pour ce type de handicap.**

> Equipements concernant les personnes âgées :

- ✓ Idem que pour les personnes handicapées visuelles.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences visuelles :

- ✓ 3 équipements leurs sont accessibles,
  - 1 cabine téléphonique
  - 1 boîte aux lettres
  - 1 distributeur de billets
- ✓ 8 équipements sont de pondération 2 :
  - 5 bancs
  - 3 places de parking handicapé

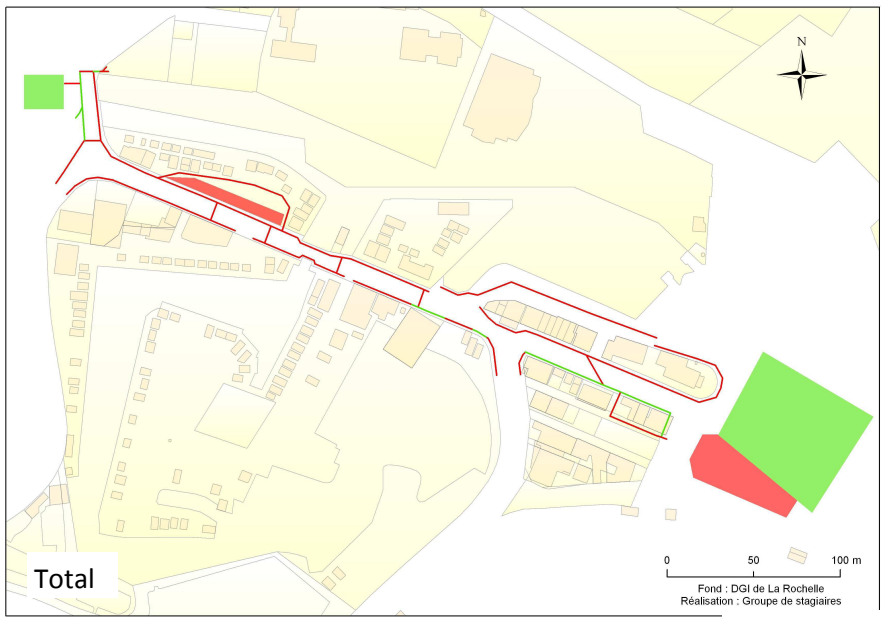
- ✓ **Aucun** équipement **n'est de pondération 3 pour ce type de handicap.**

> Equipements concernant les personnes âgées :

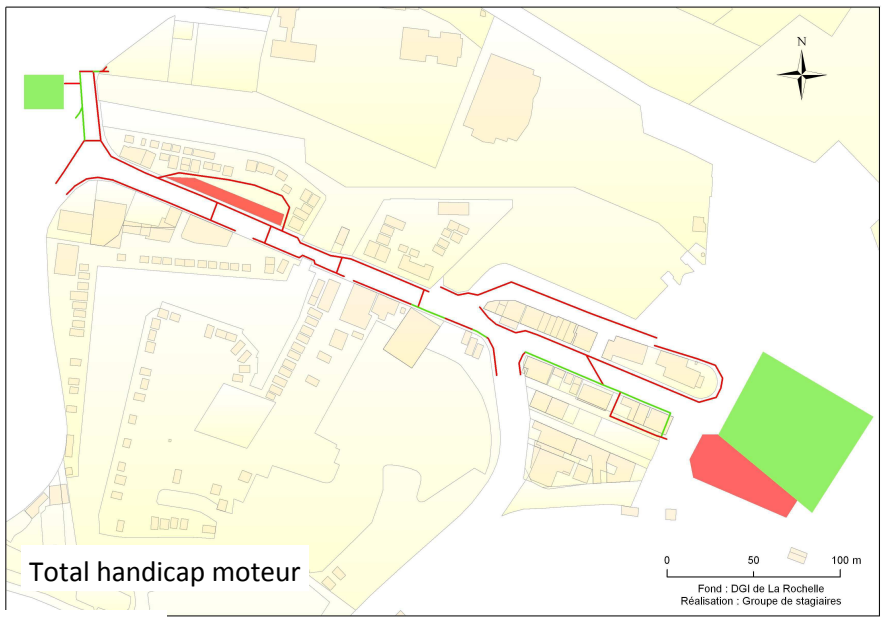
- ✓ Idem que pour les personnes handicapées visuelles.

171

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

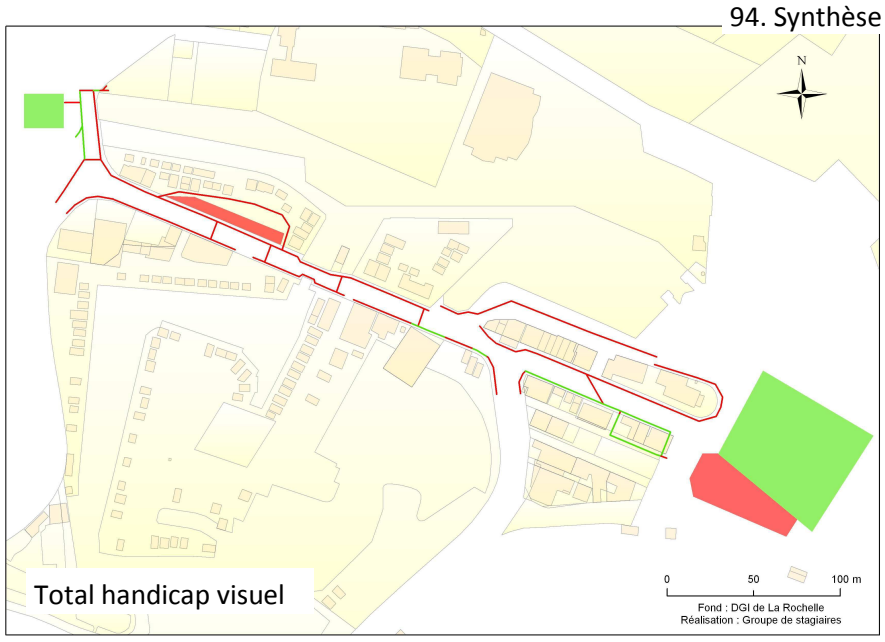



Total

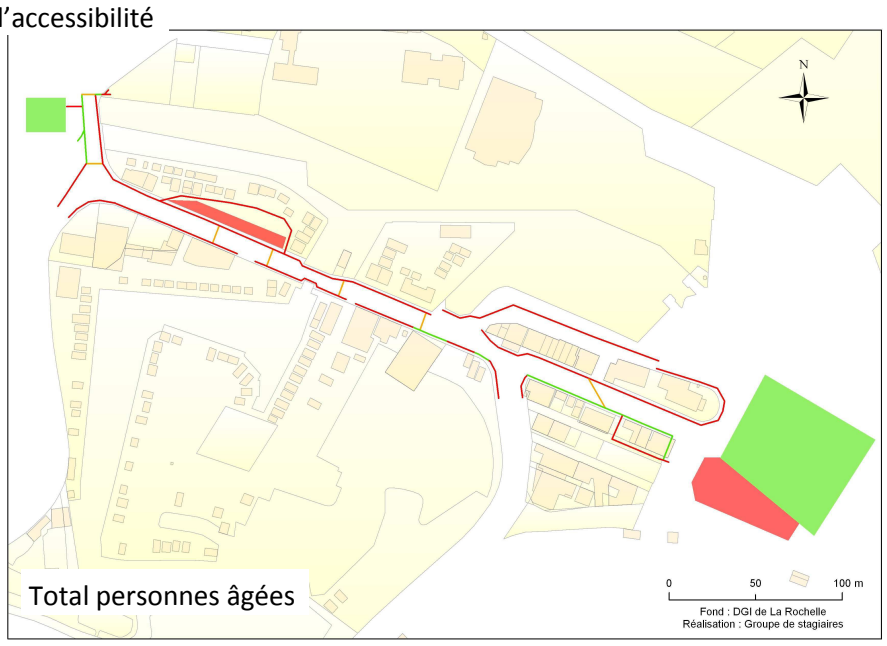



Total handicap moteur

94. Synthèse de l'accessibilité



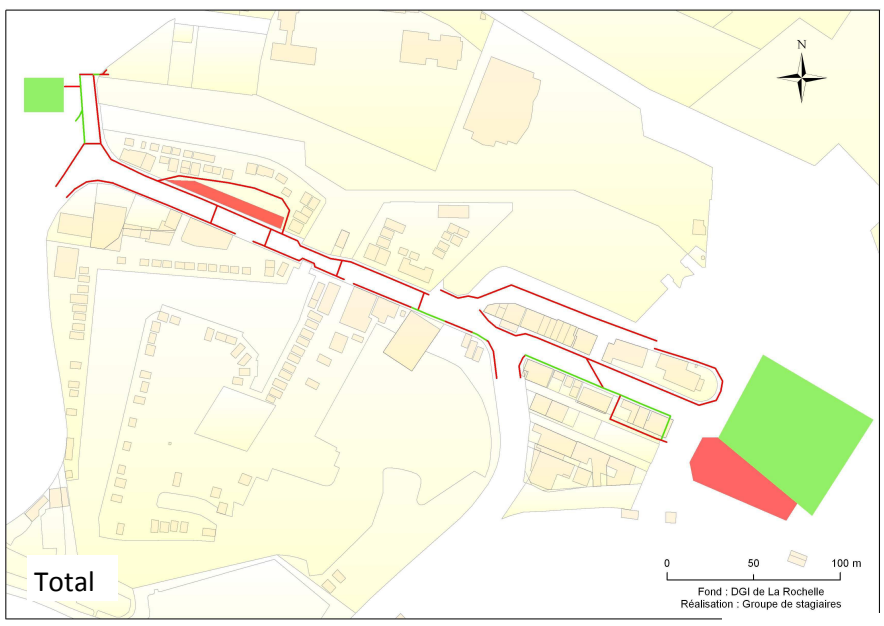

Total handicap visuel



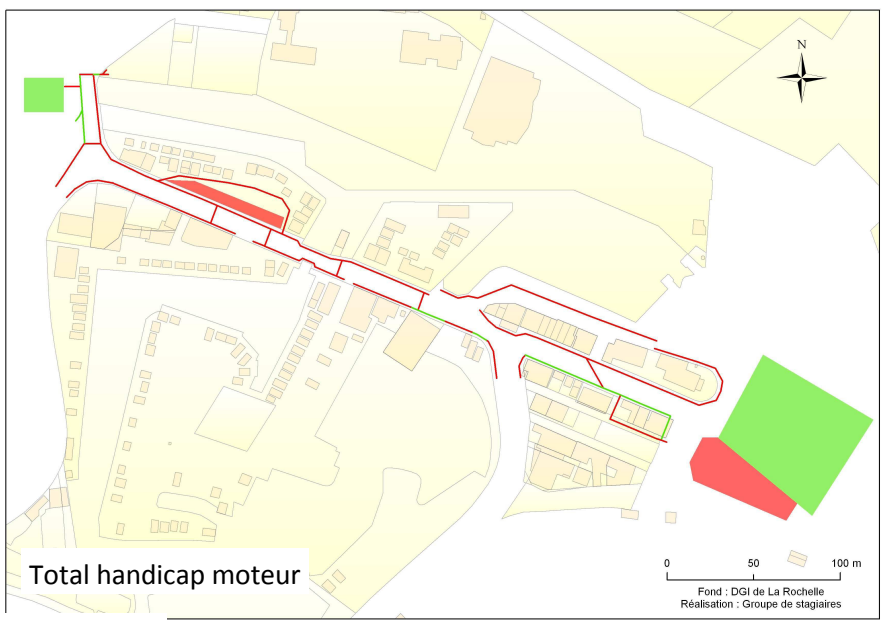

Total personnes âgées



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

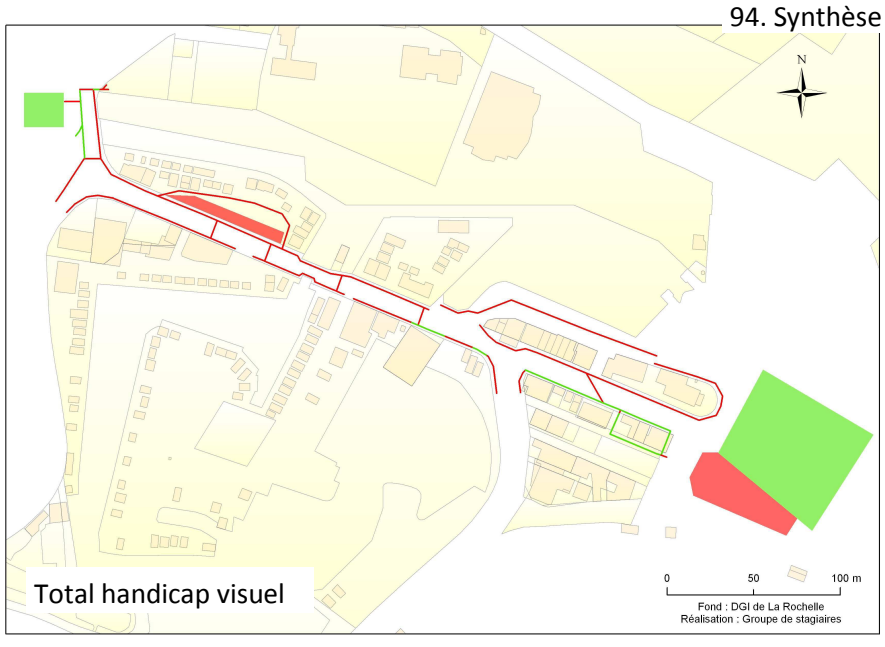



Total

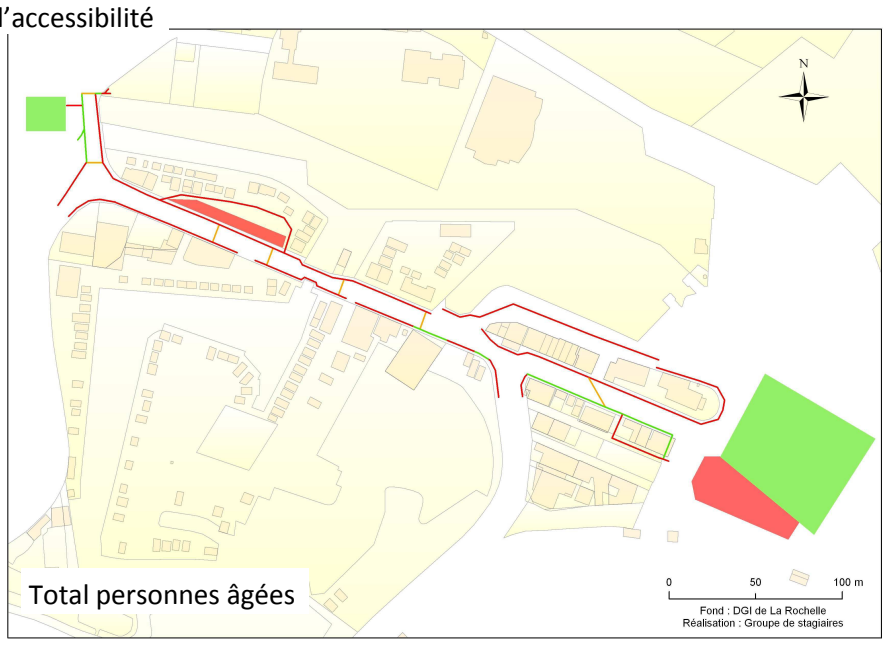



Total handicap moteur

94. Synthèse de l'accessibilité




Total handicap visuel

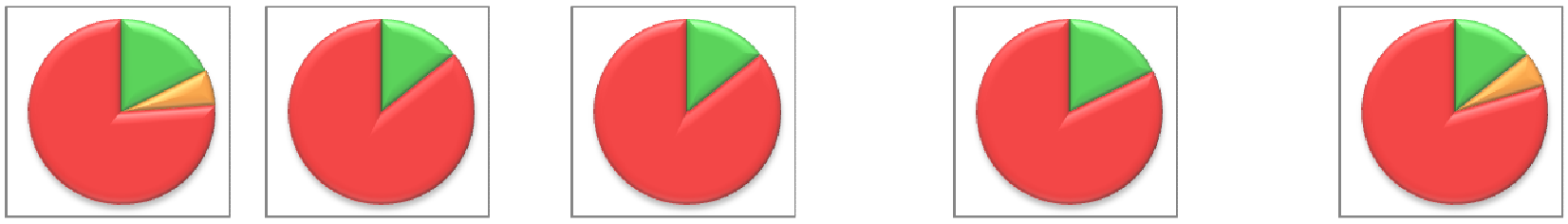



Total personnes âgées

A partir des tables des cartes ci-contre, établies comme expliqué dans la méthode, nous avons pu obtenir les données suivantes:

Le Château le 12/07/07

| | Cheminement | % | Total | % | Total handicap moteur | % | Total handicap visuel | % | Total personnes âgées | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vert | 233,02 | 17,77 | 187,51 | 14,30 | 187,51 | 14,30 | 233,02 | 17,77 | 187,51 | 14,30 |
| Orange | 79,25 | 6,04 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 79,25 | 6,04 |
| Rouge | 998,89 | 76,18 | 1 123,65 | 85,70 | 1 123,65 | 85,70 | 1 078,14 | 82,23 | 1 044,40 | 79,65 |
| total | 1 311,16 | 100,00 | 1 311,16 | 100,00 | 1 311,16 | 100,00 | 1 311,16 | 100,00 | 1 311,16 | 100,00 |



95. Comparaison des mètres linéaires accessibles

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

Au vu des deux premières séries de pourcentages, nous pouvons constater que les obstacles ont peu d'influence sur la pondération du cheminement. La majorité de celui-ci reste de pondération 3 avec la prise en compte des obstacles. Le principal problème ne vient pas tant des obstacles mais des cheminements et ceci quelque soit le type de handicap. Toutefois nous pouvons remarquer que la couleur orange signifiant une « facilité de mise aux normes », disparaît lorsque les obstacles sont pris en compte. Ceci signifie que le périmètre nécessite d'importants travaux pour être mis aux normes.



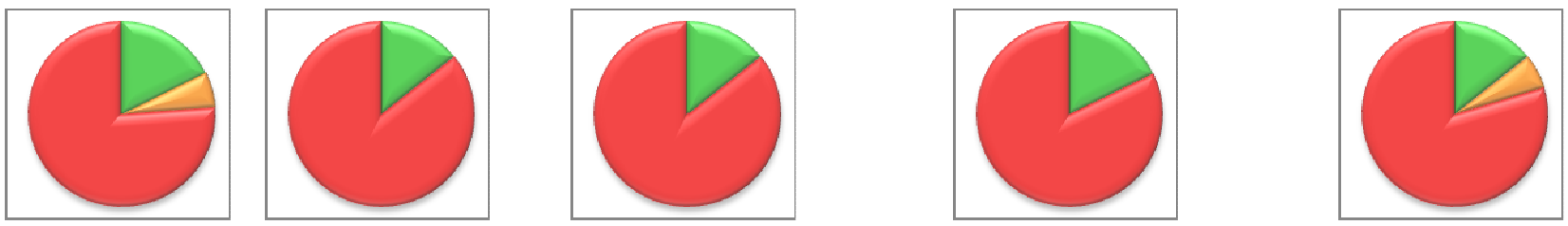
DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

A partir des tables des cartes ci-contre, établies comme expliqué dans la méthode, nous avons pu obtenir les données suivantes:

Le Château le 12/07/07

| | Cheminement | % | Total | % | Total handicap moteur | % | Total handicap visuel | % | Total personnes âgées | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vert | 233,02 | 17,77 | 187,51 | 14,30 | 187,51 | 14,30 | 233,02 | 17,77 | 187,51 | 14,30 |
| Orange | 79,25 | 6,04 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 79,25 | 6,04 |
| Rouge | 998,89 | 76,18 | 1 123,65 | 85,70 | 1 123,65 | 85,70 | 1 078,14 | 82,23 | 1 044,40 | 79,65 |
| total | 1 311,16 | 100,00 | 1 311,16 | 100,00 | 1 311,16 | 100,00 | 1 311,16 | 100,00 | 1 311,16 | 100,00 |



95. Comparaison des mètres linéaires accessibles

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

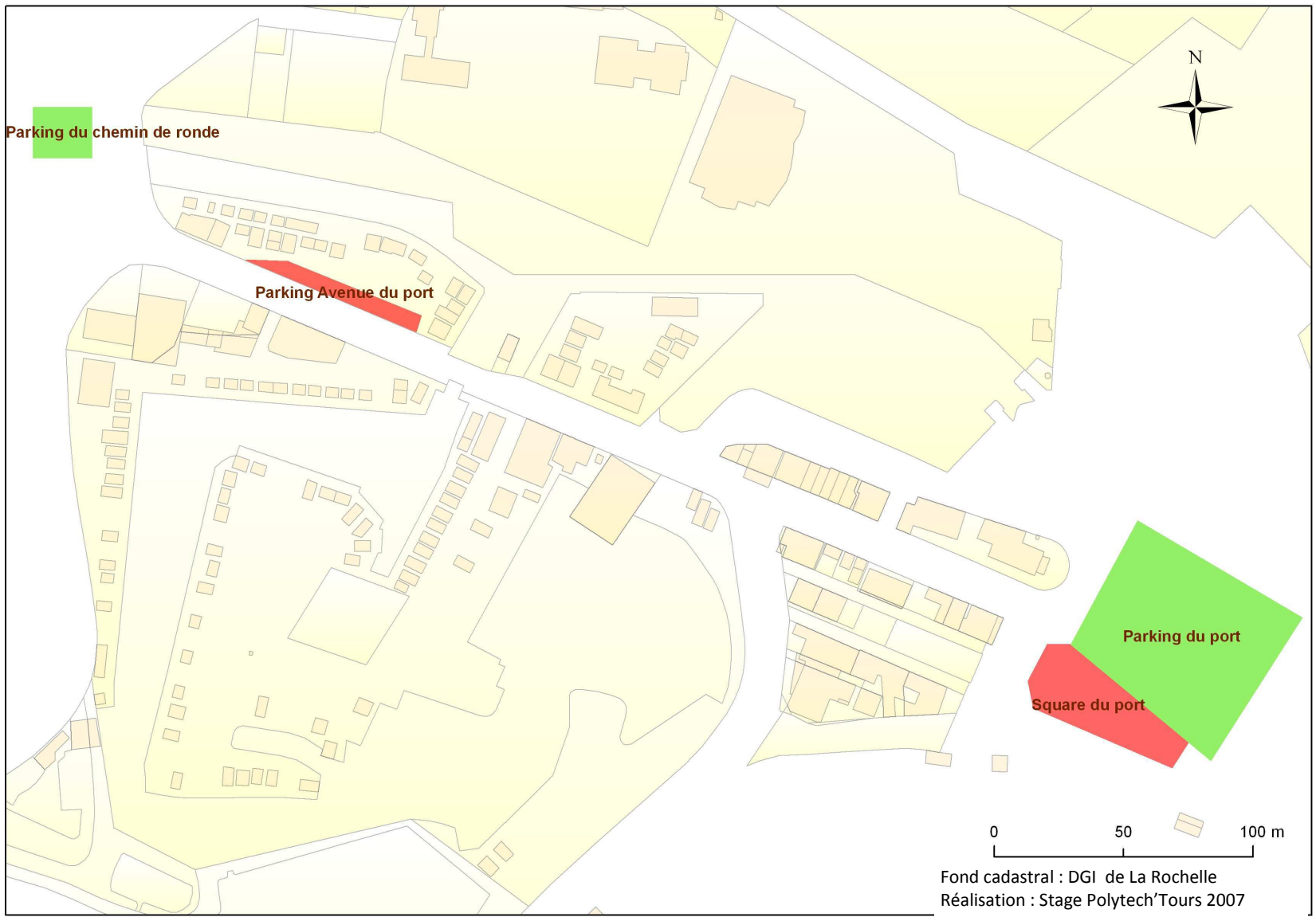
Au vu des deux premières séries de pourcentages, nous pouvons constater que les obstacles ont peu d'influence sur la pondération du cheminement. La majorité de celui-ci reste de pondération 3 avec la prise en compte des obstacles. Le principal problème ne vient pas tant des obstacles mais des cheminements et ceci quelque soit le type de handicap. Toutefois nous pouvons remarquer que la couleur orange signifiant une « facilité de mise aux normes », disparaît lorsque les obstacles sont pris en compte. Ceci signifie que le périmètre nécessite d'importants travaux pour être mis aux normes.

*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

174

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

I.6.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre du Château d'Oléron :

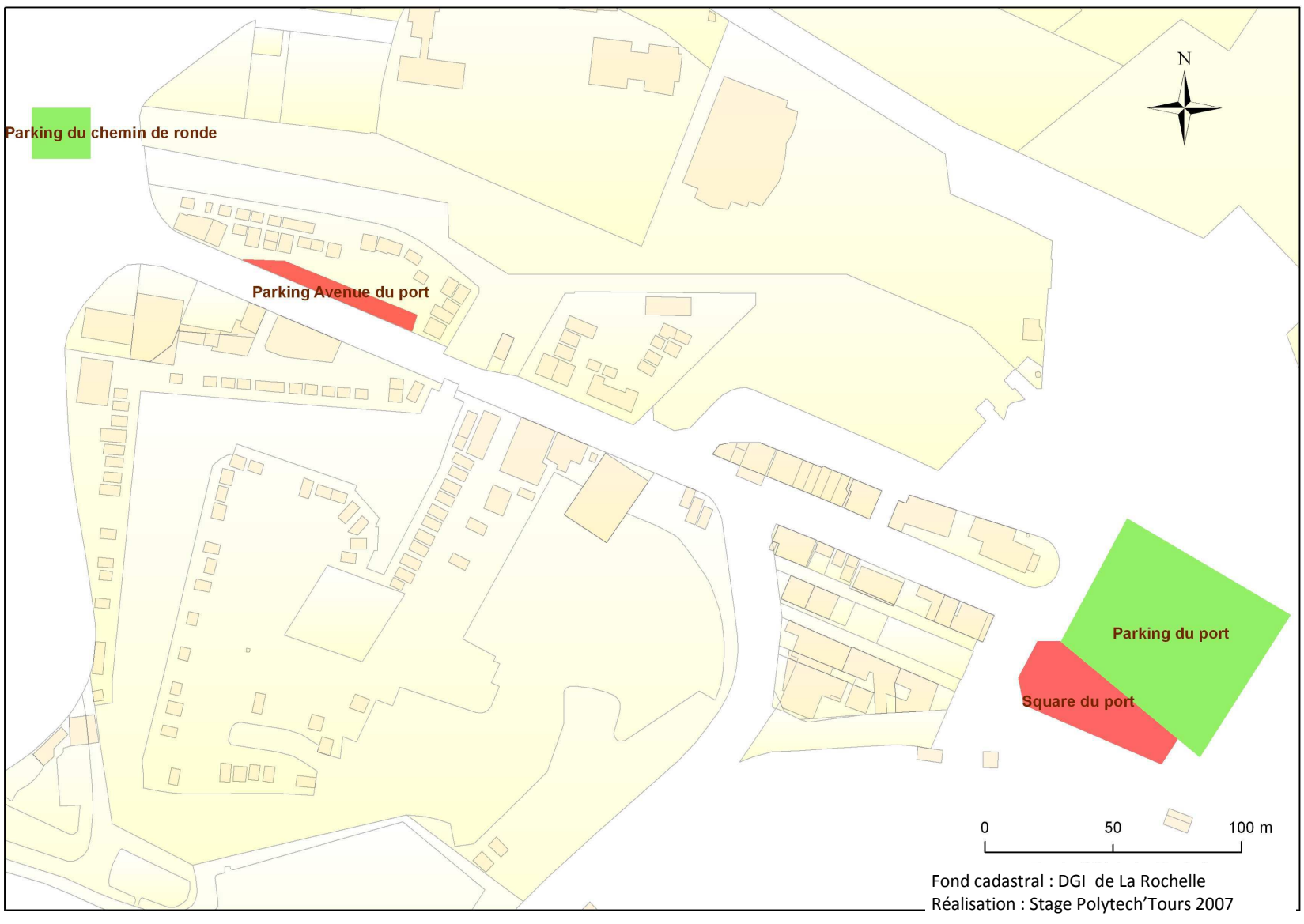




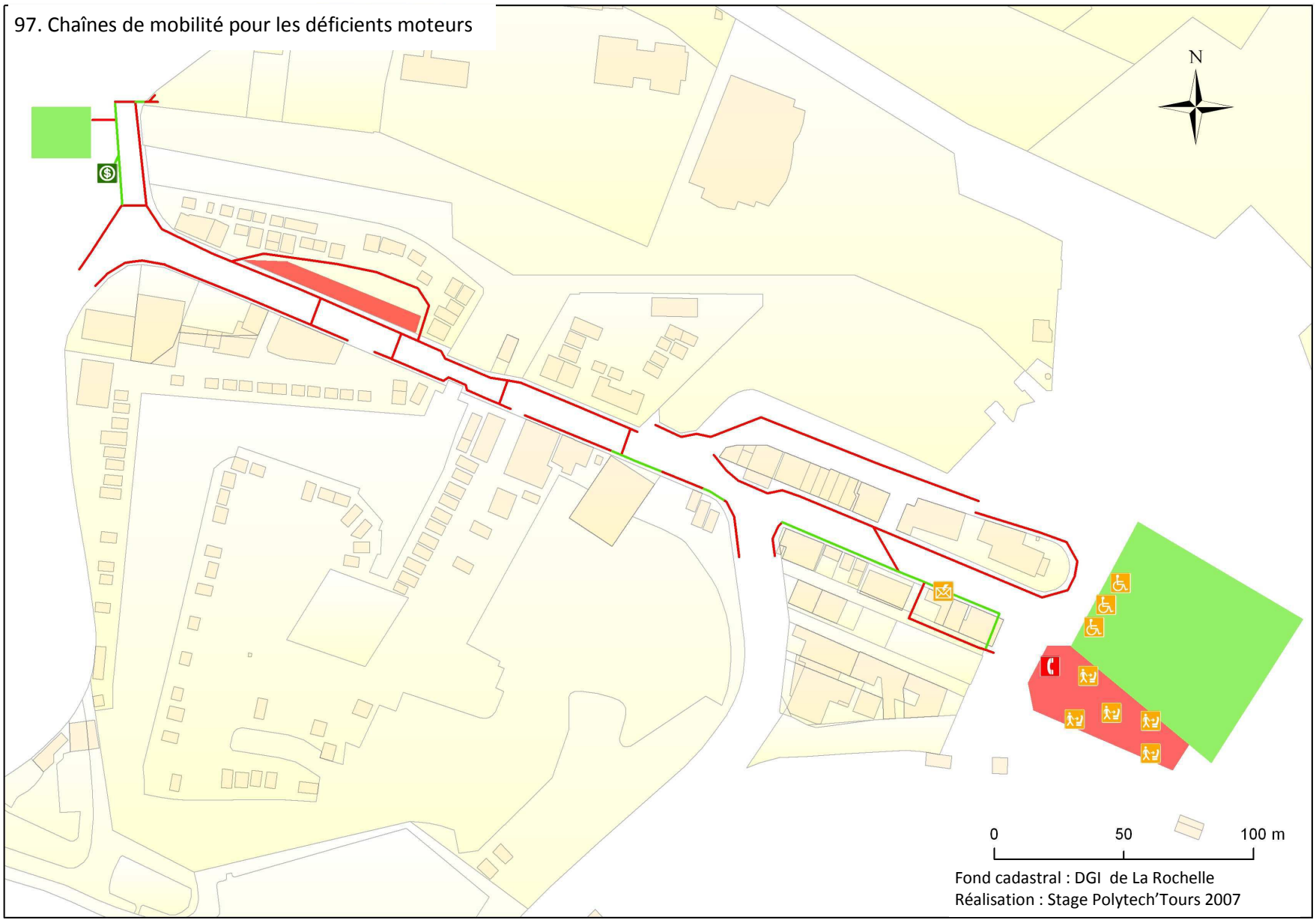

DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

I.6.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre du Château d'Oléron :



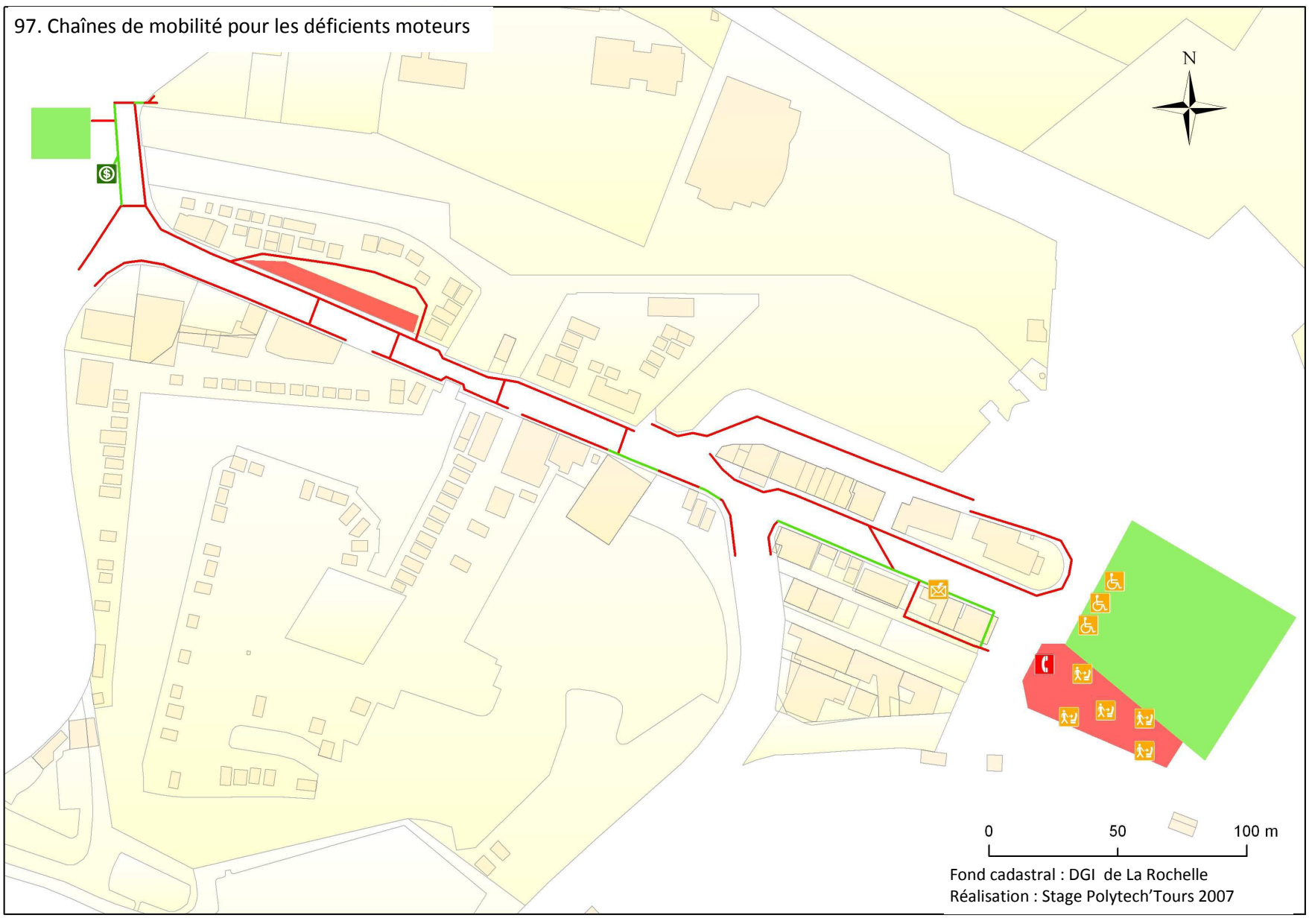
97. Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs






DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

97. Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs



Chaîne de mobilité pour les personnes atteintes de handicap moteur :

Sur le périmètre de la commune étudié, trois places de parking pour personnes handicapées ont été répertoriées. Celles-ci sont regroupées sur le même parking, celui du port. Toutefois, selon les normes actuelles, ces places ne sont pas conformes dans la mesure où elles ne sont pas indiquées par un panneau réglementaire. Cependant elles peuvent être utilisées par des personnes atteintes de handicap moteur. Nous pouvons ainsi partir de ces places pour étudier les chaînes de mobilité possibles.

- ✓ A partir du parking du port :

De cette place de parking, aucun cheminement n'est accessible pour une personne handicapée motrice. En effet, elle ne peut pas se rendre au square suite à son revêtement impraticable, ni dans l'avenue du Port dans la mesure où aucune traversée piétonne n'est matérialisée et donc sécurisée. Une personne atteinte de déficiences motrices ne peut donc pas accéder aux équipements que sont les bancs et la cabine téléphonique du square ni même aux commerces de l'avenue du Port.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Chaîne de mobilité pour les personnes atteintes de handicap moteur :

Sur le périmètre de la commune étudié, trois places de parking pour personnes handicapées ont été répertoriées. Celles-ci sont regroupées sur le même parking, celui du port. Toutefois, selon les normes actuelles, ces places ne sont pas conformes dans la mesure où elles ne sont pas indiquées par un panneau réglementaire. Cependant elles peuvent être utilisées par des personnes atteintes de handicap moteur. Nous pouvons ainsi partir de ces places pour étudier les chaînes de mobilité possibles.

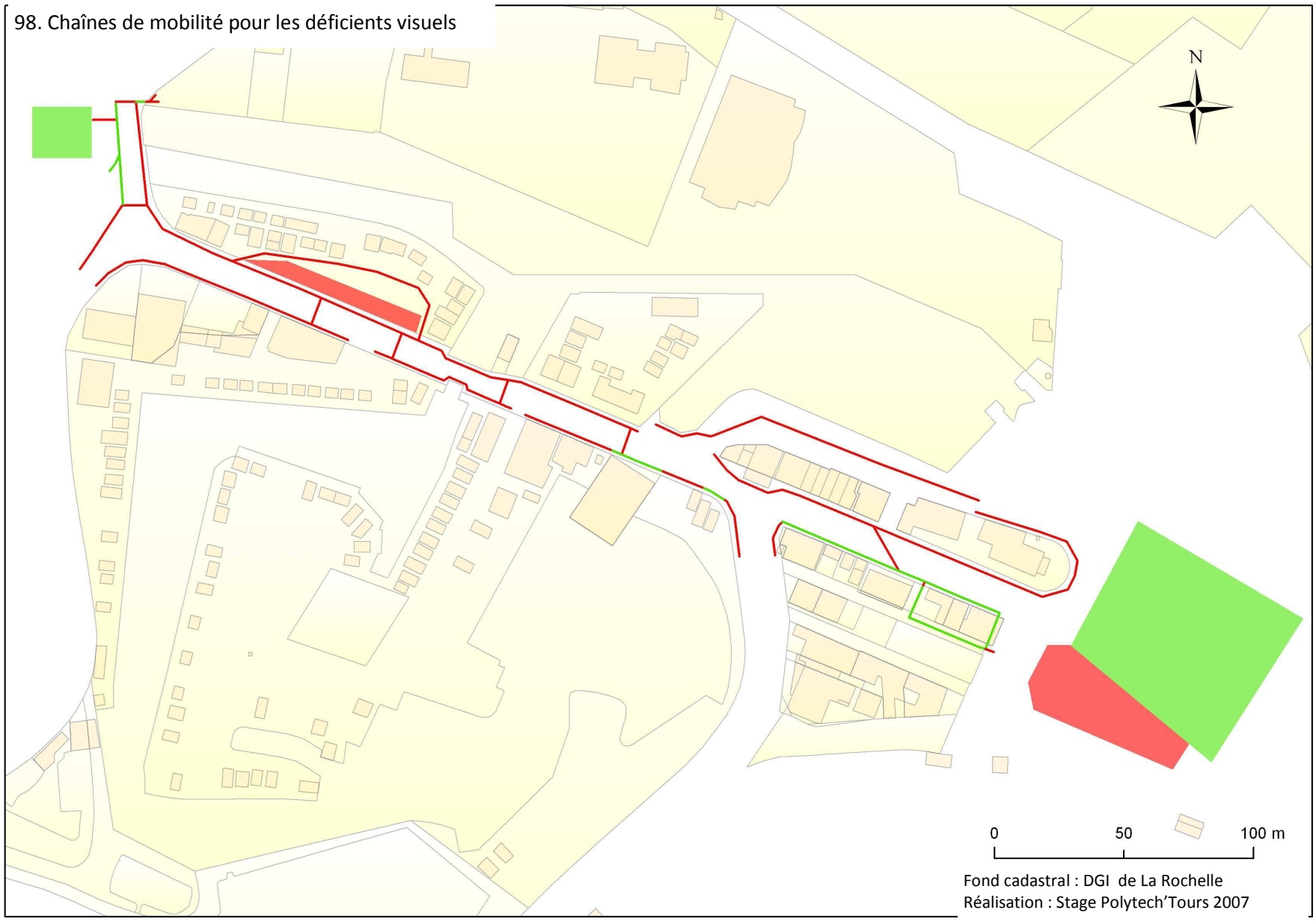
- ✓ A partir du parking du port :

De cette place de parking, aucun cheminement n'est accessible pour une personne handicapée motrice. En effet, elle ne peut pas se rendre au square suite à son revêtement impraticable, ni dans l'avenue du Port dans la mesure où aucune traversée piétonne n'est matérialisée et donc sécurisée. Une personne atteinte de déficiences motrices ne peut donc pas accéder aux équipements que sont les bancs et la cabine téléphonique du square ni même aux commerces de l'avenue du Port.

177

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

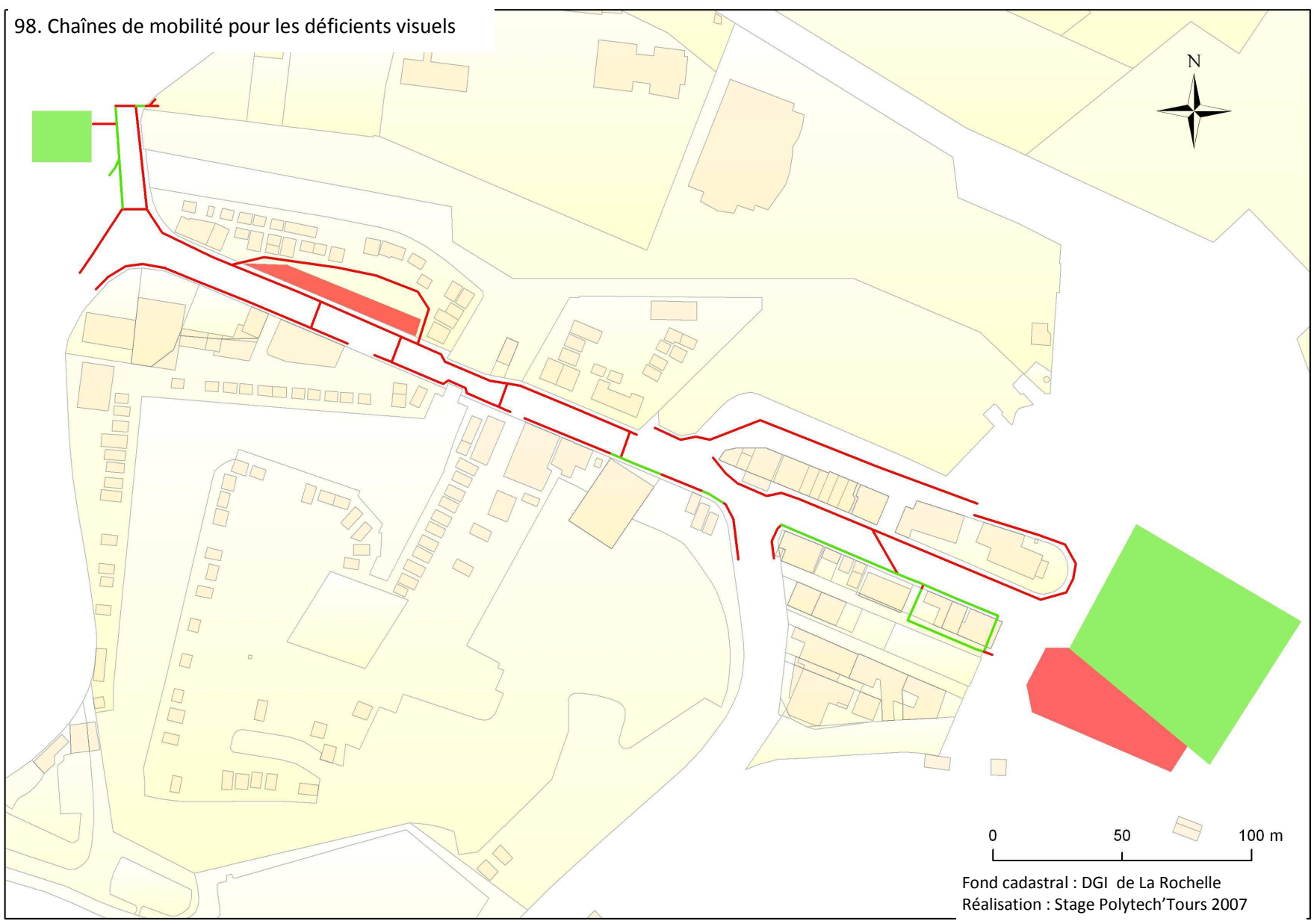
98. Chaînes de mobilité pour les déficients visuels






DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

98. Chaînes de mobilité pour les déficients visuels



Chaîne de mobilité pour les personnes atteintes de handicap visuel :

- ✓ A partir du parking du port :

De ce parking, une personne atteinte d'une déficience visuelle peut se rendre au square et utiliser la cabine téléphonique. Les bancs au sein du square sont en mauvais état puisque bien souvent leurs dossiers ont disparu, cependant il est toujours possible de s'y asseoir. Pour aller dans l'avenue du Port ou du côté du port ostréicole, il n'existe pas de passage piéton matérialisant la traversée, la chaîne de mobilité se rompt donc à ce niveau.

- ✓ A partir du parking de l'avenue du port (devant les cabanes d'artisans) :

De ce parking, une personne atteinte d'une déficience visuelle peut emprunter le cheminement longeant les cabanes d'artisans et pourra donc accéder à celles ne présentant pas de ressaut à leur entrée. Malgré le revêtement en mauvais état, elle peut également circuler sur le trottoir longeant l'avenue du Port. Cependant au passage piéton elle ne peut pas rejoindre l'autre côté car aucune bande d'éveil de vigilance ne lui indique la traversée de l'avenue. En poursuivant sur ce même trottoir elle peut accéder jusqu'au square de la porte d'Ors même si elle pourra être gênée ponctuellement suite à de la végétation à hauteur de visage. Elle ne peut pas rejoindre le port car à la période de l'étude un chantier obstruait totalement le trottoir et même une partie de la voirie.

- ✓ A partir du parking du Chemin de ronde :

Une personne atteinte d'une déficience visuelle peut accéder au distributeur de billets situé à proximité du parking. Elle ne peut pas accéder au square de la porte d'Ors, dans la mesure où le passage piéton reliant ce dernier n'est pas signalé par une bande d'éveil de vigilance. Pour les mêmes raisons, elle ne peut pas se rendre dans l'avenue du Port.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Chaîne de mobilité pour les personnes atteintes de handicap visuel :

- ✓ A partir du parking du port :

De ce parking, une personne atteinte d'une déficience visuelle peut se rendre au square et utiliser la cabine téléphonique. Les bancs au sein du square sont en mauvais état puisque bien souvent leurs dossiers ont disparu, cependant il est toujours possible de s'y asseoir. Pour aller dans l'avenue du Port ou du côté du port ostréicole, il n'existe pas de passage piéton matérialisant la traversée, la chaîne de mobilité se rompt donc à ce niveau.

- ✓ A partir du parking de l'avenue du port (devant les cabanes d'artisans) :

De ce parking, une personne atteinte d'une déficience visuelle peut emprunter le cheminement longeant les cabanes d'artisans et pourra donc accéder à celles ne présentant pas de ressaut à leur entrée. Malgré le revêtement en mauvais état, elle peut également circuler sur le trottoir longeant l'avenue du Port. Cependant au passage piéton elle ne peut pas rejoindre l'autre côté car aucune bande d'éveil de vigilance ne lui indique la traversée de l'avenue. En poursuivant sur ce même trottoir elle peut accéder jusqu'au square de la porte d'Ors même si elle pourra être gênée ponctuellement suite à de la végétation à hauteur de visage. Elle ne peut pas rejoindre le port car à la période de l'étude un chantier obstruait totalement le trottoir et même une partie de la voirie.

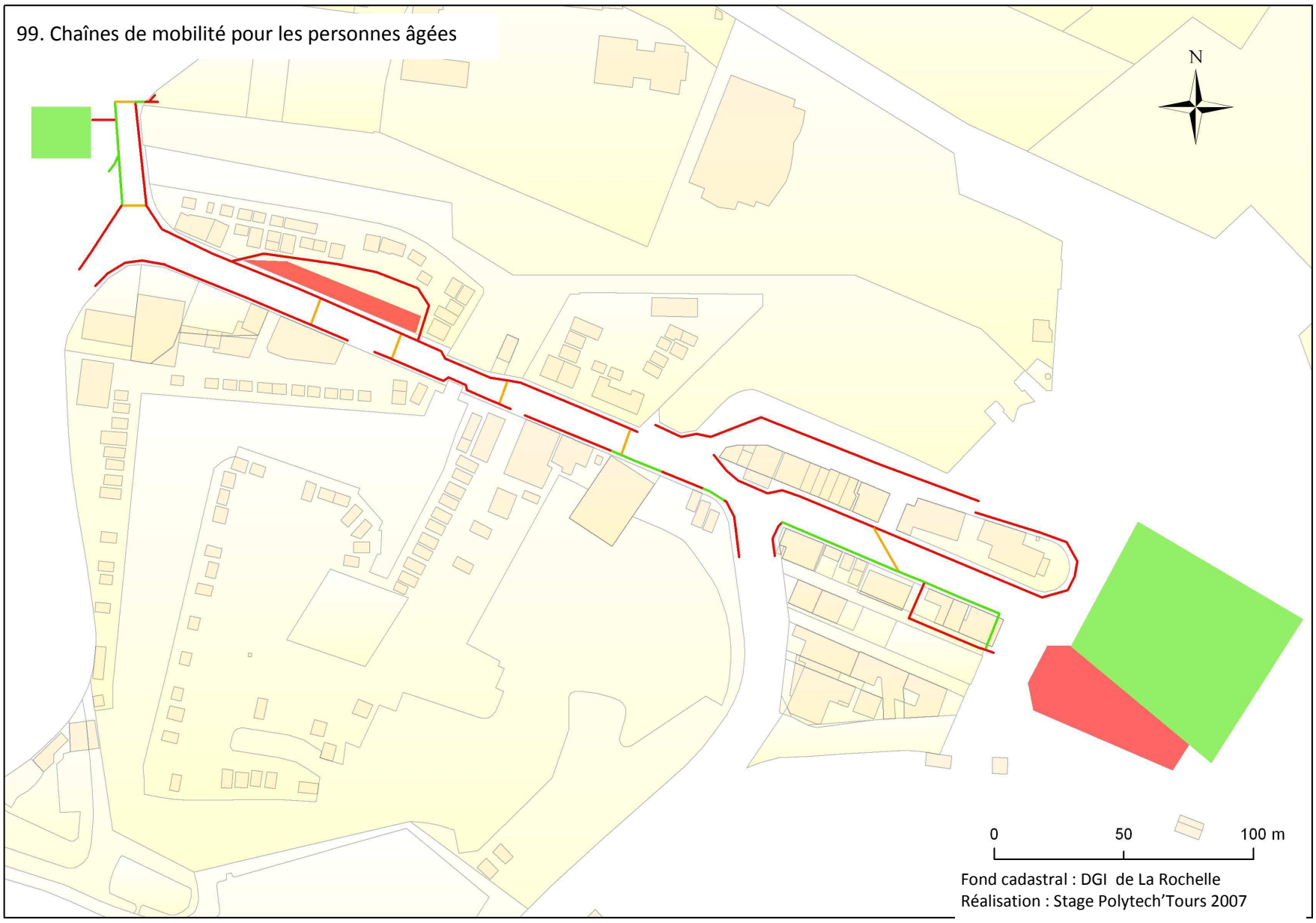
- ✓ A partir du parking du Chemin de ronde :

Une personne atteinte d'une déficience visuelle peut accéder au distributeur de billets situé à proximité du parking. Elle ne peut pas accéder au square de la porte d'Ors, dans la mesure où le passage piéton reliant ce dernier n'est pas signalé par une bande d'éveil de vigilance. Pour les mêmes raisons, elle ne peut pas se rendre dans l'avenue du Port.

179

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

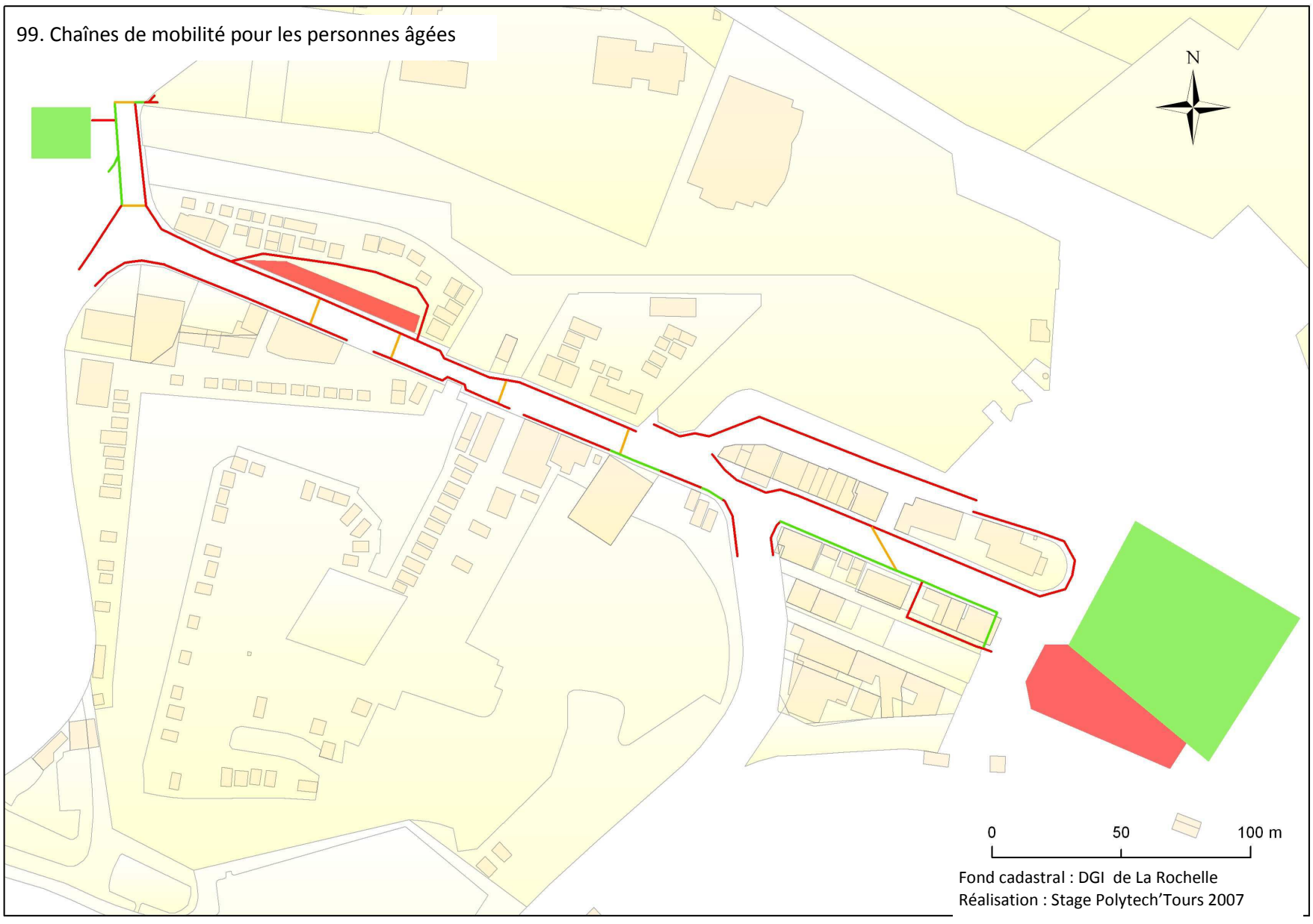
99. Chaînes de mobilité pour les personnes âgées






DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

99. Chaînes de mobilité pour les personnes âgées



Chaîne de mobilité pour les personnes âgées :

- ✓ A partir du parking du port :

Une personne âgée depuis ce parking aura la même possibilité de cheminement et la même accessibilité aux équipements qu'une personne atteinte d'une déficience visuelle.

- ✓ A partir du parking de l'avenue du port :

Une personne âgée peut se rendre jusqu'au square de la porte d'Ors. Au niveau de cette porte elle peut traverser aux deux passages piétons mais la traversée au carrefour de la route départementale et de l'avenue du Port lui est impossible. A partir du premier passage piéton en face du parking, elle peut traverser et se rendre dans les commerces sur le trottoir d'en face. Par contre, la grille sur le trottoir complique son cheminement en direction du port. A partir du parking, si la personne veut se diriger vers le port, elle est obligée d'emprunter le second passage piéton car le trottoir du côté du parking est totalement obstrué par un chantier. Après le pont, elle doit retraverser à deux reprises au niveau de passage piéton et a ainsi accès aux commerces de part et d'autre de l'avenue. Son cheminement piéton se termine au carrefour entre l'avenue du Port et la route de la Pointe Blanche puisque aucun passage n'existe pour traverser ces deux routes départementales.

- ✓ A partir du parking du Chemin de ronde :

Une personne âgée peut avoir accès au distributeur de billets en restant sur le trottoir du côté du parking. En utilisant un des deux passages piétons elle peut se rendre jusqu'au square de la porte d'Ors ou jusqu'au parking de l'avenue du Port où elle aura les mêmes possibilités de cheminement que celles décrites ci-dessus.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Chaîne de mobilité pour les personnes âgées :

- ✓ A partir du parking du port :

Une personne âgée depuis ce parking aura la même possibilité de cheminement et la même accessibilité aux équipements qu'une personne atteinte d'une déficience visuelle.

- ✓ A partir du parking de l'avenue du port :

Une personne âgée peut se rendre jusqu'au square de la porte d'Ors. Au niveau de cette porte elle peut traverser aux deux passages piétons mais la traversée au carrefour de la route départementale et de l'avenue du Port lui est impossible. A partir du premier passage piéton en face du parking, elle peut traverser et se rendre dans les commerces sur le trottoir d'en face. Par contre, la grille sur le trottoir complique son cheminement en direction du port. A partir du parking, si la personne veut se diriger vers le port, elle est obligée d'emprunter le second passage piéton car le trottoir du côté du parking est totalement obstrué par un chantier. Après le pont, elle doit retraverser à deux reprises au niveau de passage piéton et a ainsi accès aux commerces de part et d'autre de l'avenue. Son cheminement piéton se termine au carrefour entre l'avenue du Port et la route de la Pointe Blanche puisque aucun passage n'existe pour traverser ces deux routes départementales.

- ✓ A partir du parking du Chemin de ronde :

Une personne âgée peut avoir accès au distributeur de billets en restant sur le trottoir du côté du parking. En utilisant un des deux passages piétons elle peut se rendre jusqu'au square de la porte d'Ors ou jusqu'au parking de l'avenue du Port où elle aura les mêmes possibilités de cheminement que celles décrites ci-dessus.

181

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

## I.6.3 L'élaboration de préconisations d'aménagement à partir des enjeux soulevés pour le périmètre :

A partir des comptages précédents et de la mise en évidence des chaînes de mobilité les atouts et les faiblesses du périmètre peuvent se dégager.

| Atouts |
| --- |
| Largeur des cheminements correcte |

| Faiblesses |
| --- |
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| Revêtement fortement dégradé |

100. Atouts et faiblesses du périmètre

Comme annoncé, des enjeux sont proposés pour répondre aux faiblesses décrites ci-dessus tout en s'appuyant sur les éventuels atouts.

L'élaboration des chaînes de mobilité correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'enjeux ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques du Château d'Oléron
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- Remédier au paramètre qui fait le plus souvent défaut sur le cheminement



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

I.6.3 L'élaboration de préconisations d'aménagement à partir des enjeux soulevés pour le périmètre :

A partir des comptages précédents et de la mise en évidence des chaînes de mobilité les atouts et les faiblesses du périmètre peuvent se dégager.



| Atouts |
| --- |
| Largeur des cheminements correcte |

| Faiblesses |
| --- |
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| Revêtement fortement dégradé |

100. Atouts et faiblesses du périmètre

Comme annoncé, des enjeux sont proposés pour répondre aux faiblesses décrites ci-dessus tout en s'appuyant sur les éventuels atouts.

L'élaboration des chaînes de mobilité correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'enjeux ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques du Château d'Oléron
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- Remédier au paramètre qui fait le plus souvent défaut sur le cheminement

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux actions à mener ultérieurement et ce en priorité :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation. Pour toutes les places réservées aux personnes handicapées un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires.
  Matérialisation de nouvelles places de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation et des chaînes de mobilité de nouvelles places seraient nécessaires sur les parkings de l'avenue du Port et du chemin de Ronde.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de bandes d'éveil de vigilance. Tous les passages nécessitent des abaissés aux normes et des bandes d'éveil de vigilance. A chaque intersection et carrefour avec l'avenue du Port des passages piétons seraient nécessaires. Un passage piéton serait également nécessaire pour relier le parking du port au reste du cheminement.

- ✓ Mise aux normes des grilles d'évacuation.

- ✓ Mise aux normes du revêtement du cheminement piéton.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
I. Analyse du travail de terrain

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux actions à mener ultérieurement et ce en priorité :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation. Pour toutes les places réservées aux personnes handicapées un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires.
  Matérialisation de nouvelles places de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation et des chaînes de mobilité de nouvelles places seraient nécessaires sur les parkings de l'avenue du Port et du chemin de Ronde.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de bandes d'éveil de vigilance. Tous les passages nécessitent des abaissés aux normes et des bandes d'éveil de vigilance. A chaque intersection et carrefour avec l'avenue du Port des passages piétons seraient nécessaires. Un passage piéton serait également nécessaire pour relier le parking du port au reste du cheminement.

- ✓ Mise aux normes des grilles d'évacuation.

- ✓ Mise aux normes du revêtement du cheminement piéton.

183

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

# Le Grand-Village Plage



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
I. Analyse du travail de terrain

Le Grand-Village Plage

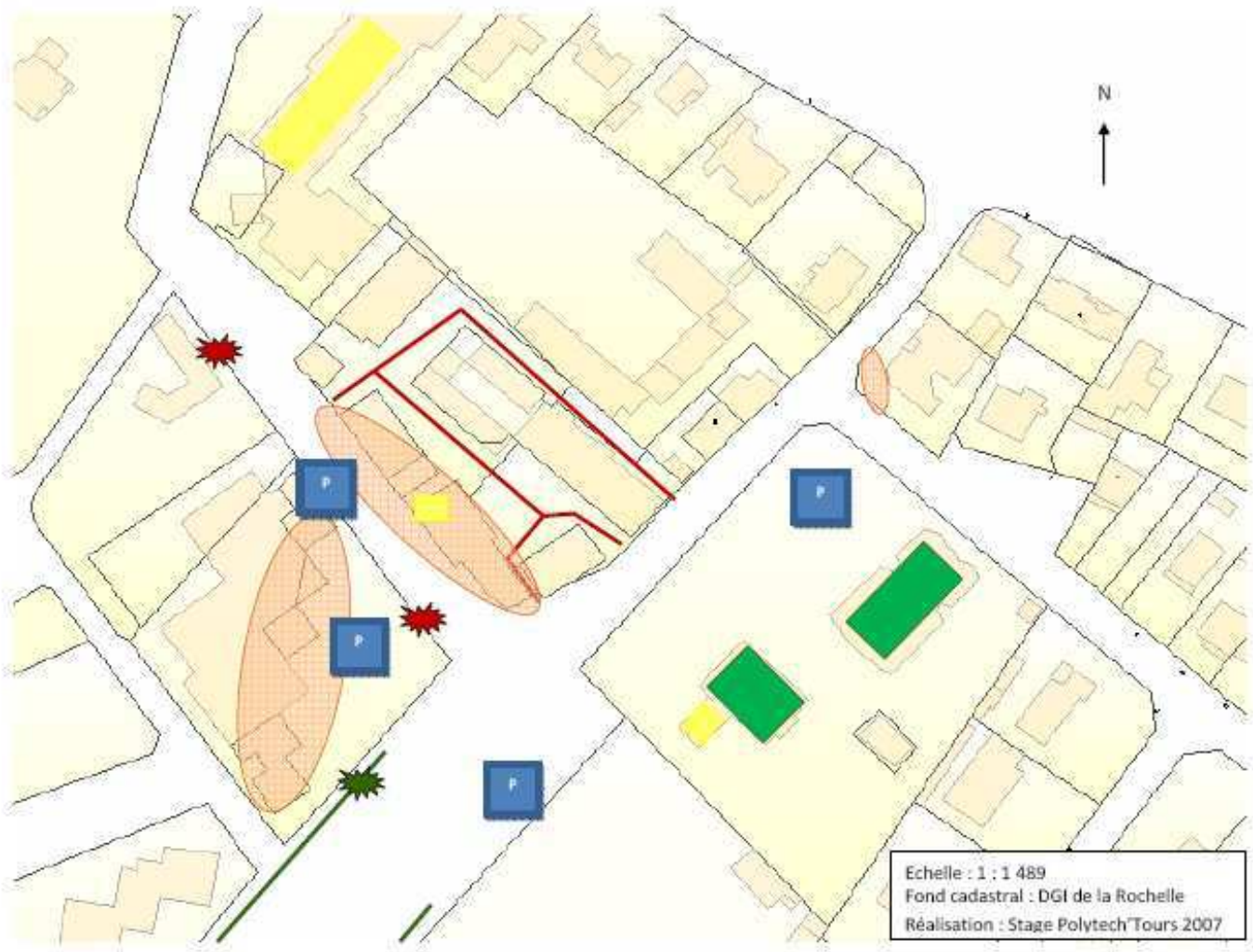
185

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron

POLYTECH'TOURS - Département aménagement

**Carte 101 :**

Fonctionnement du périmètre de Le Grand Village en matière de déplacement

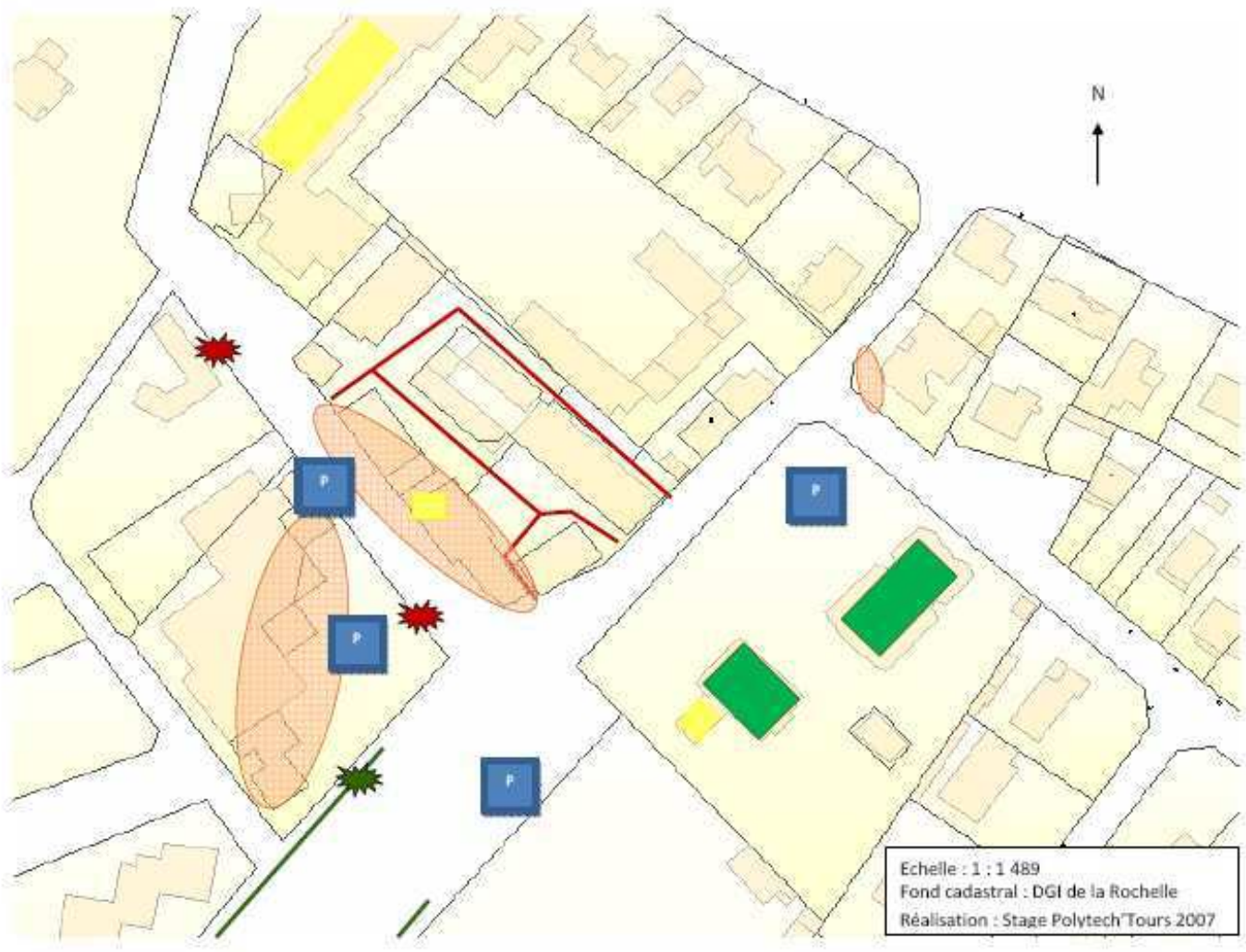





*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

**Carte 101 :**

Fonctionnement du périmètre de Le Grand Village en matière de déplacement



## Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement

**Périmètre** : Le Grand-Village-Plage

**Date** : Le 5 juin 2007

### Sites générateurs de déplacements

- centre ville - zone portuaire
- Zone commerçante, marchés
- **Services** : Poste, banques, Trésor public, cabinet médical, laboratoire d'analyse, hôpital, maison de retraite, office du tourisme, institutions, gendarmerie ...
- **Equipements publics** : mairie, église, école, collège, crèche, WC publics, salle des fêtes, foyer rural, complexe sportif, musée, cimetière, square/jardin...

### Infrastructures de déplacement

- **voies ouvertes à la circulation publique, vitesse limite, zone 30** : le boulevard de la Plage (du rond point de la rue des Grandes Landes à l'aire de parking de la Plage de la Giraudière) est en zone 30 depuis le 25 mai 2007.
- gare routière, port
- voies piétonnes,
- voies semi-piétonnes,
- voies cyclables
- **aires de stationnement** :
  - Parking de la Salle Polyvalente : non matérialisées
  - Parking du Boulevard de la Plage : 24 places dont trois réservées aux personnes handicapées
  - Parking de la Place commerçante : 27 places dont une réservée aux personnes handicapées
  - Parking de l'Allée des Pins : non matérialisées

### Interface entre différents modes

- Zone de conflits PMR/piéton-voiture
- Zone de conflits PMR-vélo

**102. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement

Périmètre : Le Grand-Village-Plage

Date : Le 5 juin 2007

Sites générateurs de déplacements

- centre ville - zone portuaire
- Zone commerçante, marchés
- **Services** : Poste, banques, Trésor public, cabinet médical, laboratoire d'analyse, hôpital, maison de retraite, office du tourisme, institutions, gendarmerie ...
- **Equipements publics** : mairie, église, école, collège, crèche, WC publics, salle des fêtes, foyer rural, complexe sportif, musée, cimetière, square/jardin...

Infrastructures de déplacement

- **voies ouvertes à la circulation publique, vitesse limite, zone 30** : le boulevard de la Plage (du rond point de la rue des Grandes Landes à l'aire de parking de la Plage de la Giraudière) est en zone 30 depuis le 25 mai 2007.
- gare routière, port
- voies piétonnes,
- voies semi-piétonnes,
- voies cyclables
- **aires de stationnement** :
  - Parking de la Salle Polyvalente : non matérialisées
  - Parking du Boulevard de la Plage : 24 places dont trois réservées aux personnes handicapées
  - Parking de la Place commerçante : 27 places dont une réservée aux personnes handicapées
  - Parking de l'Allée des Pins : non matérialisées

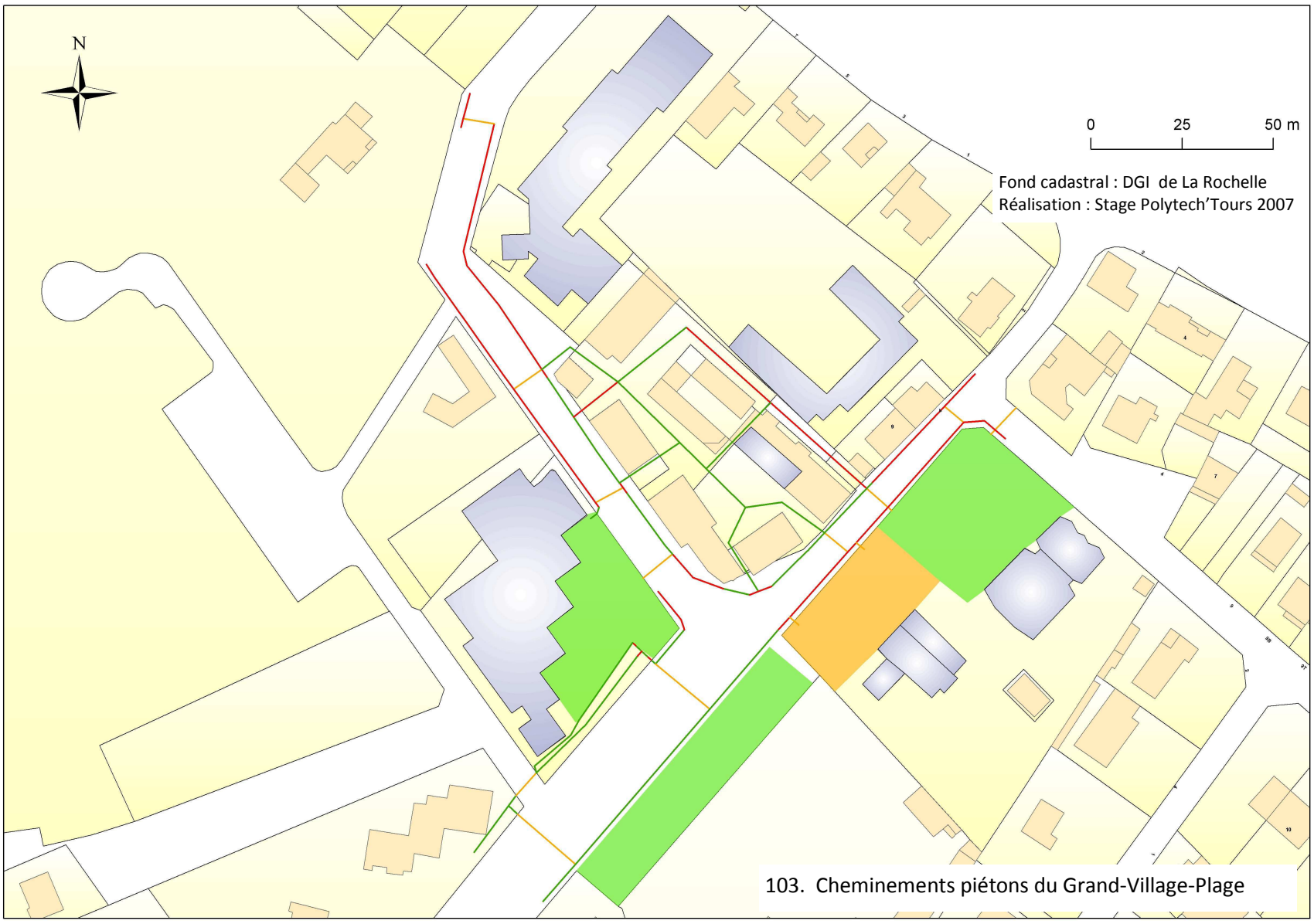
Interface entre différents modes

- Zone de conflits PMR/piéton-voiture
- Zone de conflits PMR-vélo

**102. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement**

187

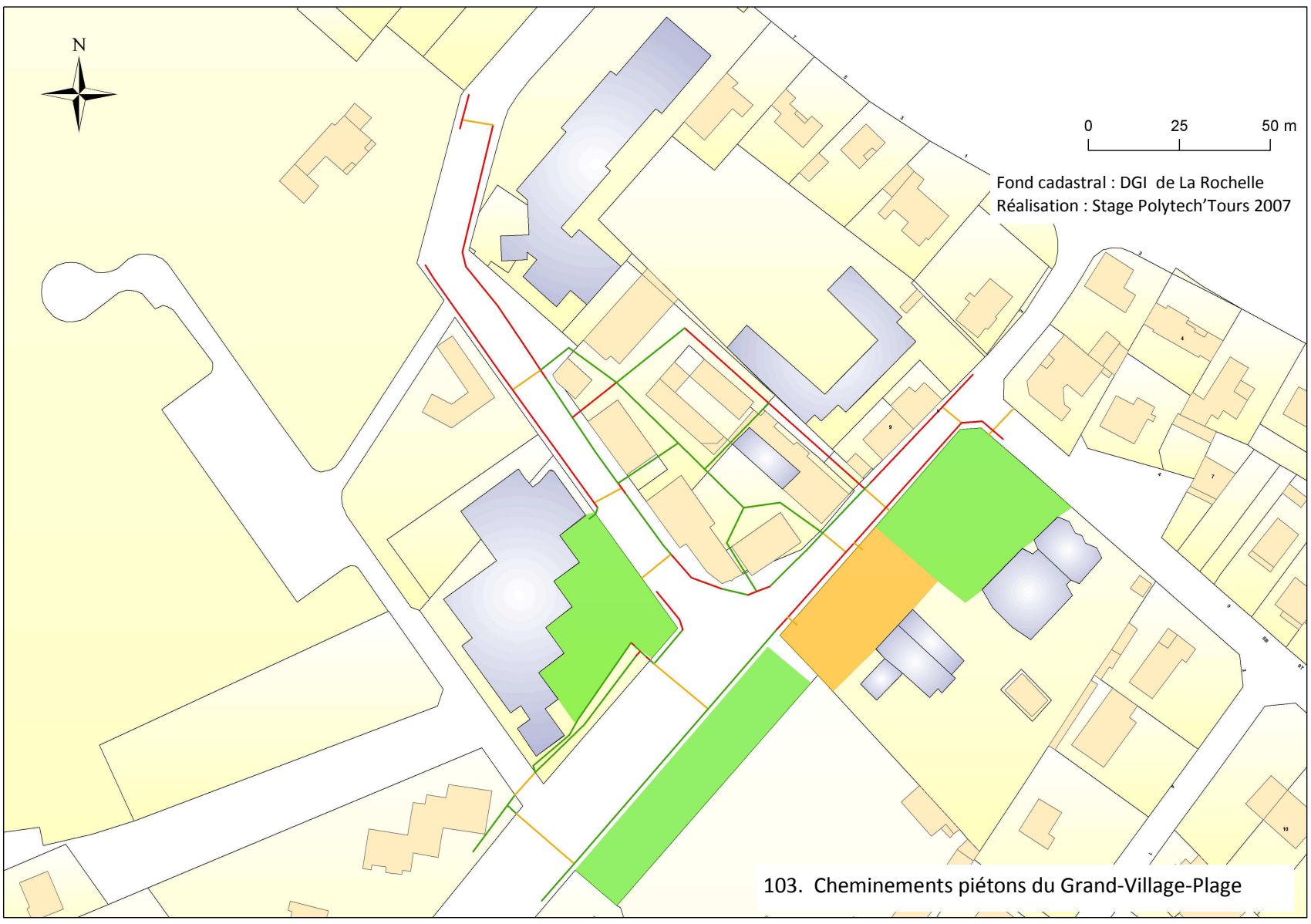
*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*




103. Cheminements piétons du Grand-Village-Plage



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




103. Cheminements piétons du Grand-Village-Plage

## I.7.1 L'analyse de Grand-Village-Plage en chiffres :

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., le périmètre de Grand-Village-Plage a été découpé en 83 tronçons.

> Cheminement de pondération 1

30 tronçons sélectionnés

> Cheminement de pondération 2

13 tronçons sélectionnés,

- ✓ La sélection de ces 13 tronçons est due à leur pondération de revêtement.
- ✓ Sur ces 13 tronçons, 11 sont des passages piétons qui ne possèdent soit pas de bandes d'éveil de vigilance, soit un marquage au sol mal matérialisé

> Cheminement de pondération 3

40 tronçons sélectionnés,

- ✓ Aucun tronçon correspond à de la voirie.
- ✓ Etudions maintenant la raison de cette pondération pour les 40 tronçons restants :
  - 7 ont une pondération largeur égale à 3
  - 22 ont une pondération topographie égale à 3
  - 20 ont une pondération revêtement égale à 3

**Les paramètres qui font le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Grand-Village-Plage sont la topographie et le revêtement. Le premier peut s'expliquer par l'existence de contraintes naturelles comme dans l'allée des Pins. Le défaut de revêtement peut s'expliquer par l'ancienneté des derniers travaux. Seul le boulevard de la Plage est en cours de réaménagement.**

Parmi ces 40 tronçons,

- 1 tronçon cumule les trois pondérations égales à 3
- 3 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la topographie (hors celui ci-dessus)
- 4 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la largeur (hors celui ci-dessus)
- 0 tronçon cumule les pondérations égales à 3 pour la topographie et la largeur (hors celui ci-dessus)



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
I. Analyse du travail de terrain

I.7.1 L'analyse de Grand-Village-Plage en chiffres :

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., le périmètre de Grand-Village-Plage a été découpé en 83 tronçons.

> Cheminement de pondération 1

30 tronçons sélectionnés

> Cheminement de pondération 2

13 tronçons sélectionnés,

- ✓ La sélection de ces 13 tronçons est due à leur pondération de revêtement.
- ✓ Sur ces 13 tronçons, 11 sont des passages piétons qui ne possèdent soit pas de bandes d'éveil de vigilance, soit un marquage au sol mal matérialisé

> Cheminement de pondération 3

40 tronçons sélectionnés,

- ✓ Aucun tronçon correspond à de la voirie.
- ✓ Etudions maintenant la raison de cette pondération pour les 40 tronçons restants :
  - 7 ont une pondération largeur égale à 3
  - 22 ont une pondération topographie égale à 3
  - 20 ont une pondération revêtement égale à 3

**Les paramètres qui font le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Grand-Village-Plage sont la topographie et le revêtement. Le premier peut s'expliquer par l'existence de contraintes naturelles comme dans l'allée des Pins. Le défaut de revêtement peut s'expliquer par l'ancienneté des derniers travaux. Seul le boulevard de la Plage est en cours de réaménagement.**

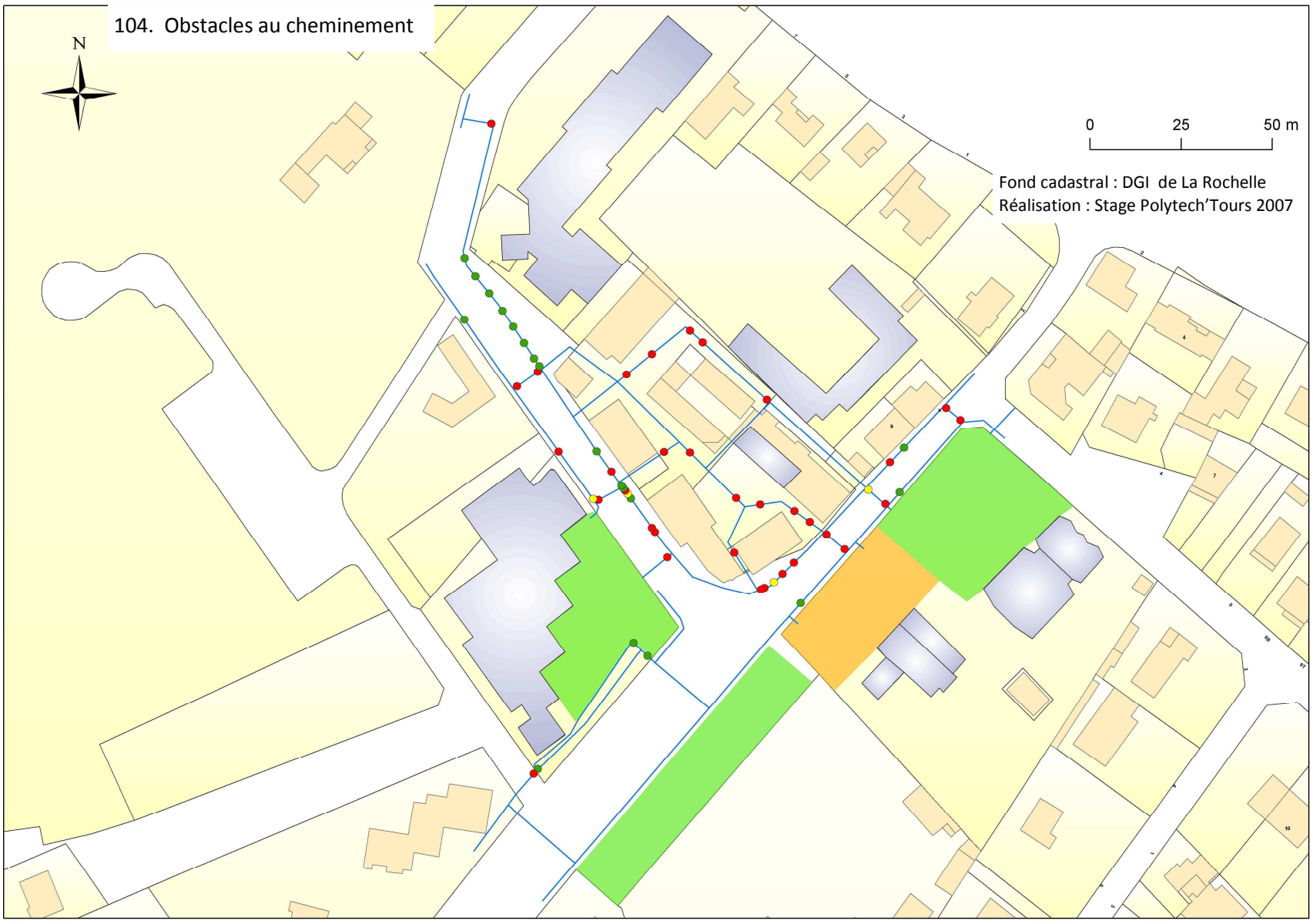
Parmi ces 40 tronçons,

- 1 tronçon cumule les trois pondérations égales à 3
- 3 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la topographie (hors celui ci-dessus)
- 4 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la largeur (hors celui ci-dessus)
- 0 tronçon cumule les pondérations égales à 3 pour la topographie et la largeur (hors celui ci-dessus)

189

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

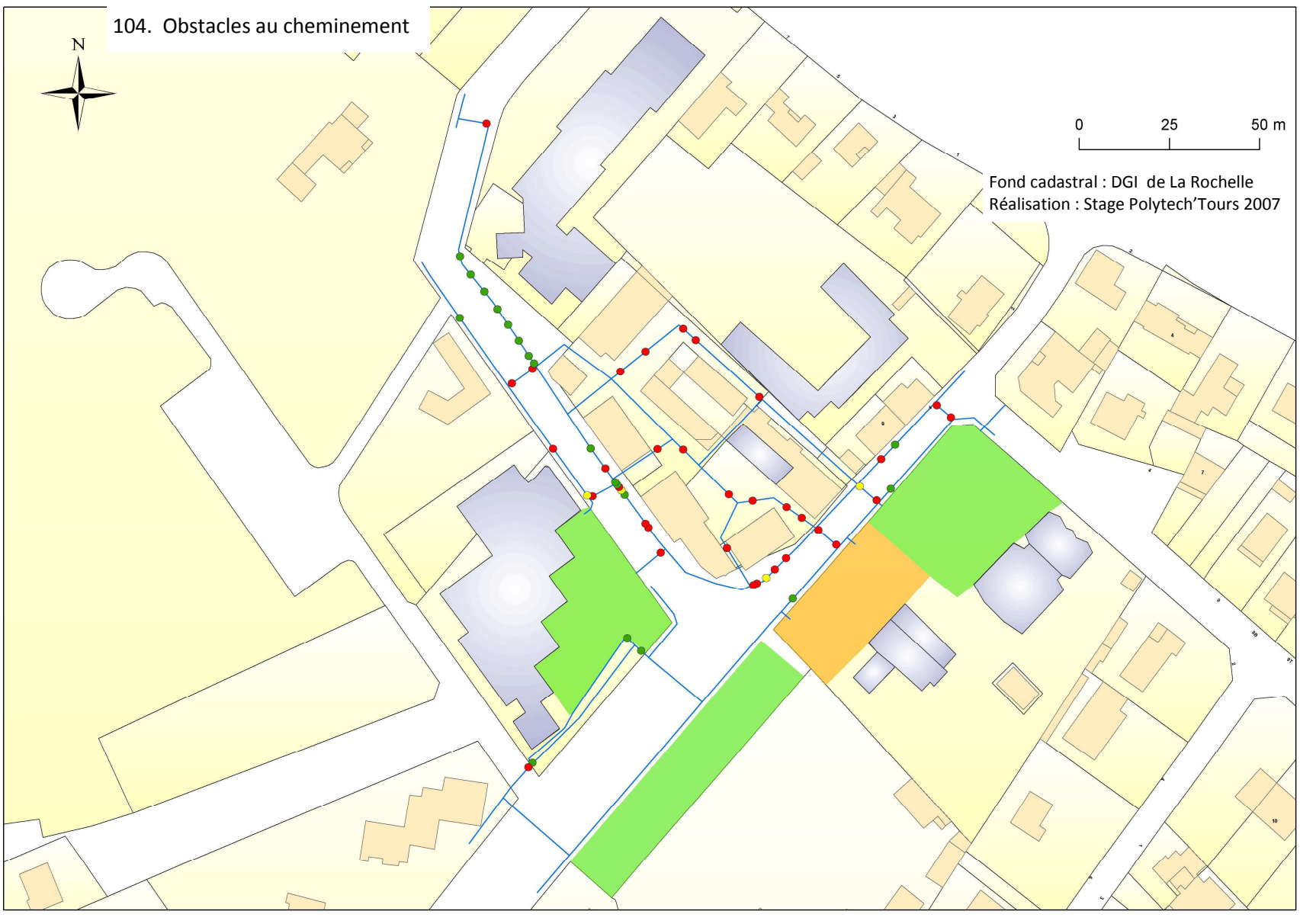
104. Obstacles au cheminement






DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

104. Obstacles au cheminement



Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 56 obstacles ont été recensés sur le périmètre de Grand-Village-Plage.

> Obstacles de pondération 1

19 obstacles sélectionnés, ils n'ont donc pas d'influence sur le cheminement piéton

> Obstacles de pondération 2

4 obstacles sélectionnés,
- ✓ 1 ressaut
- ✓ 1 terrasse
- ✓ 1 potelet
- ✓ 1 végétation empiétant sur la voirie

> Obstacles de pondération 3

33 obstacles sélectionnés,
- ✓ 22 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
- ✓ 10 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissement comprises entre 4 et 16 cm et avec une moyenne de 9,3 cm de haut
- ✓ 1 lampadaire laissant un passage < à 0,80 m

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants se distinguent nettement les grilles d'évacuation des eaux. Celles–ci sont particulièrement gênantes dans la ZAC puisqu'elles se trouvent sur le cheminement piéton. Ces grilles sont potentiellement des obstacles car la circulation peut se faire librement sur tout le cheminement piéton.**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 56 obstacles ont été recensés sur le périmètre de Grand-Village-Plage.

> Obstacles de pondération 1

19 obstacles sélectionnés, ils n'ont donc pas d'influence sur le cheminement piéton

> Obstacles de pondération 2

4 obstacles sélectionnés,
- ✓ 1 ressaut
- ✓ 1 terrasse
- ✓ 1 potelet
- ✓ 1 végétation empiétant sur la voirie

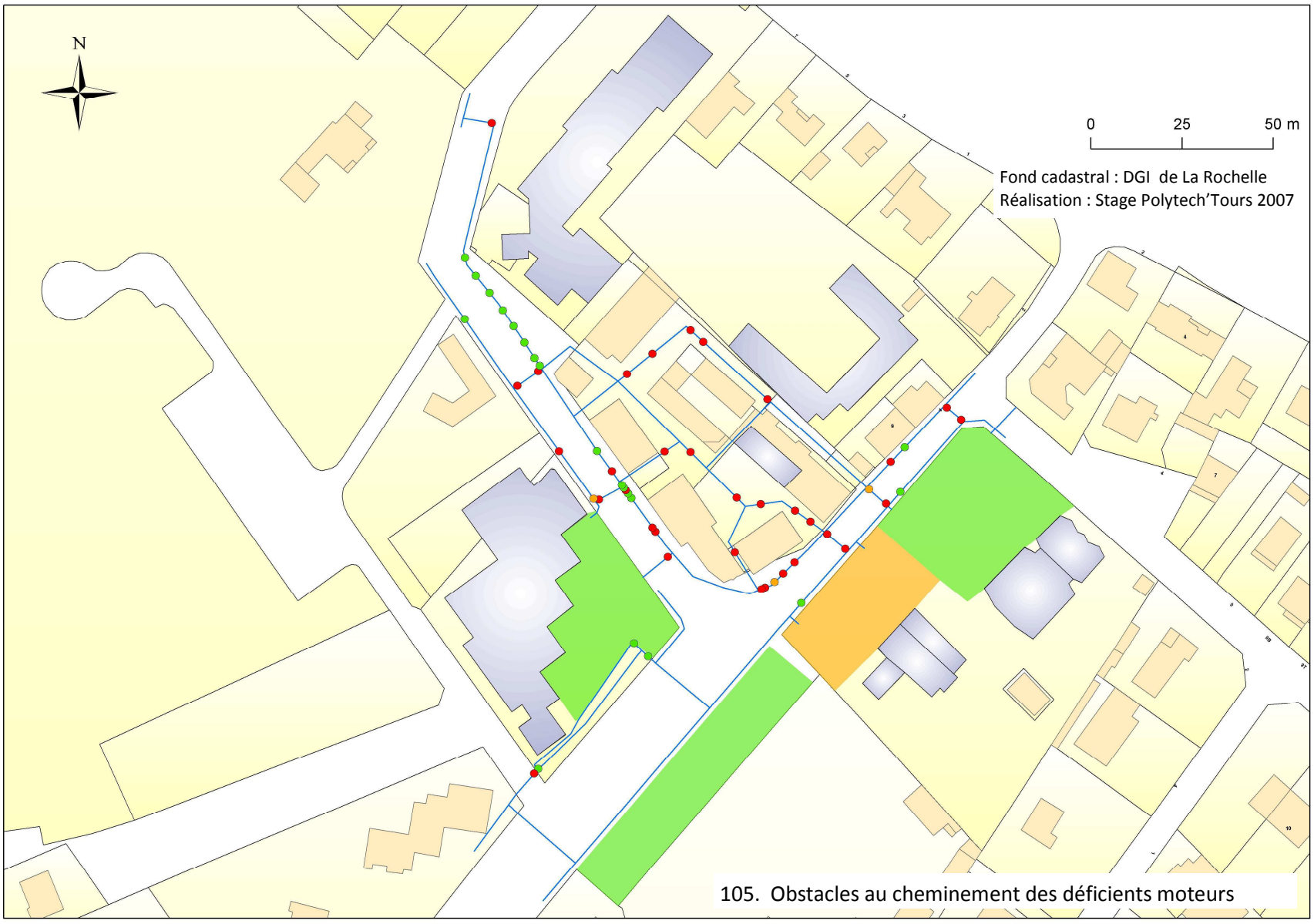
> Obstacles de pondération 3

33 obstacles sélectionnés,
- ✓ 22 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
- ✓ 10 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissement comprises entre 4 et 16 cm et avec une moyenne de 9,3 cm de haut
- ✓ 1 lampadaire laissant un passage < à 0,80 m

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants se distinguent nettement les grilles d'évacuation des eaux. Celles–ci sont particulièrement gênantes dans la ZAC puisqu'elles se trouvent sur le cheminement piéton. Ces grilles sont potentiellement des obstacles car la circulation peut se faire librement sur tout le cheminement piéton.**

191

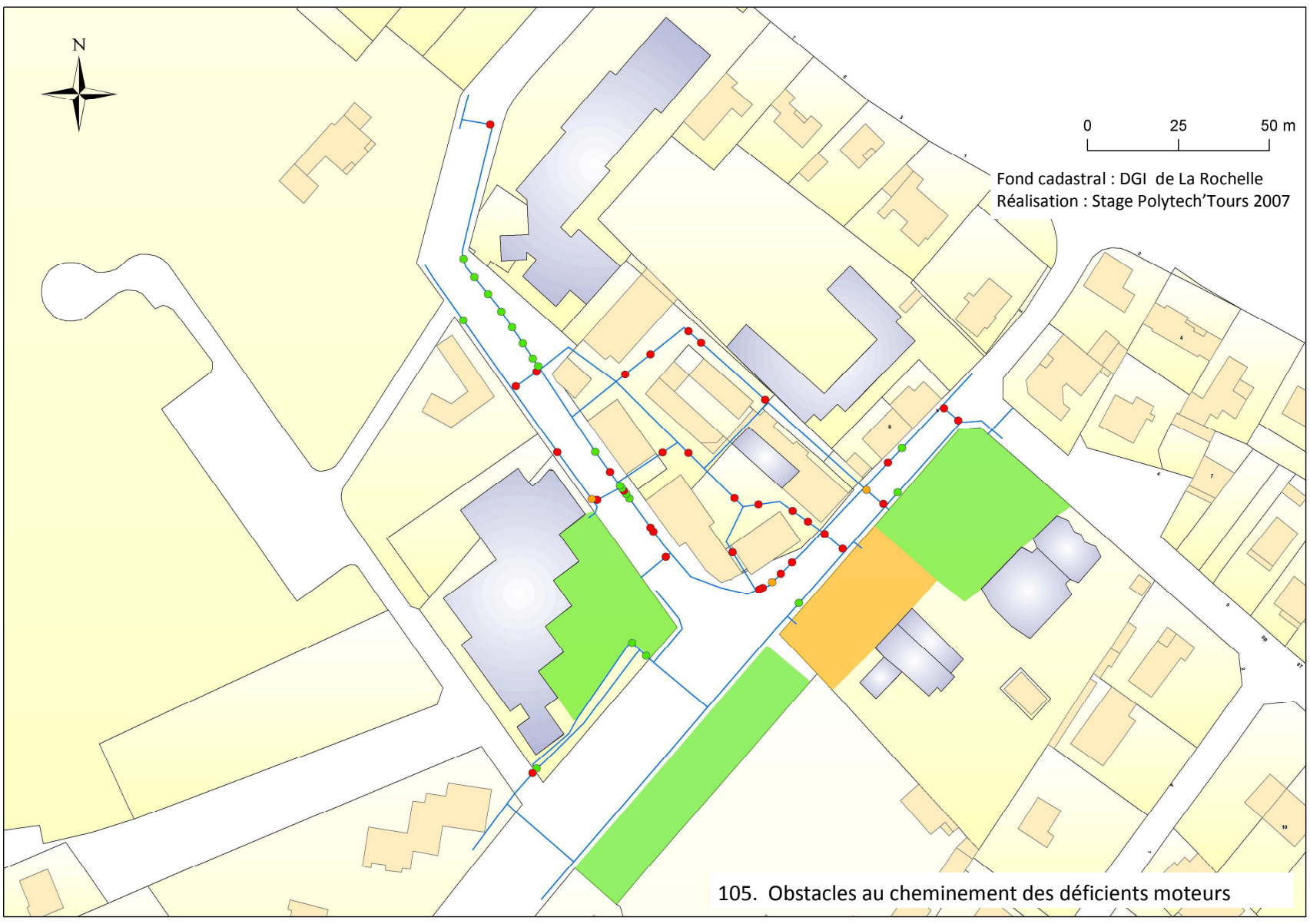
*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*




105. Obstacles au cheminement des déficients moteurs



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




105. Obstacles au cheminement des déficients moteurs

> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 20 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience motrice.
- ✓ 3 sont de pondération égale à 2,
  - 1 ressaut
  - 1 terrasse
  - 1 potelet
- ✓ 33 sont de pondération égale à 3,
  - 22 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 10 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissement comprises entre 4 et 16 cm et avec une moyenne de 9,3 cm de haut
  - 1 lampadaire laissant un passage < à 0,80 m

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les déficients moteurs, se distinguent nettement les grilles d'évacuation des eaux. Comme expliqué ci-dessus, les déficients moteurs ont la possibilité d'y circuler librement et peuvent donc être gênés par ces grilles.**



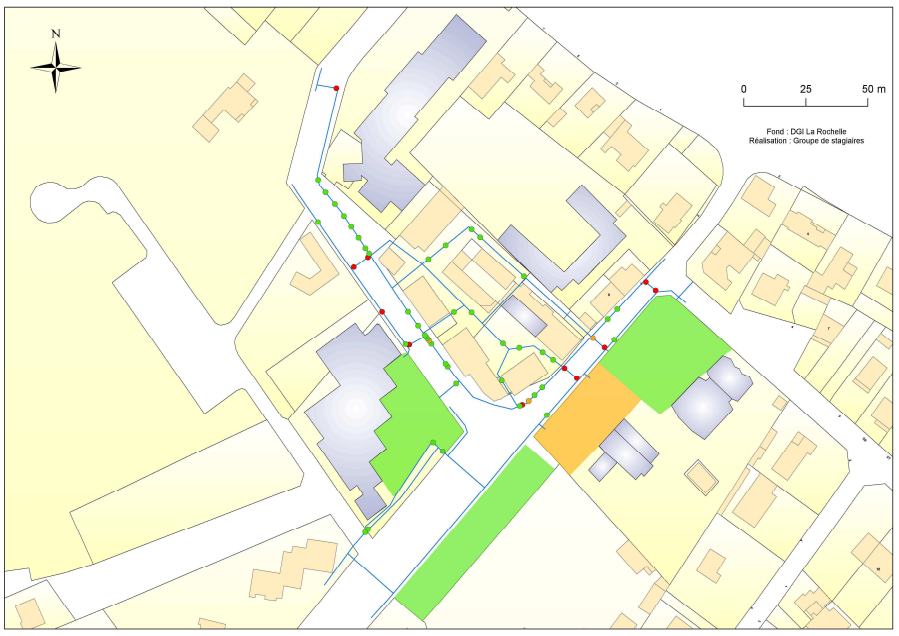
DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 20 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience motrice.
- ✓ 3 sont de pondération égale à 2,
  - 1 ressaut
  - 1 terrasse
  - 1 potelet
- ✓ 33 sont de pondération égale à 3,
  - 22 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 10 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissement comprises entre 4 et 16 cm et avec une moyenne de 9,3 cm de haut
  - 1 lampadaire laissant un passage < à 0,80 m

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les déficients moteurs, se distinguent nettement les grilles d'évacuation des eaux. Comme expliqué ci-dessus, les déficients moteurs ont la possibilité d'y circuler librement et peuvent donc être gênés par ces grilles.**




106. Obstacles au cheminement des déficients visuels

107. Obstacles au cheminement des personnes âgées



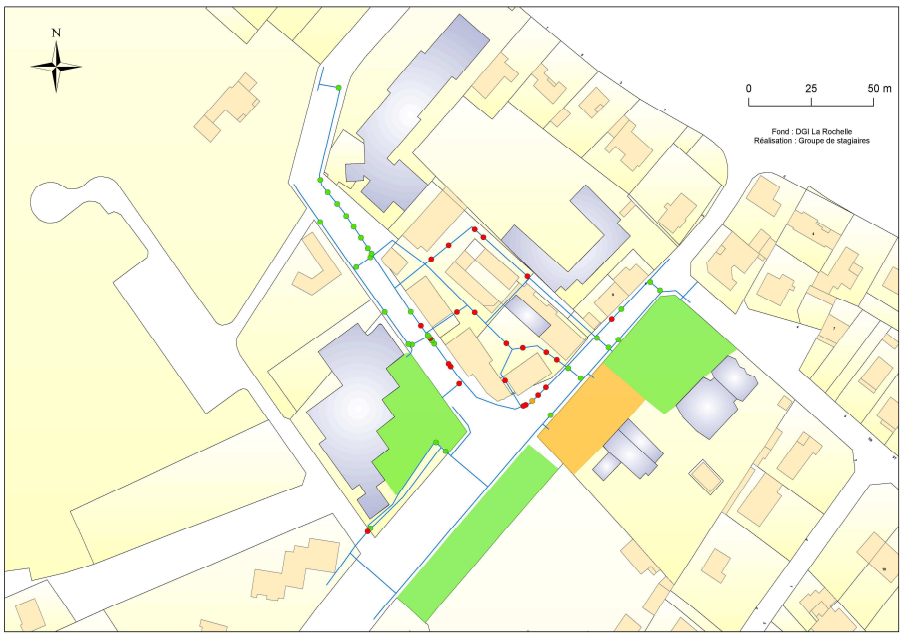



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




106. Obstacles au cheminement des déficients visuels

107. Obstacles au cheminement des personnes âgées



> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences visuelles :

- ✓ 42 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience visuelle.
- ✓ 3 sont de pondération égale à 2
  - 1 ressaut
  - 1 terrasse
  - 1 végétation empiétant sur la voirie
- ✓ 11 sont de pondération égale à 3
  - 10 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissement comprises entre 4 et 16 cm et avec une moyenne de 9,3 cm de haut
  - 1 lampadaire laissant un passage < à 0,80 m

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les handicapés visuels, se distinguent nettement les bordures de trottoir. Elles sont situées de part et d'autre d'une intersection ou d'un passage piéton et représentent un obstacle voire un danger pour les déficients visuels dans la mesure où la traversée de la voirie n'est pas indiquée par une bande d'éveil de vigilance.**

> Obstacles pour personnes âgées :

- ✓ 32 obstacles ne gênent pas les personnes âgées.
- ✓ 1 est de pondération égale à 2
  - 1 terrasse
- ✓ 23 ont de pondération égale à 3
  - 22 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 1 lampadaire laissant un passage < à 0,80 m

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les personnes âgées, se distinguent les grilles d'évacuation. La majorité de celles-ci sont localisées dans la ZAC. Les personnes âgées ont la possibilité d'y circuler librement mais celles se déplaçant à l'aide de cannes ou de déambulateurs peuvent donc être gênées par ces grilles.**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences visuelles :

- ✓ 42 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience visuelle.
- ✓ 3 sont de pondération égale à 2
  - 1 ressaut
  - 1 terrasse
  - 1 végétation empiétant sur la voirie
- ✓ 11 sont de pondération égale à 3
  - 10 bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissement comprises entre 4 et 16 cm et avec une moyenne de 9,3 cm de haut
  - 1 lampadaire laissant un passage < à 0,80 m

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les handicapés visuels, se distinguent nettement les bordures de trottoir. Elles sont situées de part et d'autre d'une intersection ou d'un passage piéton et représentent un obstacle voire un danger pour les déficients visuels dans la mesure où la traversée de la voirie n'est pas indiquée par une bande d'éveil de vigilance.**

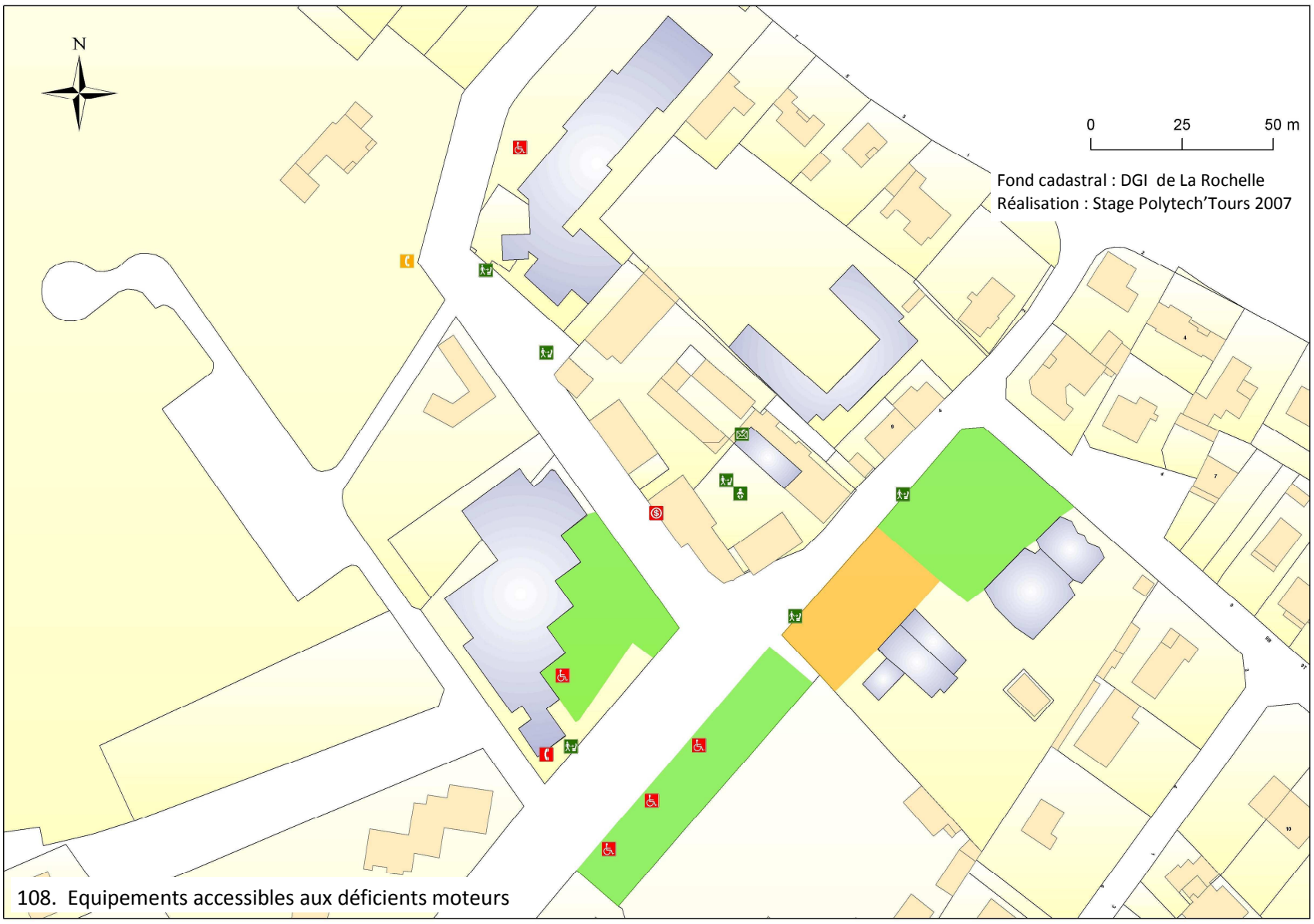
> Obstacles pour personnes âgées :

- ✓ 32 obstacles ne gênent pas les personnes âgées.
- ✓ 1 est de pondération égale à 2
  - 1 terrasse
- ✓ 23 ont de pondération égale à 3
  - 22 grilles d'évacuation dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm
  - 1 lampadaire laissant un passage < à 0,80 m

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les personnes âgées, se distinguent les grilles d'évacuation. La majorité de celles-ci sont localisées dans la ZAC. Les personnes âgées ont la possibilité d'y circuler librement mais celles se déplaçant à l'aide de cannes ou de déambulateurs peuvent donc être gênées par ces grilles.**

195

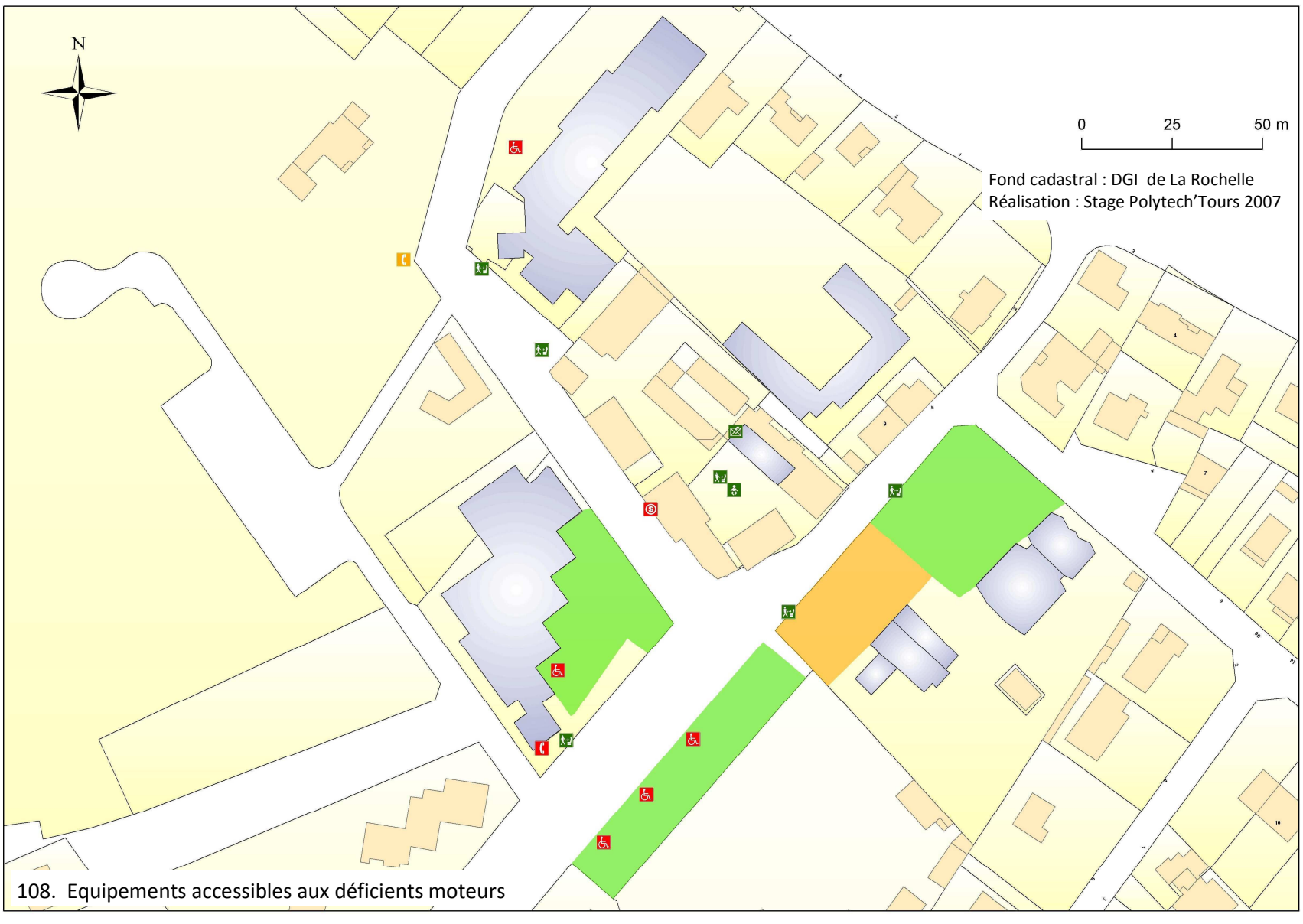
*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*




108. Equipements accessibles aux déficients moteurs



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




108. Equipements accessibles aux déficients moteurs

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 13 équipements ont été recensés sur le périmètre de Grand-Village-Plage.

> Equipements :

13 équipements au total :
- ✓ 8 de pondération égale à 1
- ✓ 3 de pondération égale à 2
- ✓ 2 de pondération égale à 3

> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 8 équipements leurs sont accessibles,
  - 6 bancs
  - 1 boîte aux lettres
  - 1 aire de jeux pour enfants (pour enfants atteints de handicap moteur, seulement si encadrement suffisant)
- ✓ 3 équipements sont de pondération égale à 2 :
  - 2 places de parking handicapé
  - 1 cabine téléphonique
- ✓ 2 équipements sont de pondération égale à 3 :
  - 1 cabine téléphonique
  - 1 distributeur de billets



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 13 équipements ont été recensés sur le périmètre de Grand-Village-Plage.

> Equipements :

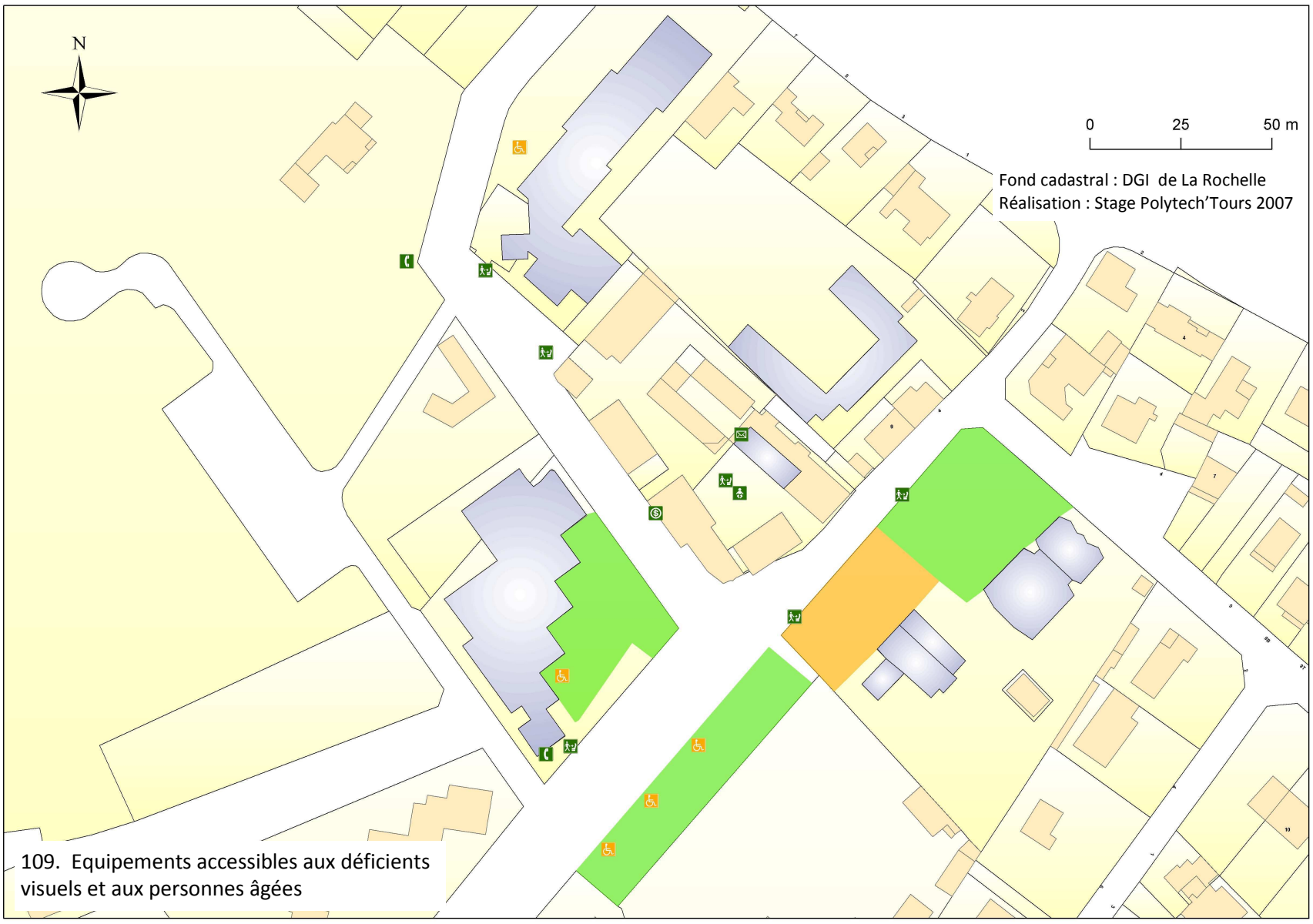
13 équipements au total :
- ✓ 8 de pondération égale à 1
- ✓ 3 de pondération égale à 2
- ✓ 2 de pondération égale à 3

> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 8 équipements leurs sont accessibles,
  - 6 bancs
  - 1 boîte aux lettres
  - 1 aire de jeux pour enfants (pour enfants atteints de handicap moteur, seulement si encadrement suffisant)
- ✓ 3 équipements sont de pondération égale à 2 :
  - 2 places de parking handicapé
  - 1 cabine téléphonique
- ✓ 2 équipements sont de pondération égale à 3 :
  - 1 cabine téléphonique
  - 1 distributeur de billets

197

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*




109. Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




109. Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées

> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences visuelles :

- ✓ 11 équipements leurs sont accessibles,
  - 6 bancs
  - 2 cabines téléphoniques
  - 1 boîte aux lettres
  - 1 distributeur de billets
  - 1 aire de jeux pour enfants (pour enfants atteints de handicap visuel, seulement si l'encadrement est suffisant)
- ✓ 2 équipements sont de pondération égale à 2 :
  - 2 places de parking handicapé

- ✓ Aucun **équipement n'est de pondération 3 pour ce type de handicap.**

>Equipements concernant les personnes âgées :

- ✓ Idem que pour les personnes handicapées visuelles sauf que l'aire de jeux pour enfants ne leur est pas destinée…



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences visuelles :

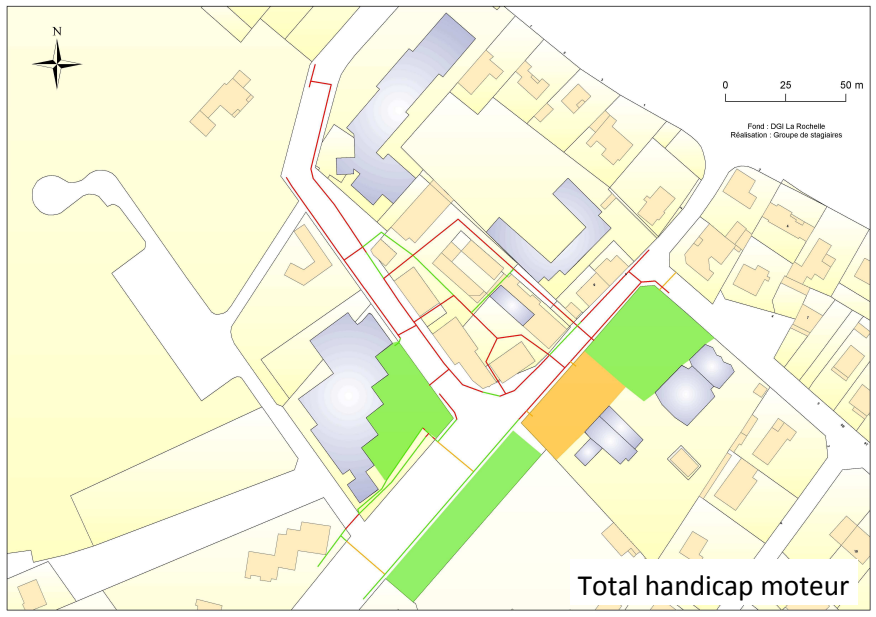
- ✓ 11 équipements leurs sont accessibles,
  - 6 bancs
  - 2 cabines téléphoniques
  - 1 boîte aux lettres
  - 1 distributeur de billets
  - 1 aire de jeux pour enfants (pour enfants atteints de handicap visuel, seulement si l'encadrement est suffisant)
- ✓ 2 équipements sont de pondération égale à 2 :
  - 2 places de parking handicapé

- ✓ Aucun **équipement n'est de pondération 3 pour ce type de handicap.**

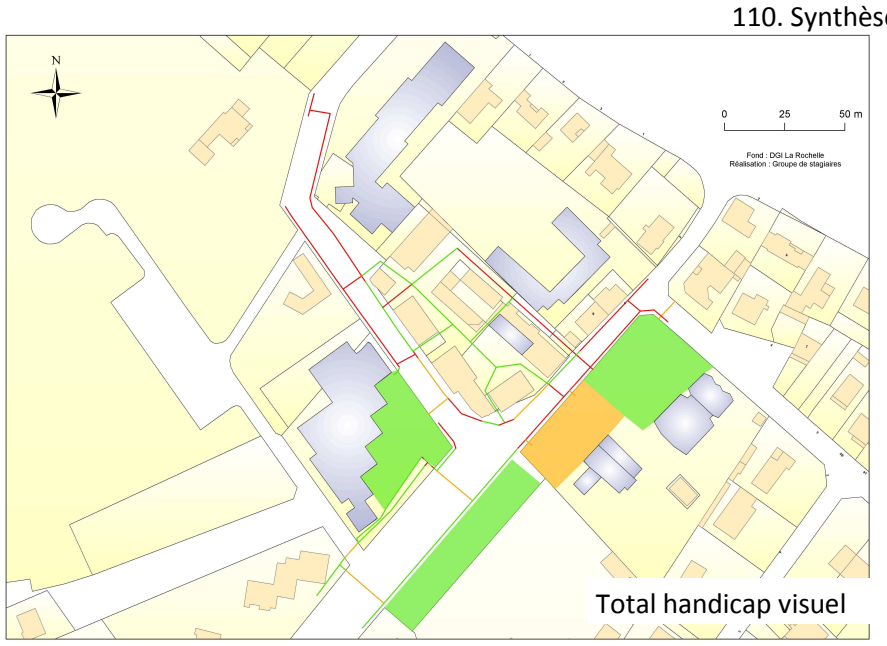
>Equipements concernant les personnes âgées :

- ✓ Idem que pour les personnes handicapées visuelles sauf que l'aire de jeux pour enfants ne leur est pas destinée…




110. Synthèse de l'accessibilité



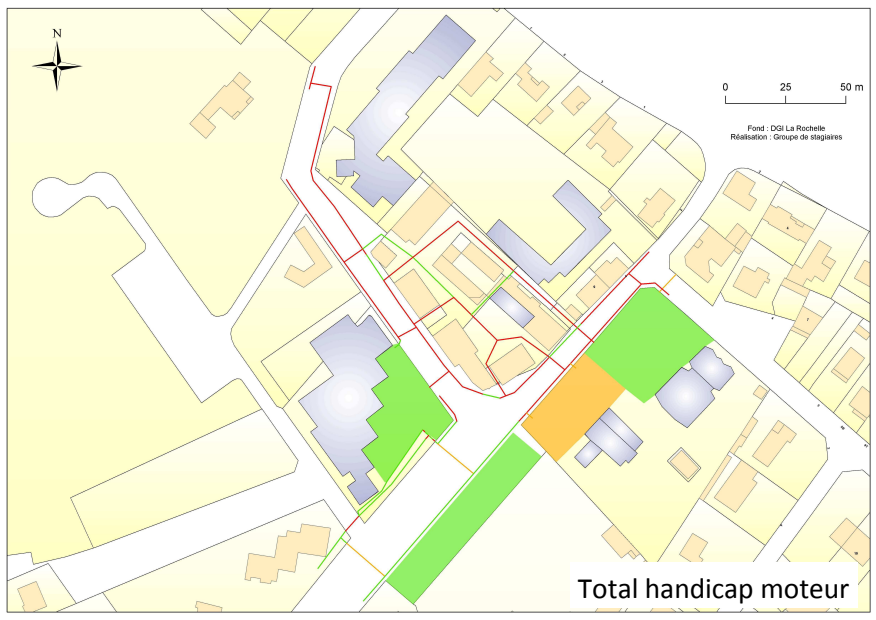




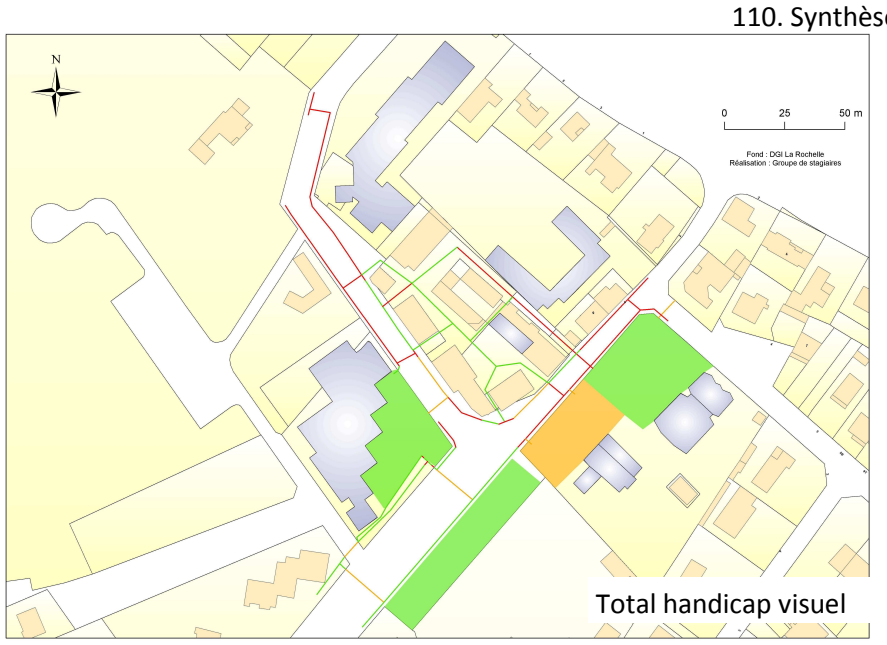


DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




110. Synthèse de l'accessibilité

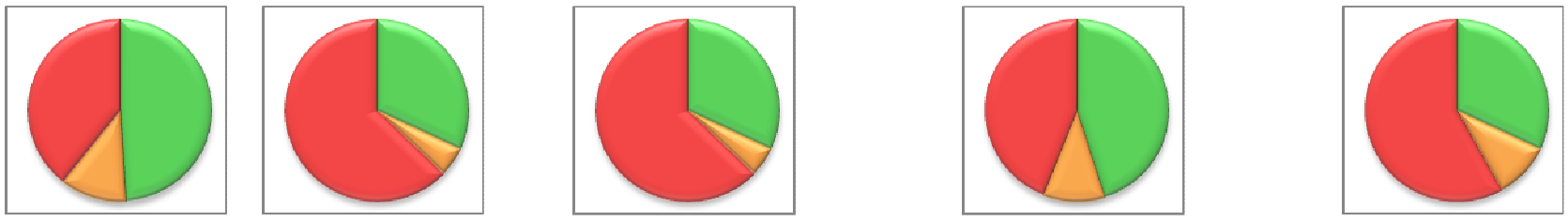





A partir des tables ci-contre, établies comme expliqué dans la méthode, nous avons pu obtenir les données suivantes:

Grand-Village le 12/07/07

| | Cheminement | % | Total | % | Total handicap moteur | % | Total handicap visuel | % | Total personnes âgées | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vert | 530,40 | 49,02 | 346,46 | 32,02 | 346,46 | 32,02 | 488,48 | 45,15 | 346,46 | 32,02 |
| Orange | 126,02 | 11,65 | 56,36 | 5,21 | 56,36 | 5,21 | 117,06 | 10,82 | 107,24 | 9,91 |
| Rouge | 425,51 | 39,33 | 679,11 | 62,77 | 679,11 | 62,77 | 476,39 | 44,03 | 628,23 | 58,07 |
| total | 1 081,93 | 100,00 | 1 081,93 | 100,00 | 1 081,93 | 100,00 | 1 081,93 | 100,00 | 1 081,93 | 100,00 |



111. Comparaison des mètres linéaires accessibles

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

Sur ce périmètre et sans prendre en compte les obstacles, il y a autant de mètres linéaires aux normes que de mètres linéaires ne respectant pas les normes. Au vu des deux premières séries de pourcentages, nous pouvons constater que les obstacles ont de l'influence sur la pondération totale du cheminement ainsi 17 % de mètres linéaires aux normes deviennent impraticables lorsque les obstacles sont pris en compte. Ceci est d'autant plus visible pour les personnes ayant une déficience motrice et pour les personnes âgées, cela s'explique par la présence de vingt-deux grilles d'évacuation des eaux sur ce périmètre.



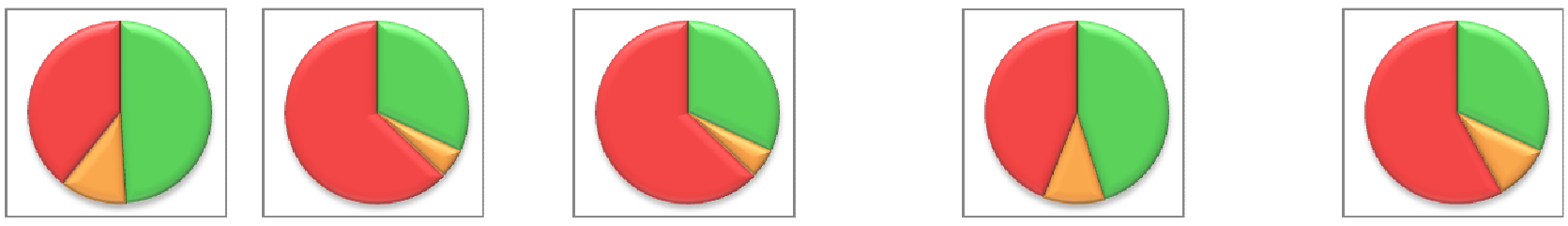
DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

A partir des tables ci-contre, établies comme expliqué dans la méthode, nous avons pu obtenir les données suivantes:

Grand-Village le 12/07/07

| | Cheminement | % | Total | % | Total handicap moteur | % | Total handicap visuel | % | Total personnes âgées | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vert | 530,40 | 49,02 | 346,46 | 32,02 | 346,46 | 32,02 | 488,48 | 45,15 | 346,46 | 32,02 |
| Orange | 126,02 | 11,65 | 56,36 | 5,21 | 56,36 | 5,21 | 117,06 | 10,82 | 107,24 | 9,91 |
| Rouge | 425,51 | 39,33 | 679,11 | 62,77 | 679,11 | 62,77 | 476,39 | 44,03 | 628,23 | 58,07 |
| total | 1 081,93 | 100,00 | 1 081,93 | 100,00 | 1 081,93 | 100,00 | 1 081,93 | 100,00 | 1 081,93 | 100,00 |



111. Comparaison des mètres linéaires accessibles

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

Sur ce périmètre et sans prendre en compte les obstacles, il y a autant de mètres linéaires aux normes que de mètres linéaires ne respectant pas les normes. Au vu des deux premières séries de pourcentages, nous pouvons constater que les obstacles ont de l'influence sur la pondération totale du cheminement ainsi 17 % de mètres linéaires aux normes deviennent impraticables lorsque les obstacles sont pris en compte. Ceci est d'autant plus visible pour les personnes ayant une déficience motrice et pour les personnes âgées, cela s'explique par la présence de vingt-deux grilles d'évacuation des eaux sur ce périmètre.

201

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

202

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

## I.7.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre de Grand-Village-Plage :



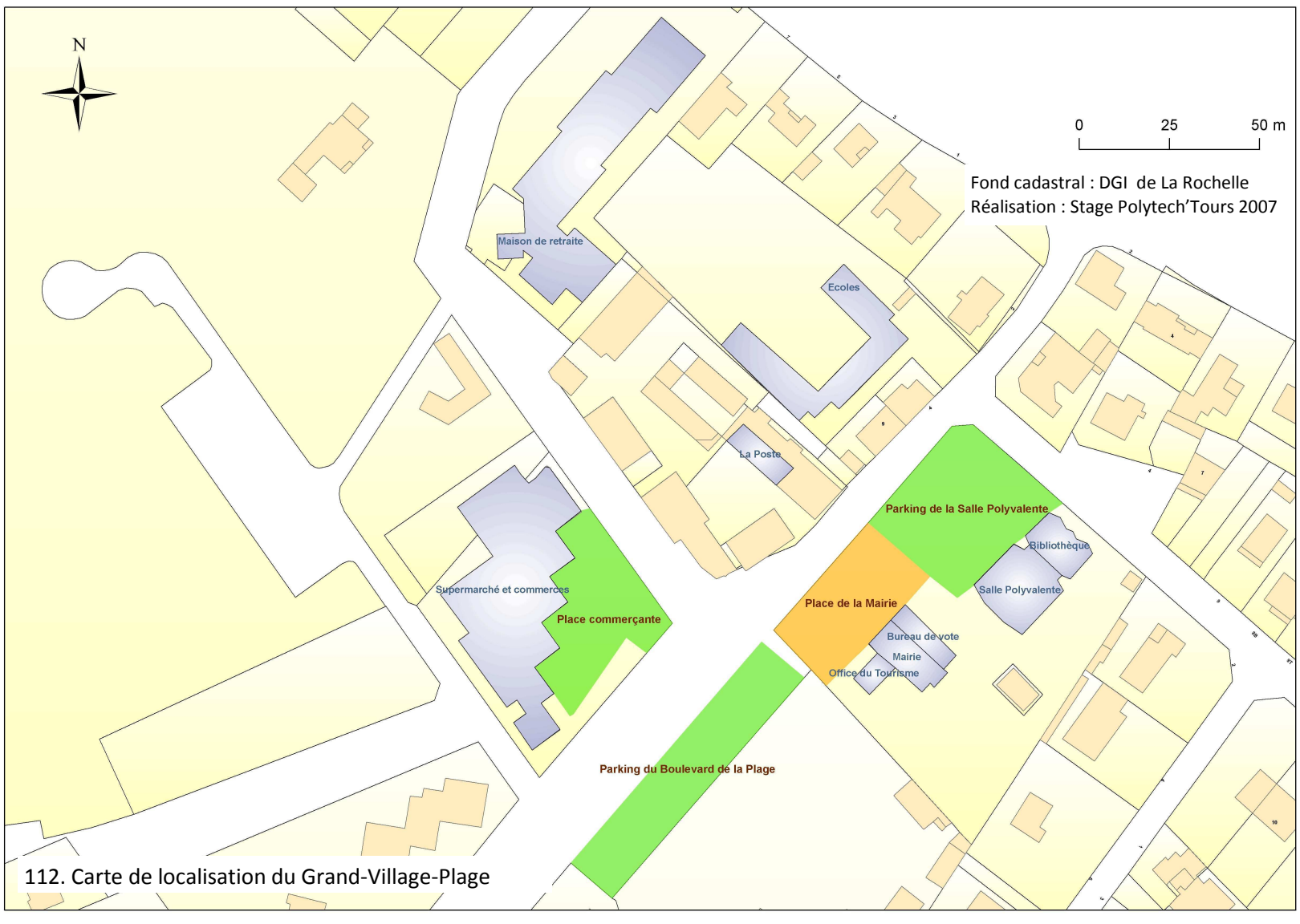

112. Carte de localisation du Grand-Village-Plage



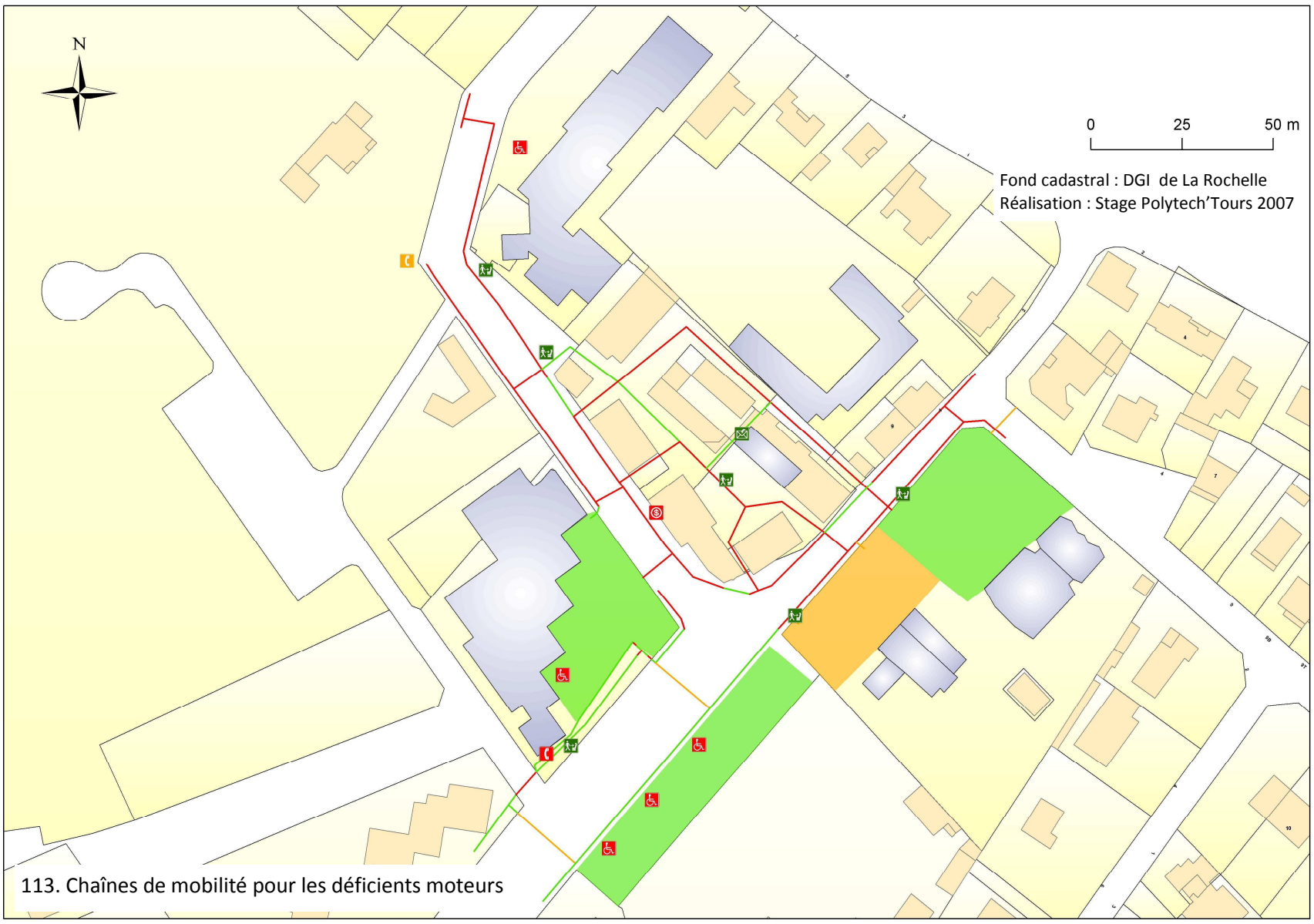
DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

I.7.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre de Grand-Village-Plage :



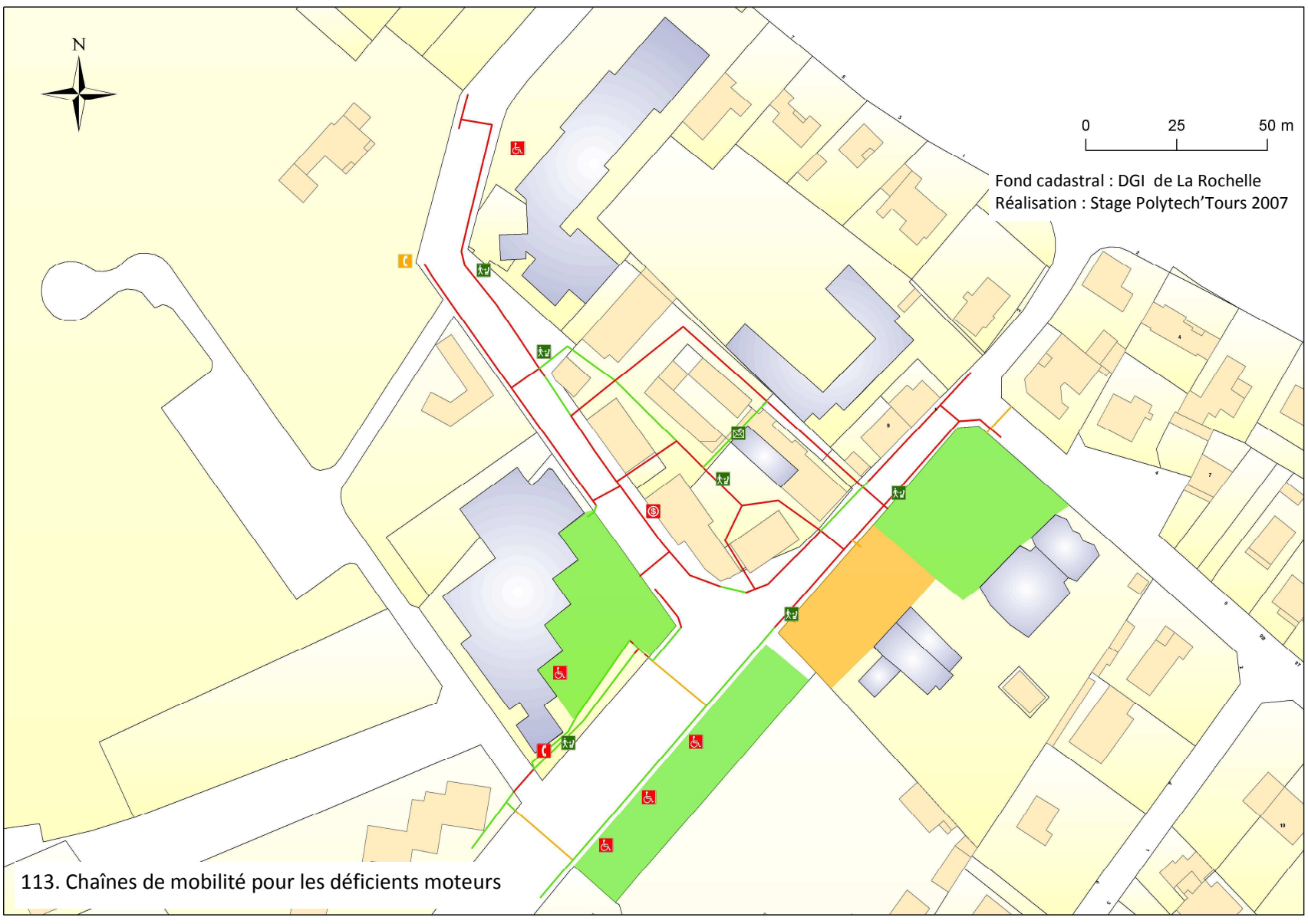

112. Carte de localisation du Grand-Village-Plage




113. Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




113. Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs

Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap moteur :

Sur le périmètre de la commune étudié, quatre places de parking pour personnes handicapées ont été répertoriées. Celles-ci sont concentrées au niveau du boulevard de la Plage. Toutefois, selon les normes actuelles, ces places ne sont pas conformes dans la mesure où elles ne sont pas indiquées par un panneau réglementaire. Cependant elles peuvent être utilisées par des personnes atteintes de handicap moteur. Nous pouvons ainsi partir de ces places pour étudier les chaînes de mobilité possibles.

Une cinquième place de parking réservée aux personnes handicapées est présente sur le périmètre mais celle-ci peut être considérée comme privée puisque située dans la cour de la maison de retraite.

- ✓ A partir du parking du boulevard de la Plage :

Une personne atteinte de déficiences motrices peut traverser pour se rendre sur la place commerçante et avoir accès à tous les commerces qui la bordent. Elle ne peut se rendre à aucun des équipements publics car le trottoir présente ensuite une topographie trop élevée ou un revêtement impraticable.

- ✓ A partir du parking de la place commerçante :

Une personne handicapée motrice peut accéder aux différents commerces bordant la place. Aucun autre cheminement ne lui est offert à partir de cette place de stationnement.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap moteur :

Sur le périmètre de la commune étudié, quatre places de parking pour personnes handicapées ont été répertoriées. Celles-ci sont concentrées au niveau du boulevard de la Plage. Toutefois, selon les normes actuelles, ces places ne sont pas conformes dans la mesure où elles ne sont pas indiquées par un panneau réglementaire. Cependant elles peuvent être utilisées par des personnes atteintes de handicap moteur. Nous pouvons ainsi partir de ces places pour étudier les chaînes de mobilité possibles.

Une cinquième place de parking réservée aux personnes handicapées est présente sur le périmètre mais celle-ci peut être considérée comme privée puisque située dans la cour de la maison de retraite.

- ✓ A partir du parking du boulevard de la Plage :

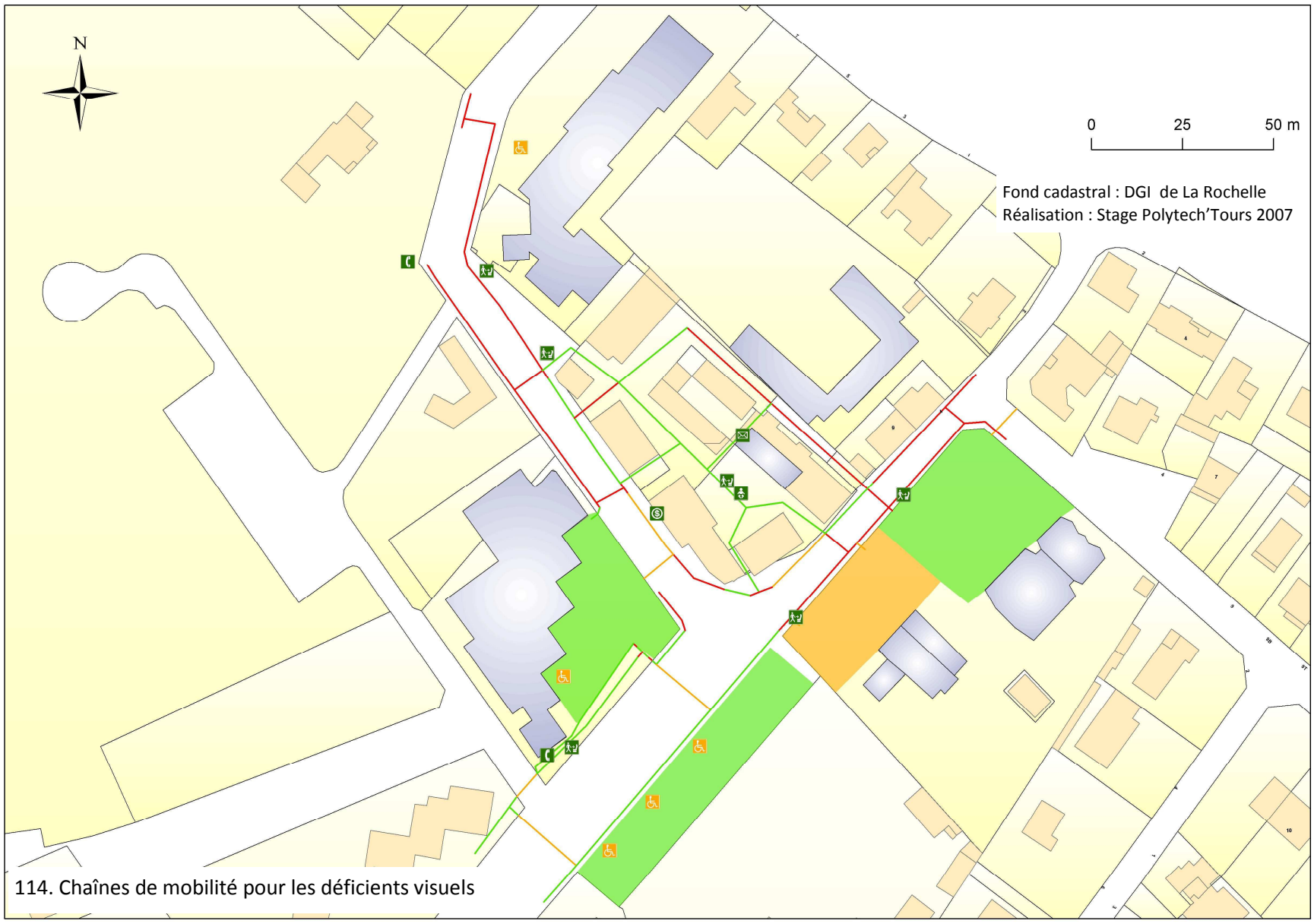
Une personne atteinte de déficiences motrices peut traverser pour se rendre sur la place commerçante et avoir accès à tous les commerces qui la bordent. Elle ne peut se rendre à aucun des équipements publics car le trottoir présente ensuite une topographie trop élevée ou un revêtement impraticable.

- ✓ A partir du parking de la place commerçante :

Une personne handicapée motrice peut accéder aux différents commerces bordant la place. Aucun autre cheminement ne lui est offert à partir de cette place de stationnement.

205

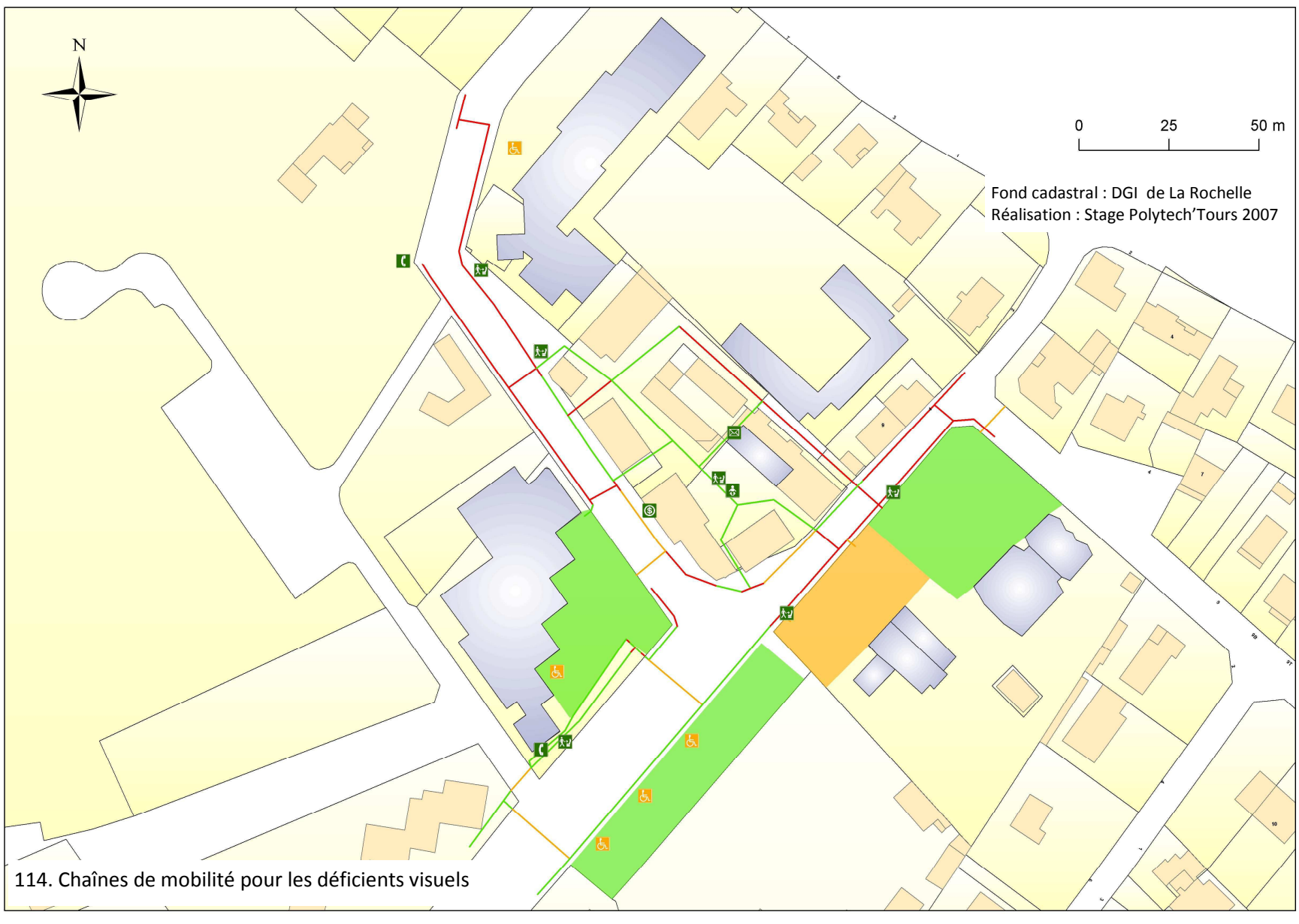
*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*




114. Chaînes de mobilité pour les déficients visuels



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




114. Chaînes de mobilité pour les déficients visuels

Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap visuel :

- ✓ A partir du parking du boulevard de la Plage :

Une personne atteinte de déficiences motrices peut se rendre sur la place de la mairie et avoir accès à l'office du tourisme et à la mairie mais également sur le parking de la salle polyvalente et avoir accès à cette salle et à la bibliothèque. En raison de l'absence de bandes d'éveil de vigilance elle ne peut pas traverser le boulevard de la Plage.

- ✓ A partir du parking de la place commerçante :

Un handicapé visuel peut accéder aux différents commerces bordant la place. Aucun autre cheminement ne lui est offert à partir de cette place de stationnement puisque l'absence de bandes d'éveil de vigilance l'empêche de traverser l'allée des Pins.

- ✓ A partir du parking de la salle polyvalente :

De ce parking, une personne atteinte de handicap visuel a les mêmes possibilités de cheminement que depuis le parking du boulevard de la plage.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap visuel :

- ✓ A partir du parking du boulevard de la Plage :

Une personne atteinte de déficiences motrices peut se rendre sur la place de la mairie et avoir accès à l'office du tourisme et à la mairie mais également sur le parking de la salle polyvalente et avoir accès à cette salle et à la bibliothèque. En raison de l'absence de bandes d'éveil de vigilance elle ne peut pas traverser le boulevard de la Plage.

- ✓ A partir du parking de la place commerçante :

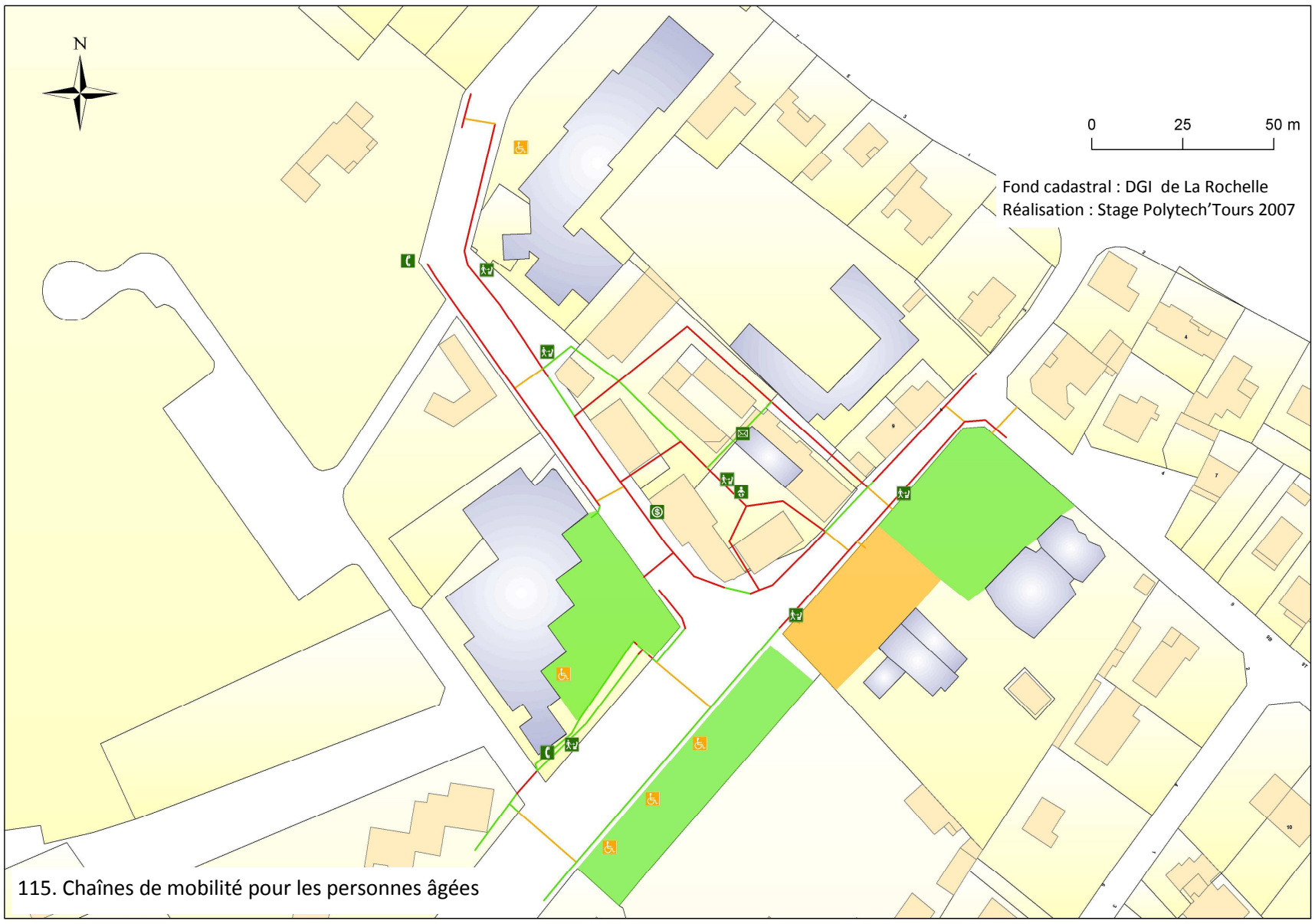
Un handicapé visuel peut accéder aux différents commerces bordant la place. Aucun autre cheminement ne lui est offert à partir de cette place de stationnement puisque l'absence de bandes d'éveil de vigilance l'empêche de traverser l'allée des Pins.

- ✓ A partir du parking de la salle polyvalente :

De ce parking, une personne atteinte de handicap visuel a les mêmes possibilités de cheminement que depuis le parking du boulevard de la plage.

207

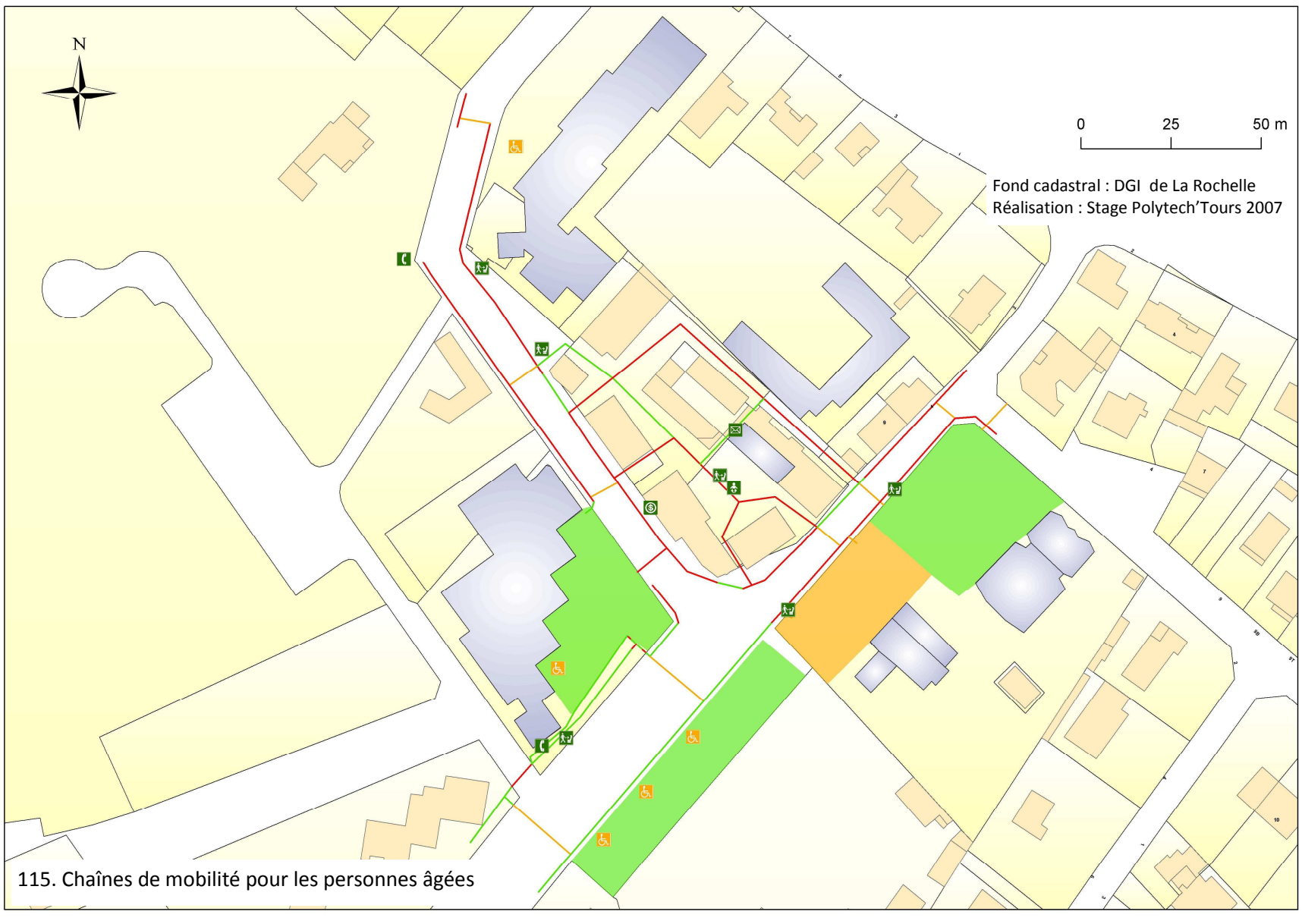
*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*




115. Chaînes de mobilité pour les personnes âgées



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




115. Chaînes de mobilité pour les personnes âgées

Chaînes de mobilité pour les personnes âgées :

- ✓ A partir du parking du boulevard de la Plage :

Une personne âgée peut se rendre sur la place de la mairie et avoir accès à l'office du tourisme et à la mairie mais également sur le parking de la salle polyvalente et avoir accès à cette salle et à la bibliothèque. Elle peut traverser le boulevard de la plage au niveau des trois passages piétons et ainsi avoir accès à tous les services et équipements de la ZAC. A l'intérieur de celle-ci, elle devra faire attention aux nombreuses grilles d'évacuations situées dans la rigole centrale. Elle peut sortir de la ZAC qu'au niveau du deuxième accès dans l'allée des Pins et rejoindre la maison de retraite. En effet au débouché du premier accès dans l'allée des Pins, des grilles d'évacuation sont présentes de part et d'autre et contraignent le cheminement. Une personne âgée peut également se rendre sur la place commerçante et accéder aux différents commerces la bordant. De cette place, elle peut avoir les différentes possibilités de cheminement décrites ci-dessous.

- ✓ A partir du parking de la place commerçante :

Une personne âgée peut accéder aux différents commerces bordant la place. Elle peut remonter l'allée des Pins en direction de la maison de retraite et accéder à une cabine téléphonique. Elle doit utiliser le troisième passage piéton dans l'allée des Pins pour traverser et rejoindre ainsi la maison de retraite. Elle peut traverser le boulevard de la Plage pour se rendre sur le parking du boulevard de la Plage et avoir les mêmes possibilités de cheminement décrites ci-dessus.

- ✓ A partir du parking du boulevard de la salle polyvalente :

Une personne âgée a la même possibilité de cheminement qu'à partir des deux parkings précédents.
Sur ce périmètre, seule la portion de trottoir entre le deuxième accès dans l'allée des Pins et le passage piéton en face de la place de la mairie est impraticable pour une personne âgée.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Chaînes de mobilité pour les personnes âgées :

- ✓ A partir du parking du boulevard de la Plage :

Une personne âgée peut se rendre sur la place de la mairie et avoir accès à l'office du tourisme et à la mairie mais également sur le parking de la salle polyvalente et avoir accès à cette salle et à la bibliothèque. Elle peut traverser le boulevard de la plage au niveau des trois passages piétons et ainsi avoir accès à tous les services et équipements de la ZAC. A l'intérieur de celle-ci, elle devra faire attention aux nombreuses grilles d'évacuations situées dans la rigole centrale. Elle peut sortir de la ZAC qu'au niveau du deuxième accès dans l'allée des Pins et rejoindre la maison de retraite. En effet au débouché du premier accès dans l'allée des Pins, des grilles d'évacuation sont présentes de part et d'autre et contraignent le cheminement. Une personne âgée peut également se rendre sur la place commerçante et accéder aux différents commerces la bordant. De cette place, elle peut avoir les différentes possibilités de cheminement décrites ci-dessous.

- ✓ A partir du parking de la place commerçante :

Une personne âgée peut accéder aux différents commerces bordant la place. Elle peut remonter l'allée des Pins en direction de la maison de retraite et accéder à une cabine téléphonique. Elle doit utiliser le troisième passage piéton dans l'allée des Pins pour traverser et rejoindre ainsi la maison de retraite. Elle peut traverser le boulevard de la Plage pour se rendre sur le parking du boulevard de la Plage et avoir les mêmes possibilités de cheminement décrites ci-dessus.

- ✓ A partir du parking du boulevard de la salle polyvalente :

Une personne âgée a la même possibilité de cheminement qu'à partir des deux parkings précédents.
Sur ce périmètre, seule la portion de trottoir entre le deuxième accès dans l'allée des Pins et le passage piéton en face de la place de la mairie est impraticable pour une personne âgée.

209

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

### I.7.3 L'élaboration de préconisations d'aménagement à partir des enjeux soulevés pour le périmètre :

A partir des comptages précédents et de la mise en évidence des chaînes de mobilité les atouts et les faiblesses du périmètre peuvent se dégager.

| Atouts |
|---|
| Prise en compte de l'accessibilité dans les nouveaux aménagements (ZAC, boulevard de la Plage) |
| Marquage au sol du cheminement (de l'école dans la ZAC au passage piéton) |
| |
| |
| |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| Contraintes topographiques naturelles |
| Revêtement fortement dégradé |

116. Atouts et faiblesses du périmètre

Comme annoncé, des enjeux sont proposés pour répondre aux faiblesses décrites ci-dessus tout en s'appuyant sur les éventuels atouts.

L'élaboration des chaînes de mobilité correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'enjeux ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Grand-Village-Plage
- Offrir à chacun la possibilité de traverser en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- S'adapter aux contraintes naturelles
- Remédier au paramètre qui fait le plus souvent défaut sur le cheminement



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

I.7.3 L'élaboration de préconisations d'aménagement à partir des enjeux soulevés pour le périmètre :

A partir des comptages précédents et de la mise en évidence des chaînes de mobilité les atouts et les faiblesses du périmètre peuvent se dégager.

Atouts

Prise en compte de l'accessibilité dans les nouveaux aménagements (ZAC, boulevard de la Plage)

Marquage au sol du cheminement (de l'école dans la ZAC au passage piéton)

Faiblesses

Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur signalisation

Mauvais traitement des passages piétons

Grilles d'évacuation des eaux non-conformes

Contraintes topographiques naturelles

Revêtement fortement dégradé

116. Atouts et faiblesses du périmètre

Comme annoncé, des enjeux sont proposés pour répondre aux faiblesses décrites ci-dessus tout en s'appuyant sur les éventuels atouts.

L'élaboration des chaînes de mobilité correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'enjeux ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Grand-Village-Plage
- Offrir à chacun la possibilité de traverser en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- S'adapter aux contraintes naturelles
- Remédier au paramètre qui fait le plus souvent défaut sur le cheminement

210

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux actions à mener ultérieurement et ce en priorité :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation. Pour les places réservées aux personnes handicapées le long du boulevard de la Plage et sur le parking du supermarché un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires.
  Matérialisation de nouvelles places de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation et des chaînes de mobilité de nouvelles places seraient nécessaires sur le parking de la salle polyvalente ou devant la Mairie.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de bandes d'éveil de vigilance. Les trois passages piétons au niveau du nouvel aménagement nécessitent la mise en place de bandes d'éveil de vigilance. Tous les autres nécessitent des abaissés aux normes et des bandes d'éveil de vigilance. De manière générale, les bandes blanches doivent être dans l'alignement des abaissés de bordures de trottoir.

- ✓ Mise aux normes des grilles d'évacuation. Celle située sur le passage piéton de l'allée des pins, du côté de la ZAC en face du supermarché, est la plus gênante au cheminement d'une personne à mobilité réduite.

- ✓ Seule une rue de notre périmètre, l'allée des Pins, présente une forte topographie mais celle-ci a déjà été prise en compte par la mise en place de garde-corps et de bancs pour se reposer.

- ✓ Mise aux normes du revêtement du cheminement piéton. Les travaux de revêtement sur le nouvel aménagement sont à poursuivre dans l'allée des Pins et dans la portion du boulevard non rénovée. A l'image du cheminement pour enfant de la ZAC, il est intéressant d'utiliser des couleurs et des différences de revêtement du sol pour faciliter le repérage des personnes à mobilité réduite.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux actions à mener ultérieurement et ce en priorité :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation. Pour les places réservées aux personnes handicapées le long du boulevard de la Plage et sur le parking du supermarché un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires.
  Matérialisation de nouvelles places de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation et des chaînes de mobilité de nouvelles places seraient nécessaires sur le parking de la salle polyvalente ou devant la Mairie.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de bandes d'éveil de vigilance. Les trois passages piétons au niveau du nouvel aménagement nécessitent la mise en place de bandes d'éveil de vigilance. Tous les autres nécessitent des abaissés aux normes et des bandes d'éveil de vigilance. De manière générale, les bandes blanches doivent être dans l'alignement des abaissés de bordures de trottoir.

- ✓ Mise aux normes des grilles d'évacuation. Celle située sur le passage piéton de l'allée des pins, du côté de la ZAC en face du supermarché, est la plus gênante au cheminement d'une personne à mobilité réduite.

- ✓ Seule une rue de notre périmètre, l'allée des Pins, présente une forte topographie mais celle-ci a déjà été prise en compte par la mise en place de garde-corps et de bancs pour se reposer.

- ✓ Mise aux normes du revêtement du cheminement piéton. Les travaux de revêtement sur le nouvel aménagement sont à poursuivre dans l'allée des Pins et dans la portion du boulevard non rénovée. A l'image du cheminement pour enfant de la ZAC, il est intéressant d'utiliser des couleurs et des différences de revêtement du sol pour faciliter le repérage des personnes à mobilité réduite.

211

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

# Saint-Trojan-les-Bains



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

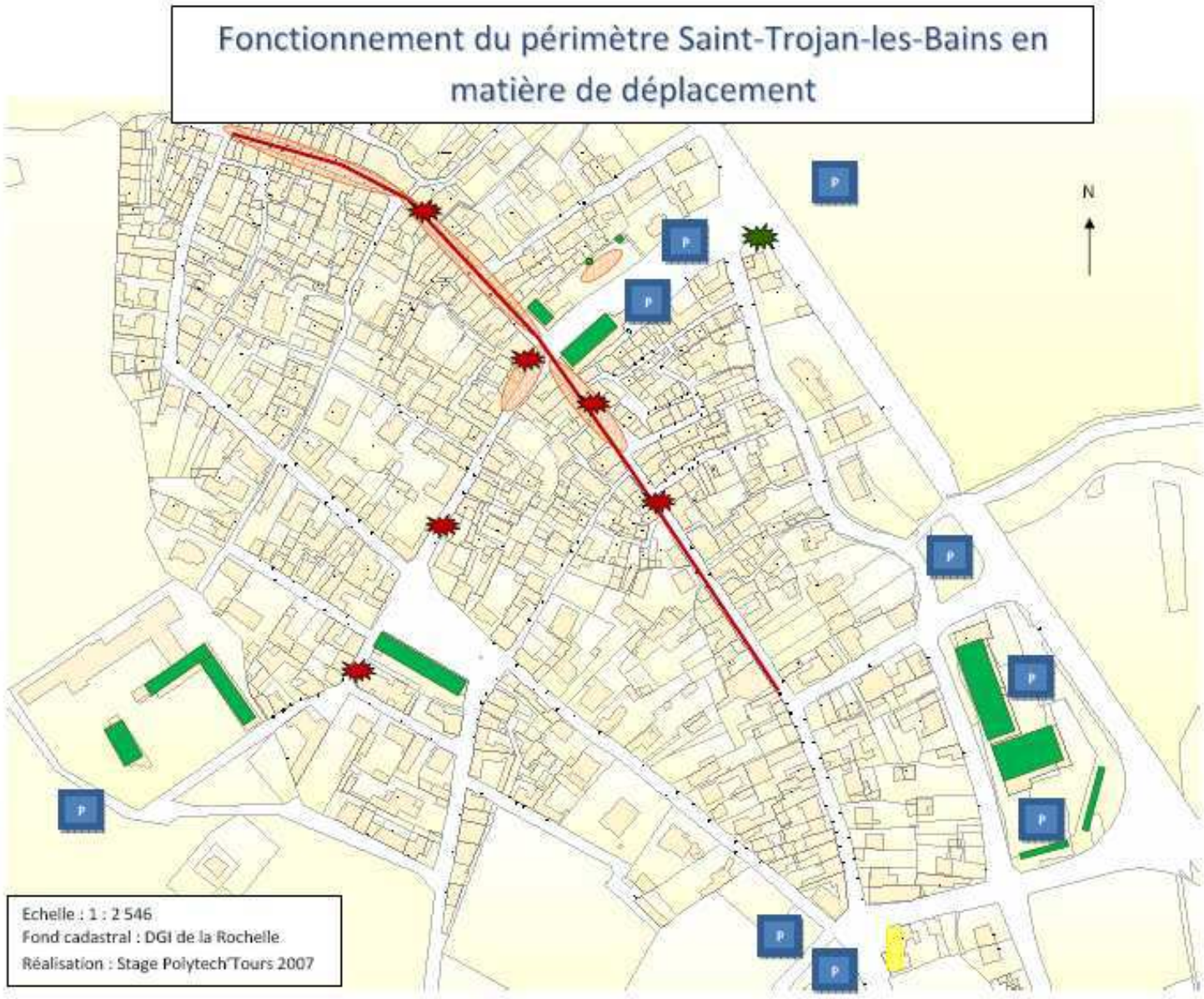
Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Saint-Trojan-les-Bains

213

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

**Carte 117 :**






*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

**Carte 117 :**



# Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement

**Périmètre** : Saint-Trojan-les-Bains

**Date** : Le 31 mai 2007

## Sites générateurs de déplacements

- centre-ville - zone portuaire
- Zone commerçante, marchés
- **Services** : Poste, banques, Trésor public, cabinet médical, laboratoire d'analyse, hôpital, maison de retraite, office du tourisme, institutions, gendarmerie ...
- **Equipements publics** : mairie, église, école, collège, crèche, WC publics, salle des fêtes, foyer rural, complexe sportif, musée, cimetière, square/jardin...

## Infrastructures de déplacement

- **voies ouvertes à la circulation publique, vitesse limite, zone 30** : La rue de la République, le boulevard de la plage (du port au centre Hélio-marin) et la rue de Charles de Gaulle sont en zone 30.
- gare routière, port
- voies piétonnes,
- voies semi-piétonnes,
- voies cyclables
- **aires de stationnement** :
  - Parking de la Salle des Fêtes : 61 places dont deux réservées aux personnes handicapées
  - Parking de la Salle de l'Epron : environ 20 places de parking
  - Parking des Marais Perdus : environ 100 places dont deux réservées aux personnes handicapées
  - Parking de la Place des Filles de la Sagesse : 12 places de parking
  - Parking de l'Eglise : 2 places dont une réservée aux personnes handicapées
  - Parking Patoizeau : 37 places dont une réservée aux personnes handicapées
  - Parking de l'Ecole : environ 30 places dont trois places réservées aux personnes handicapées
  - Parking Place du Maréchal Leclerc : environ 60 places dont deux places réservées aux personnes handicapées
  - Parking Boulevard Pierre Wichn : 19 places dont une réservée aux personnes handicapées

## Interface entre différents modes

- Zone de conflits PMR/piéton-voiture
- Zone de conflits PMR-vélo

**118. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
I. Analyse du travail de terrain

Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement

Périmètre : Saint-Trojan-les-Bains

Date : Le 31 mai 2007

Sites générateurs de déplacements

- centre-ville - zone portuaire
- Zone commerçante, marchés
- Services : Poste, banques, Trésor public, cabinet médical, laboratoire d'analyse, hôpital, maison de retraite, office du tourisme, institutions, gendarmerie ...
- Equipements publics : mairie, église, école, collège, crèche, WC publics, salle des fêtes, foyer rural, complexe sportif, musée, cimetière, square/jardin...

Infrastructures de déplacement

- voies ouvertes à la circulation publique, vitesse limite, zone 30 : La rue de la République, le boulevard de la plage (du port au centre Hélio-marin) et la rue de Charles de Gaulle sont en zone 30.
- gare routière, port
- voies piétonnes,
- voies semi-piétonnes,
- voies cyclables
- aires de stationnement :
  - Parking de la Salle des Fêtes : 61 places dont deux réservées aux personnes handicapées
  - Parking de la Salle de l'Epron : environ 20 places de parking
  - Parking des Marais Perdus : environ 100 places dont deux réservées aux personnes handicapées
  - Parking de la Place des Filles de la Sagesse : 12 places de parking
  - Parking de l'Eglise : 2 places dont une réservée aux personnes handicapées
  - Parking Patoizeau : 37 places dont une réservée aux personnes handicapées
  - Parking de l'Ecole : environ 30 places dont trois places réservées aux personnes handicapées
  - Parking Place du Maréchal Leclerc : environ 60 places dont deux places réservées aux personnes handicapées
  - Parking Boulevard Pierre Wichn : 19 places dont une réservée aux personnes handicapées

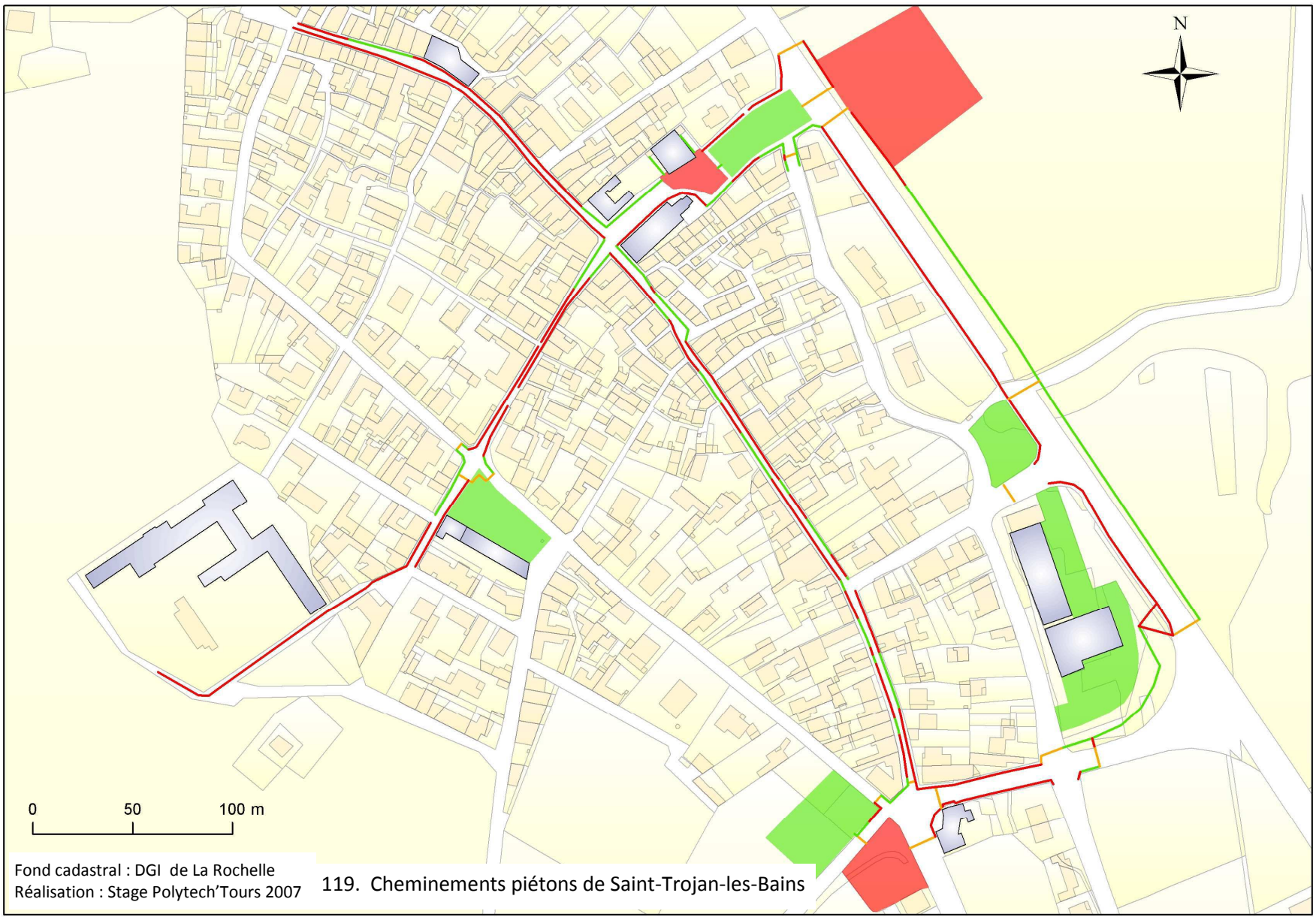
Interface entre différents modes

- Zone de conflits PMR/piéton-voiture
- Zone de conflits PMR-vélo

118. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement

215

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron — POLYTECH'TOURS - Département aménagement

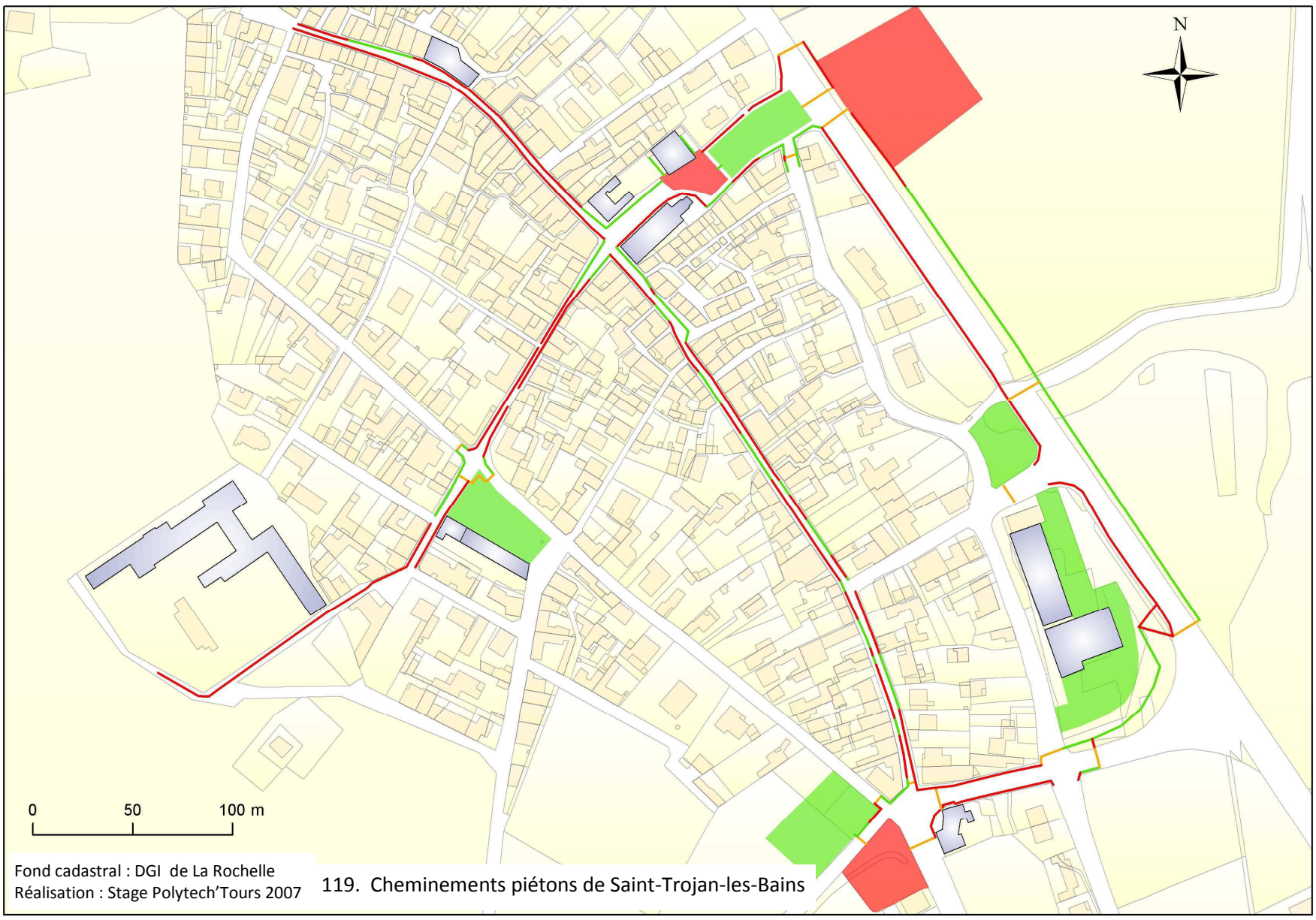



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

119. Cheminements piétons de Saint-Trojan-les-Bains



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

119. Cheminements piétons de Saint-Trojan-les-Bains

### I.8.1 L'analyse du périmètre sur Saint-Trojan-les-Bains en chiffres :

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., le périmètre de Saint-Trojan-les-Bains a été découpé en 197 tronçons.

> Cheminement de pondération 1

47 tronçons sélectionnés

> Cheminement de pondération 2

19 tronçons sélectionnés,

- ✓ Sur la sélection de ces 19 tronçons, 18 sont dus à leur pondération de revêtement.
- ✓ Sur ces 19 tronçons, 17 sont des passages piétons qui ne possèdent soit pas de bande d'éveil de vigilance soit un marquage au sol mal matérialisé

> Cheminement de pondération 3

131 tronçons sélectionnés,

- ✓ 2 de ces tronçons correspondent à de la voirie.
- ✓ Etudions maintenant la raison de cette pondération pour les 129 tronçons restants :
  - 108 ont une pondération largeur égale à 3
  - 22 ont une pondération topographie égale à 3
  - 7 ont une pondération revêtement égale à 3

**Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Saint-Trojan-les-Bains est la largeur. Ceci peut s'expliquer simplement par le fait que l'on se trouve dans un bourg ancien exposé au vent.**

Parmi ces 129 tronçons,

- 1 tronçon cumule les trois pondérations égales à 3
- 0 tronçon cumule les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la topographie (hors celui ci-dessus)
- 0 tronçon cumule les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la largeur (hors celui ci-dessus)
- 6 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour la topographie et la largeur (hors celui ci-dessus)



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

I.8.1 L'analyse du périmètre sur Saint-Trojan-les-Bains en chiffres :

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., le périmètre de Saint-Trojan-les-Bains a été découpé en 197 tronçons.

> Cheminement de pondération 1

47 tronçons sélectionnés

> Cheminement de pondération 2

19 tronçons sélectionnés,

- ✓ Sur la sélection de ces 19 tronçons, 18 sont dus à leur pondération de revêtement.
- ✓ Sur ces 19 tronçons, 17 sont des passages piétons qui ne possèdent soit pas de bande d'éveil de vigilance soit un marquage au sol mal matérialisé

> Cheminement de pondération 3

131 tronçons sélectionnés,

- ✓ 2 de ces tronçons correspondent à de la voirie.
- ✓ Etudions maintenant la raison de cette pondération pour les 129 tronçons restants :
  - 108 ont une pondération largeur égale à 3
  - 22 ont une pondération topographie égale à 3
  - 7 ont une pondération revêtement égale à 3

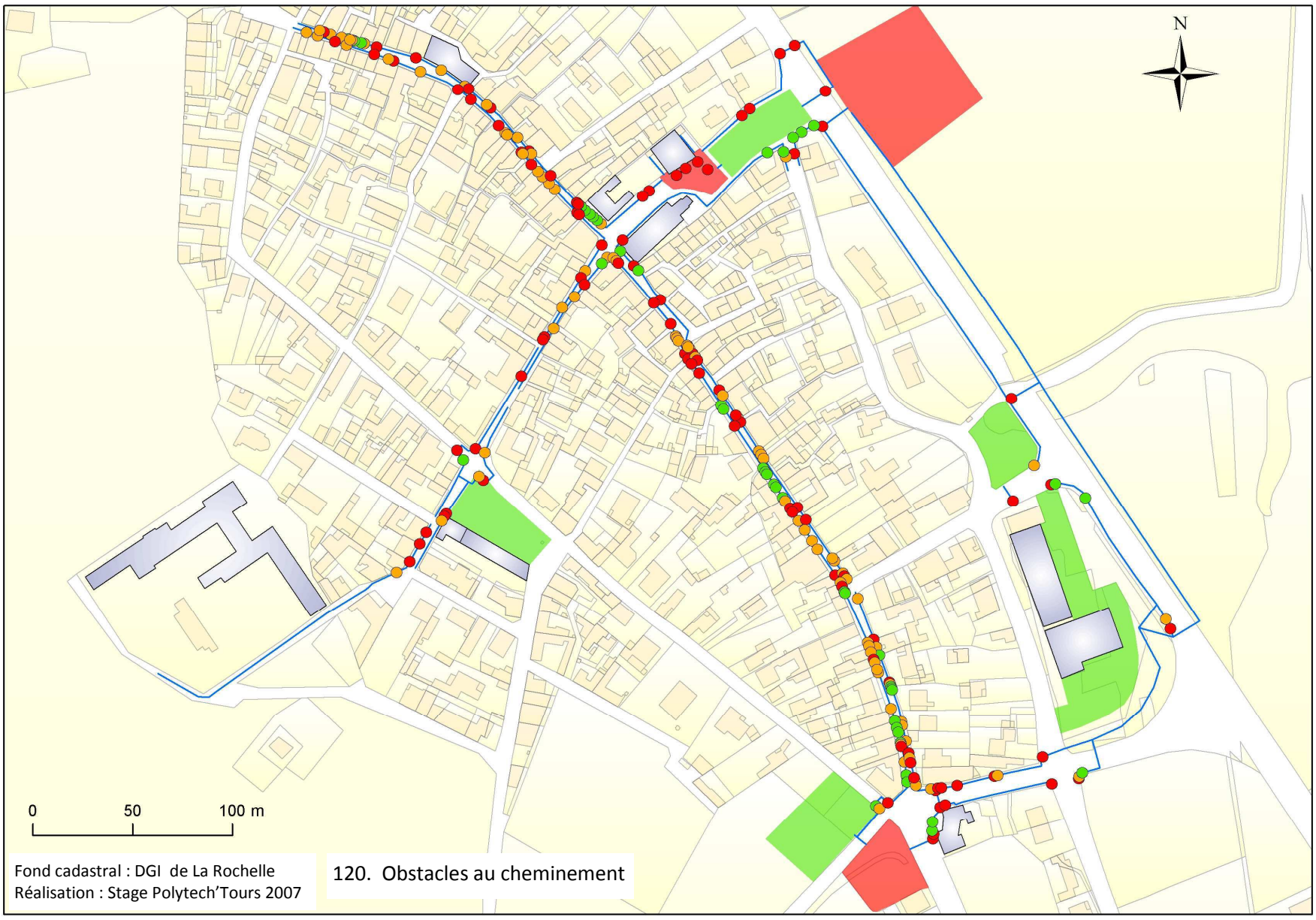
**Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Saint-Trojan-les-Bains est la largeur. Ceci peut s'expliquer simplement par le fait que l'on se trouve dans un bourg ancien exposé au vent.**

Parmi ces 129 tronçons,

- 1 tronçon cumule les trois pondérations égales à 3
- 0 tronçon cumule les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la topographie (hors celui ci-dessus)
- 0 tronçon cumule les pondérations égales à 3 pour le revêtement et la largeur (hors celui ci-dessus)
- 6 tronçons cumulent les pondérations égales à 3 pour la topographie et la largeur (hors celui ci-dessus)

217

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

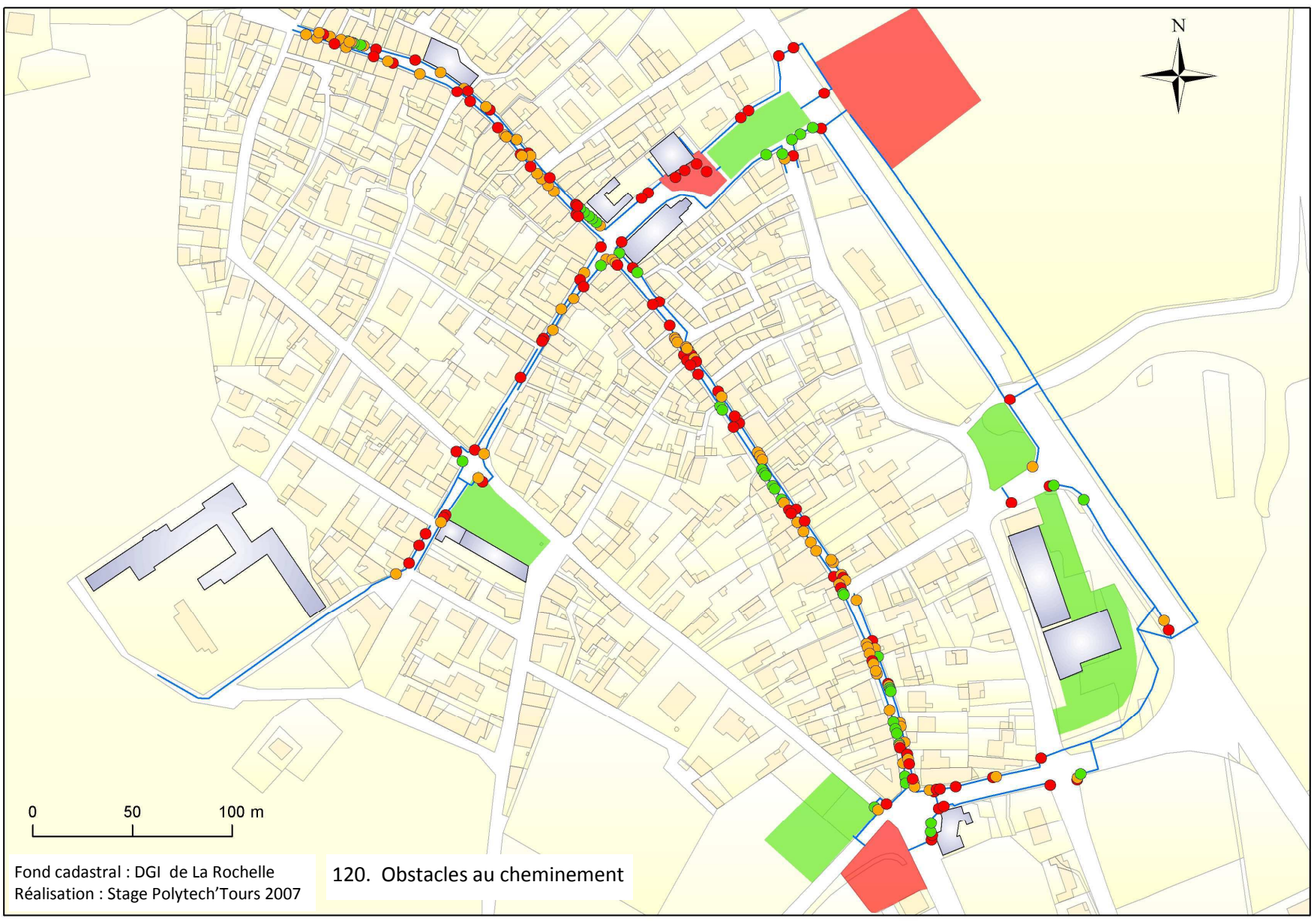



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

120. Obstacles au cheminement



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

120. Obstacles au cheminement

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 218 obstacles ont été recensés sur le périmètre de Saint-Trojan-les-Bains.

> Obstacles de pondération 1

43 obstacles sélectionnés, ils n'ont donc pas d'influence sur le cheminement piéton

> Obstacles de pondération 2

82 obstacles sélectionnés,

- ✓ 26 potelets
- ✓ 16 jardinières
- ✓ 8 panneaux de signalisation et 7 pancartes commerçantes
- ✓ 7 végétations et 2 parterres de fleurs
- ✓ 6 étalages et 3 terrasses
- ✓ 3 poubelles
- ✓ 2 barrières mobiles
- ✓ 1 bordure de trottoir et 1 panneau d'indication

**Parmi les obstacles au cheminement qui peuvent se changer facilement une catégorie se distingue : les potelets. Ils ont tous été comptabilisés dans une seule et même rue, la rue de la République.**

> Obstacles de pondération 3

93 obstacles sélectionnés,

- ✓ 44 grilles d'évacuation
- ✓ 17 bordures de trottoir
- ✓ 11 marches :
  - 10 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement et donc laissent un passage < à 0,80 m
  - 1 constitue un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement : 4 marches entre 8 et 15 cm
- ✓ 9 lampadaires
- ✓ 3 tableaux EDF
- ✓ 2 escaliers
- ✓ 2 feux tricolores
- ✓ 2 gouttières et 2 plaques trottoir
- ✓ 1 potelet

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les déficients moteurs se distinguent nettement les grilles d'évacuation des eaux. Ces grilles sont localisées dans le centre-ville majoritairement piéton. Les piétons ont la possibilité d'y circuler librement et peuvent donc être gênés par ces grilles.**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 218 obstacles ont été recensés sur le périmètre de Saint-Trojan-les-Bains.

> Obstacles de pondération 1

43 obstacles sélectionnés, ils n'ont donc pas d'influence sur le cheminement piéton

> Obstacles de pondération 2

82 obstacles sélectionnés,

- ✓ 26 potelets
- ✓ 16 jardinières
- ✓ 8 panneaux de signalisation et 7 pancartes commerçantes
- ✓ 7 végétations et 2 parterres de fleurs
- ✓ 6 étalages et 3 terrasses
- ✓ 3 poubelles
- ✓ 2 barrières mobiles
- ✓ 1 bordure de trottoir et 1 panneau d'indication

**Parmi les obstacles au cheminement qui peuvent se changer facilement une catégorie se distingue : les potelets. Ils ont tous été comptabilisés dans une seule et même rue, la rue de la République.**

> Obstacles de pondération 3

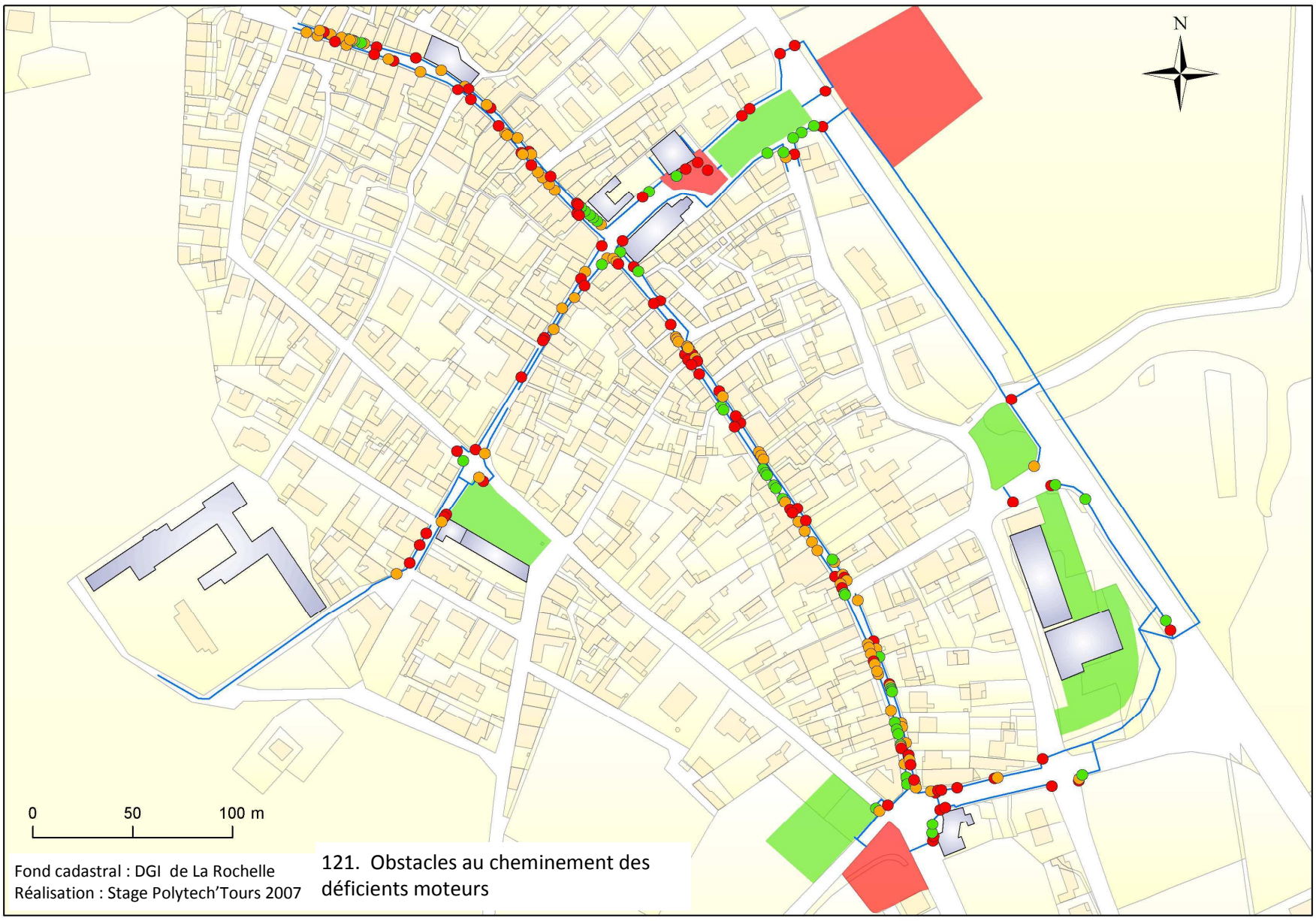
93 obstacles sélectionnés,

- ✓ 44 grilles d'évacuation
- ✓ 17 bordures de trottoir
- ✓ 11 marches :
  - 10 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement et donc laissent un passage < à 0,80 m
  - 1 constitue un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement : 4 marches entre 8 et 15 cm
- ✓ 9 lampadaires
- ✓ 3 tableaux EDF
- ✓ 2 escaliers
- ✓ 2 feux tricolores
- ✓ 2 gouttières et 2 plaques trottoir
- ✓ 1 potelet

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les déficients moteurs se distinguent nettement les grilles d'évacuation des eaux. Ces grilles sont localisées dans le centre-ville majoritairement piéton. Les piétons ont la possibilité d'y circuler librement et peuvent donc être gênés par ces grilles.**

219

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

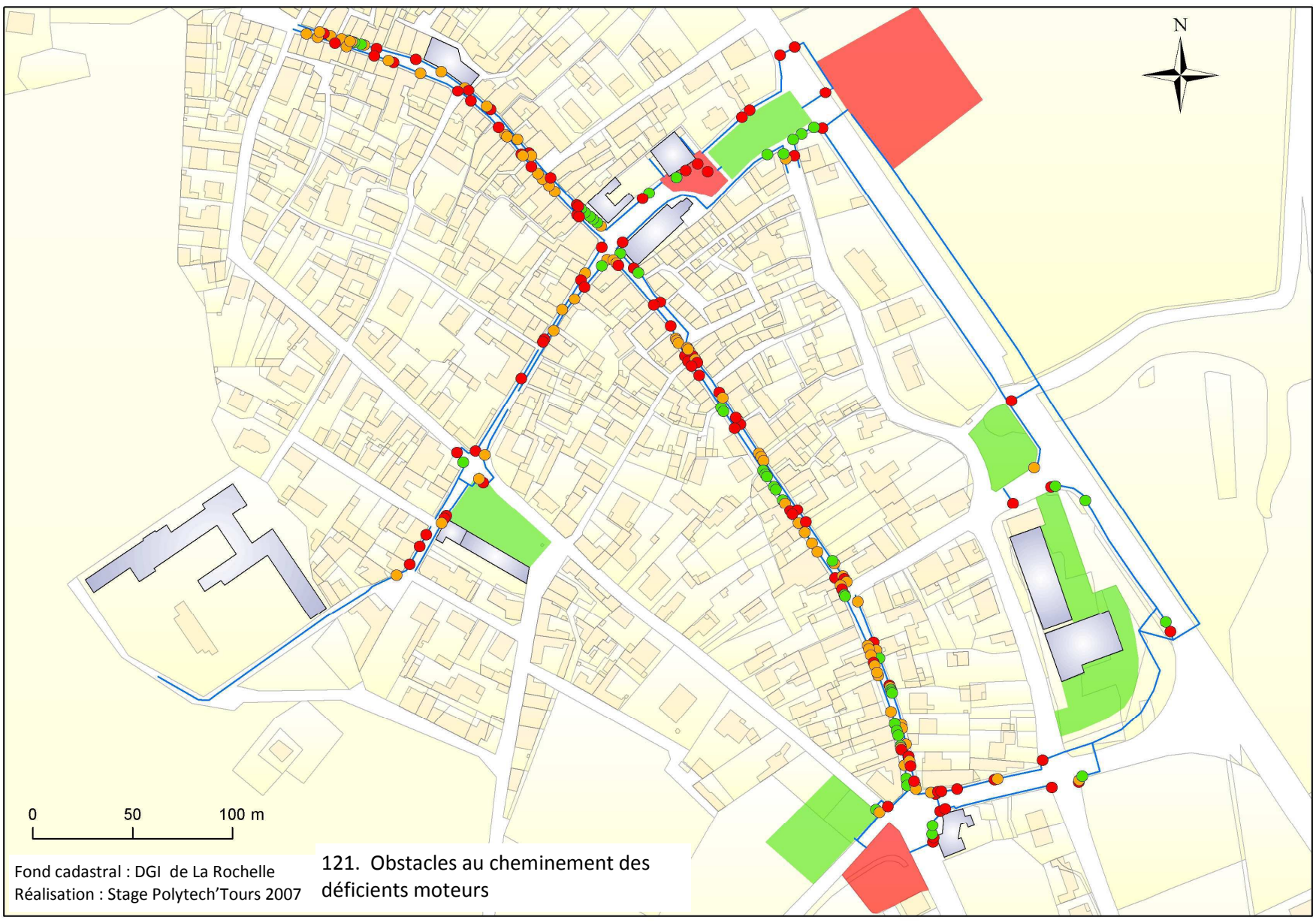



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

121. Obstacles au cheminement des déficients moteurs



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

121. Obstacles au cheminement des déficients moteurs

> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 47 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience motrice.
- ✓ 80 sont de pondération égale à 2,
  - 26 potelets
  - 16 jardinières
  - 7 panneaux de signalisation
  - 7 pancartes commerçantes
  - 6 végétations
  - 6 étalages
  - 3 poubelles
  - 3 terrasses
  - 2 barrières mobiles
  - 2 parterres de fleurs
  - 1 bordure de trottoir
  - 1 panneau d'indication
- ✓ 91 sont de pondération égale à 3,
  - 44 grilles d'évacuation
  - 17 bordures de trottoir
  - 11 marches
    - 10 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement et donc laissent un passage < à 0,80 m
    - 1 constitue un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement : 4 marches entre 8 et 15 cm
  - 9 lampadaires
  - 3 tableaux EDF
  - 2 escaliers
  - 2 feux tricolores
  - 2 gouttières
  - 1 potelet

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les déficients moteurs se distinguent nettement les grilles d'évacuation des eaux. Comme expliqué ci-dessus, les déficients moteurs ont la possibilité de circuler librement et peuvent donc être gênés par ces grilles.**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
I. Analyse du travail de terrain

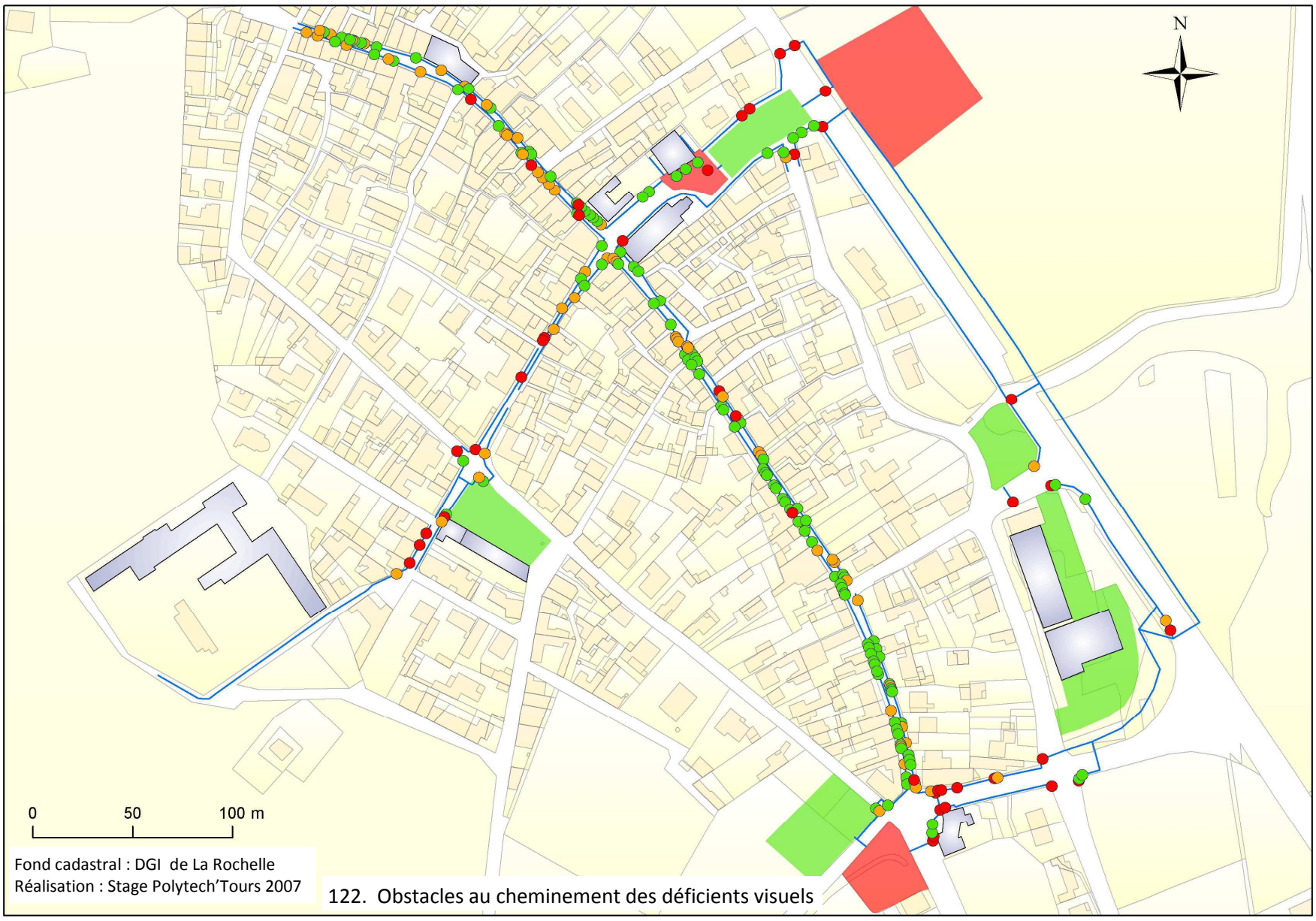
> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 47 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience motrice.
- ✓ 80 sont de pondération égale à 2,
  - 26 potelets
  - 16 jardinières
  - 7 panneaux de signalisation
  - 7 pancartes commerçantes
  - 6 végétations
  - 6 étalages
  - 3 poubelles
  - 3 terrasses
  - 2 barrières mobiles
  - 2 parterres de fleurs
  - 1 bordure de trottoir
  - 1 panneau d'indication
- ✓ 91 sont de pondération égale à 3,
  - 44 grilles d'évacuation
  - 17 bordures de trottoir
  - 11 marches
    - 10 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement et donc laissent un passage < à 0,80 m
    - 1 constitue un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement : 4 marches entre 8 et 15 cm
  - 9 lampadaires
  - 3 tableaux EDF
  - 2 escaliers
  - 2 feux tricolores
  - 2 gouttières
  - 1 potelet

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les déficients moteurs se distinguent nettement les grilles d'évacuation des eaux. Comme expliqué ci-dessus, les déficients moteurs ont la possibilité de circuler librement et peuvent donc être gênés par ces grilles.**

221

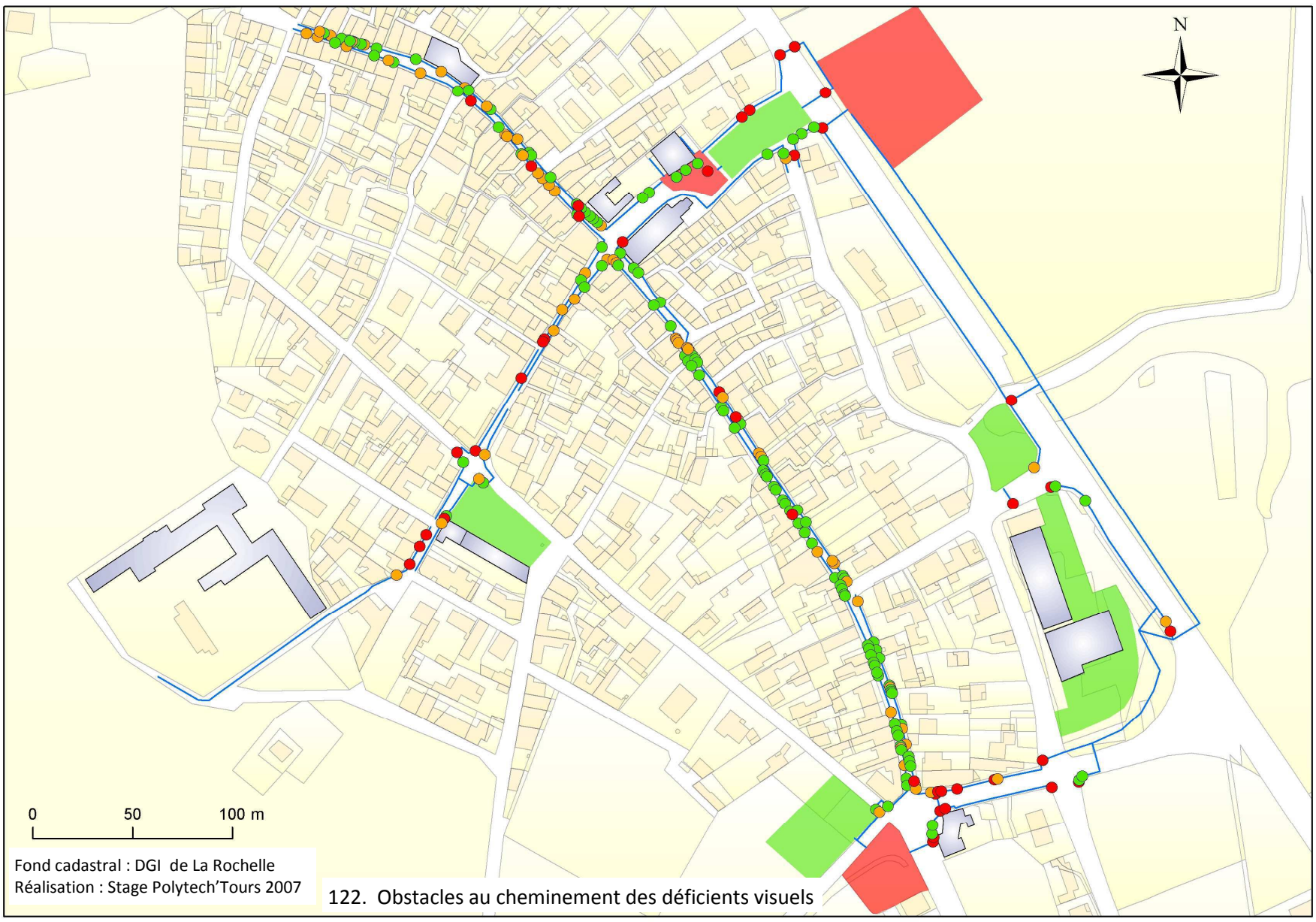
*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*




122. Obstacles au cheminement des déficients visuels



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




122. Obstacles au cheminement des déficients visuels

> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences visuelles :

- ✓ 115 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience visuelle.
- ✓ 61 sont de pondération égale à 2
  - 15 jardinières
  - 11 potelets
  - 7 végétations
  - 6 panneaux de signalisation
  - 6 pancartes commerçantes
  - 6 étalages
  - 3 poubelles
  - 3 terrasses
  - 2 parterres de fleurs
  - 1 bordure de trottoir
  - 1 panneau d'indication
- ✓ 42 sont de pondération égale à 3
  - 17 bordures de trottoir
  - 10 marches
    - 9 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement et donc laissent un passage < à 0,80 m
    - 1 constitue un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement : 4 marches entre 8 et 15 cm
  - 6 lampadaires
  - 2 tableaux EDF
  - 2 escaliers
  - 2 feux tricolores
  - 2 gouttières
  - 1 potelet

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les déficients visuels les bordures se distinguent. Elles sont situées de part et d'autre d'une intersection ou d'un passage piéton et représentent un obstacle voire un danger pour les déficients visuels dans la mesure où la traversée de la voirie n'est pas indiquée par une bande d'éveil de vigilance.**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

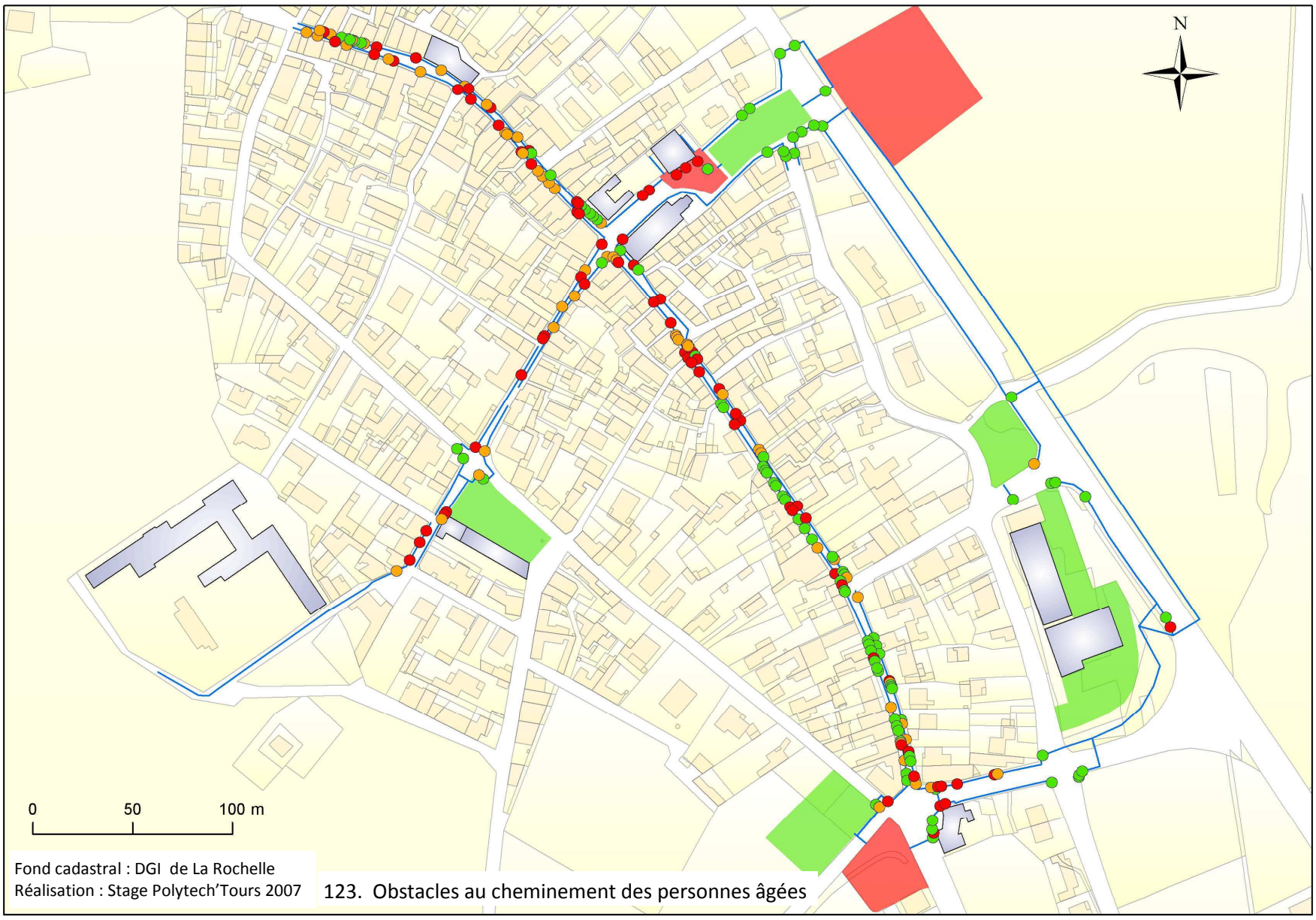
> Obstacles pour personnes atteintes de déficiences visuelles :

- ✓ 115 obstacles ne gênent pas les personnes ayant une déficience visuelle.
- ✓ 61 sont de pondération égale à 2
  - 15 jardinières
  - 11 potelets
  - 7 végétations
  - 6 panneaux de signalisation
  - 6 pancartes commerçantes
  - 6 étalages
  - 3 poubelles
  - 3 terrasses
  - 2 parterres de fleurs
  - 1 bordure de trottoir
  - 1 panneau d'indication
- ✓ 42 sont de pondération égale à 3
  - 17 bordures de trottoir
  - 10 marches
    - 9 représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement et donc laissent un passage < à 0,80 m
    - 1 constitue un obstacle du fait de leur présence au sein du cheminement : 4 marches entre 8 et 15 cm
  - 6 lampadaires
  - 2 tableaux EDF
  - 2 escaliers
  - 2 feux tricolores
  - 2 gouttières
  - 1 potelet

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les déficients visuels les bordures se distinguent. Elles sont situées de part et d'autre d'une intersection ou d'un passage piéton et représentent un obstacle voire un danger pour les déficients visuels dans la mesure où la traversée de la voirie n'est pas indiquée par une bande d'éveil de vigilance.**

223

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

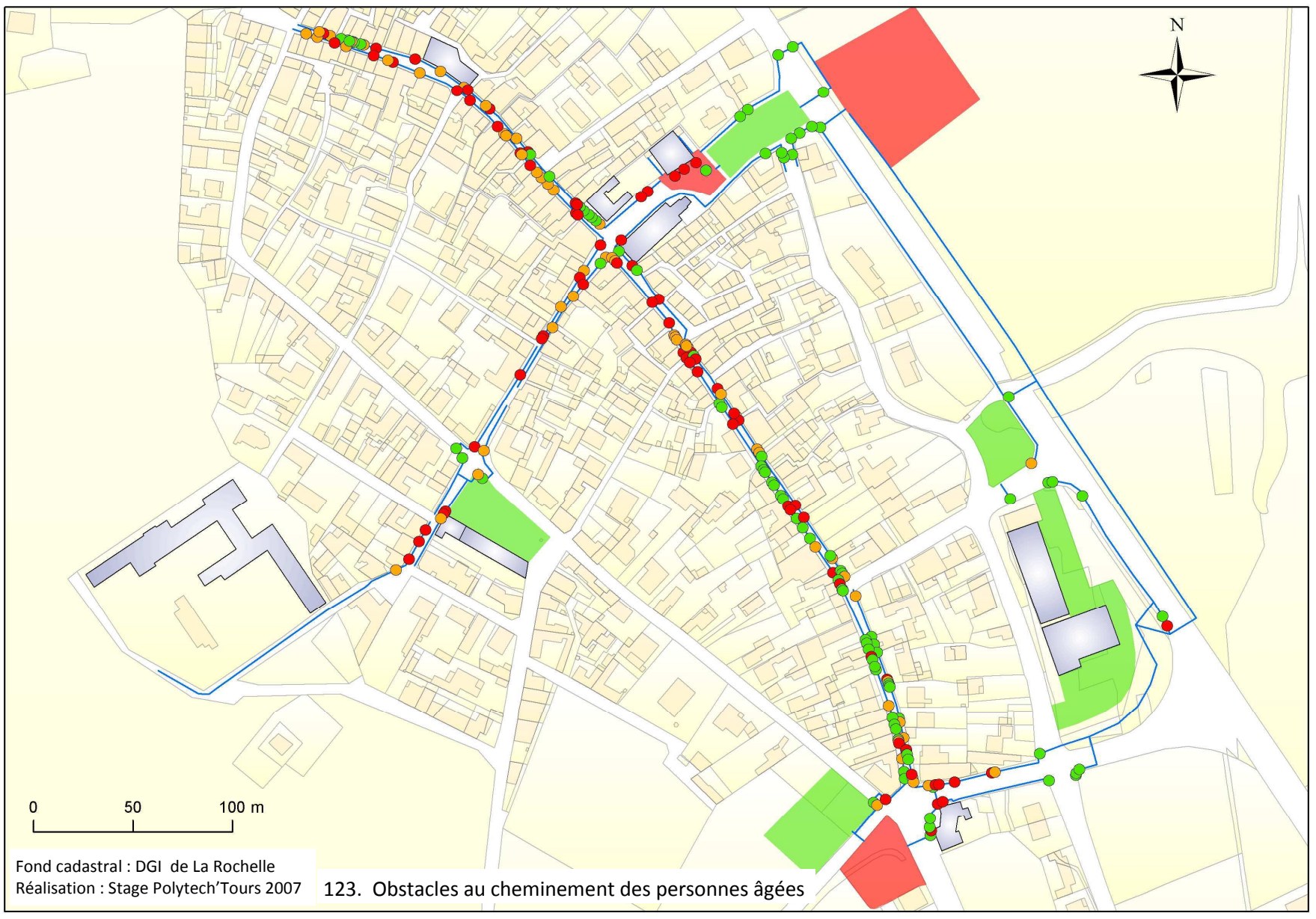



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

123. Obstacles au cheminement des personnes âgées



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

123. Obstacles au cheminement des personnes âgées

> Obstacles pour personnes âgées :

- ✓ 89 obstacles ne gênent pas les personnes âgées.
- ✓ 58 sont de pondération égale à 2
  - 15 jardinières
  - 11 potelets
  - 6 pancartes commerçantes
  - 6 végétations
  - 6 étalages
  - 5 panneaux de signalisation
  - 3 poubelles
  - 3 terrasses
  - 2 parterres de fleurs
  - 1 panneau d'indication
- ✓ 71 ont de pondération égale à 3
  - 44 grilles d'évacuation
  - 9 marches, toutes représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement et donc laissent un passage <0,80 m
  - 6 lampadaires
  - 2 tableaux EDF
  - 2 escaliers
  - 2 feux tricolores
  - 2 gouttières
  - 2 plaques trottoir
  - 1 potelet
  - 1 bordure de trottoir

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les personnes âgées les grilles d'évacuation des eaux se distinguent nettement. Comme expliqué ci-dessus, la majorité de ces grilles sont localisées dans le centre-ville sur le cheminement piéton. Les personnes âgées ont donc la possibilité d'y circuler librement mais celles se déplaçant à l'aide de cannes ou de déambulateurs peuvent donc être gênées par ces grilles.**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

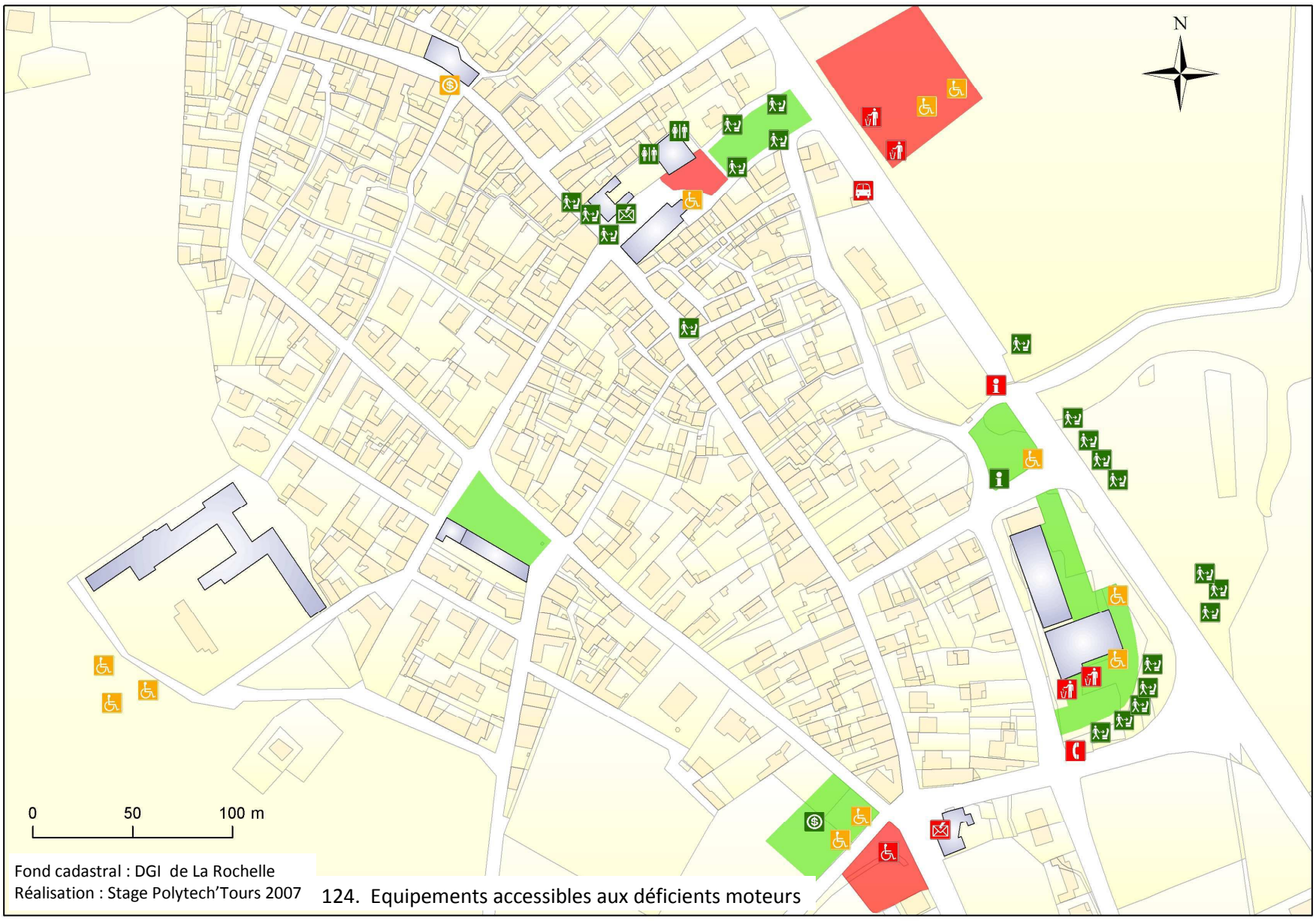
> Obstacles pour personnes âgées :

- ✓ 89 obstacles ne gênent pas les personnes âgées.
- ✓ 58 sont de pondération égale à 2
  - 15 jardinières
  - 11 potelets
  - 6 pancartes commerçantes
  - 6 végétations
  - 6 étalages
  - 5 panneaux de signalisation
  - 3 poubelles
  - 3 terrasses
  - 2 parterres de fleurs
  - 1 panneau d'indication
- ✓ 71 ont de pondération égale à 3
  - 44 grilles d'évacuation
  - 9 marches, toutes représentent une interface piéton-cadre bâti car elles empiètent sur le cheminement et donc laissent un passage <0,80 m
  - 6 lampadaires
  - 2 tableaux EDF
  - 2 escaliers
  - 2 feux tricolores
  - 2 gouttières
  - 2 plaques trottoir
  - 1 potelet
  - 1 bordure de trottoir

**Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les personnes âgées les grilles d'évacuation des eaux se distinguent nettement. Comme expliqué ci-dessus, la majorité de ces grilles sont localisées dans le centre-ville sur le cheminement piéton. Les personnes âgées ont donc la possibilité d'y circuler librement mais celles se déplaçant à l'aide de cannes ou de déambulateurs peuvent donc être gênées par ces grilles.**

225

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

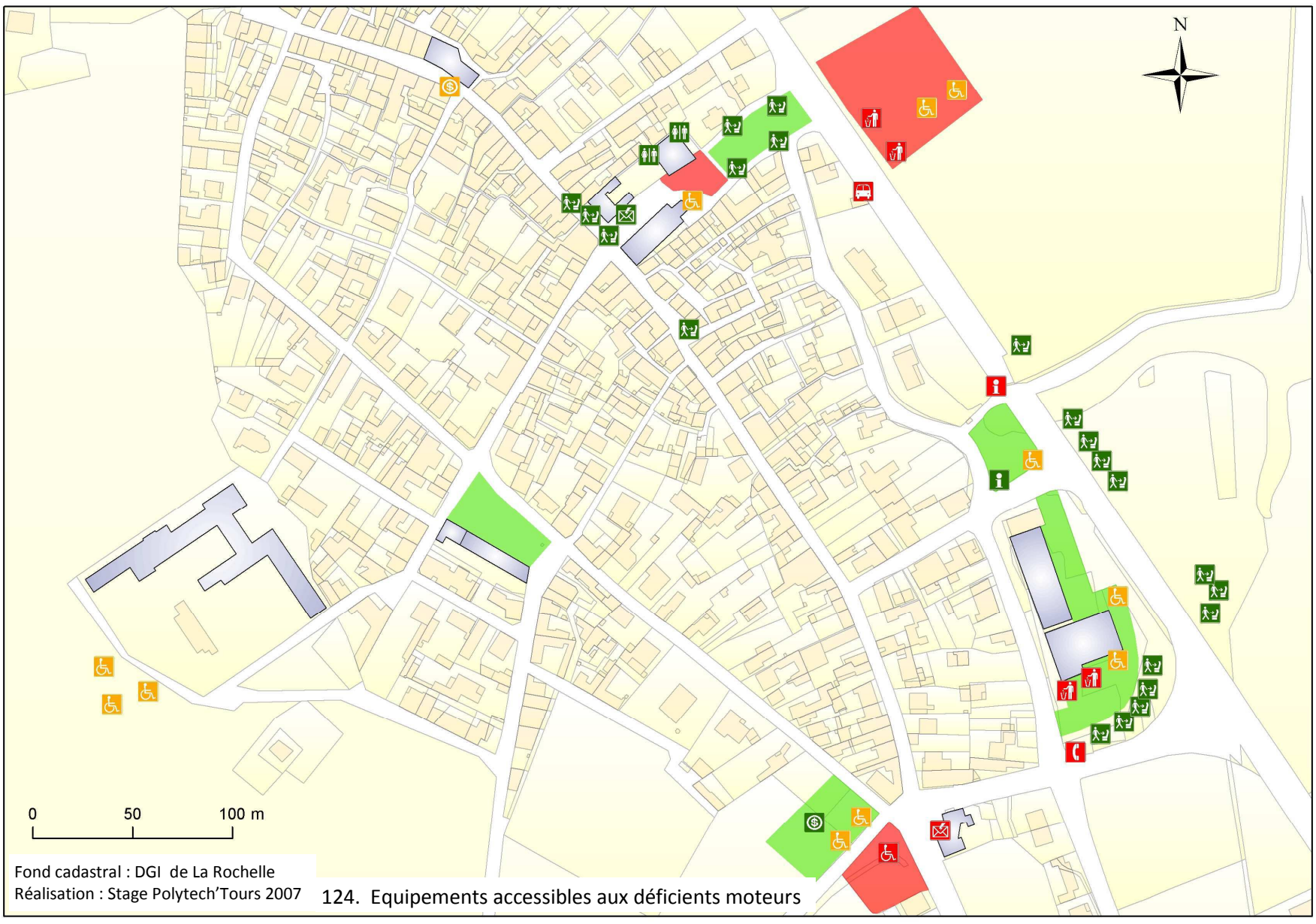



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

124. Equipements accessibles aux déficients moteurs



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

124. Equipements accessibles aux déficients moteurs

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 47 équipements ont été recensés sur le périmètre de Saint-Trojan-les-Bains.

> Equipements :

47 équipements au total :

- ✓ 26 de pondération égale à 1
- ✓ 12 de pondération égale à 2
- ✓ 9 de pondération égale à 3

> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 26 équipements leurs sont accessibles,
  - 21 bancs dont 5 hors cheminement
  - 2 toilettes publiques
  - 1 boîte aux lettres
  - 1 distributeur de billets
  - 1 panneau d'information
- ✓ 12 équipements sont de pondération égale à 2 :
  - 11 places de parking handicapé
  - 1 distributeur de billets
- ✓ 9 équipements sont de pondération égale à 3 :
  - 2 containers à verre
  - 2 containers à papier
  - 1 arrêt bus
  - 1 cabine téléphonique
  - 1 place de parking
  - 1 boîte aux lettres
  - 1 panneau d'information



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

Avec notre système de numérisation sous S.I.G., 47 équipements ont été recensés sur le périmètre de Saint-Trojan-les-Bains.

> Equipements :

47 équipements au total :

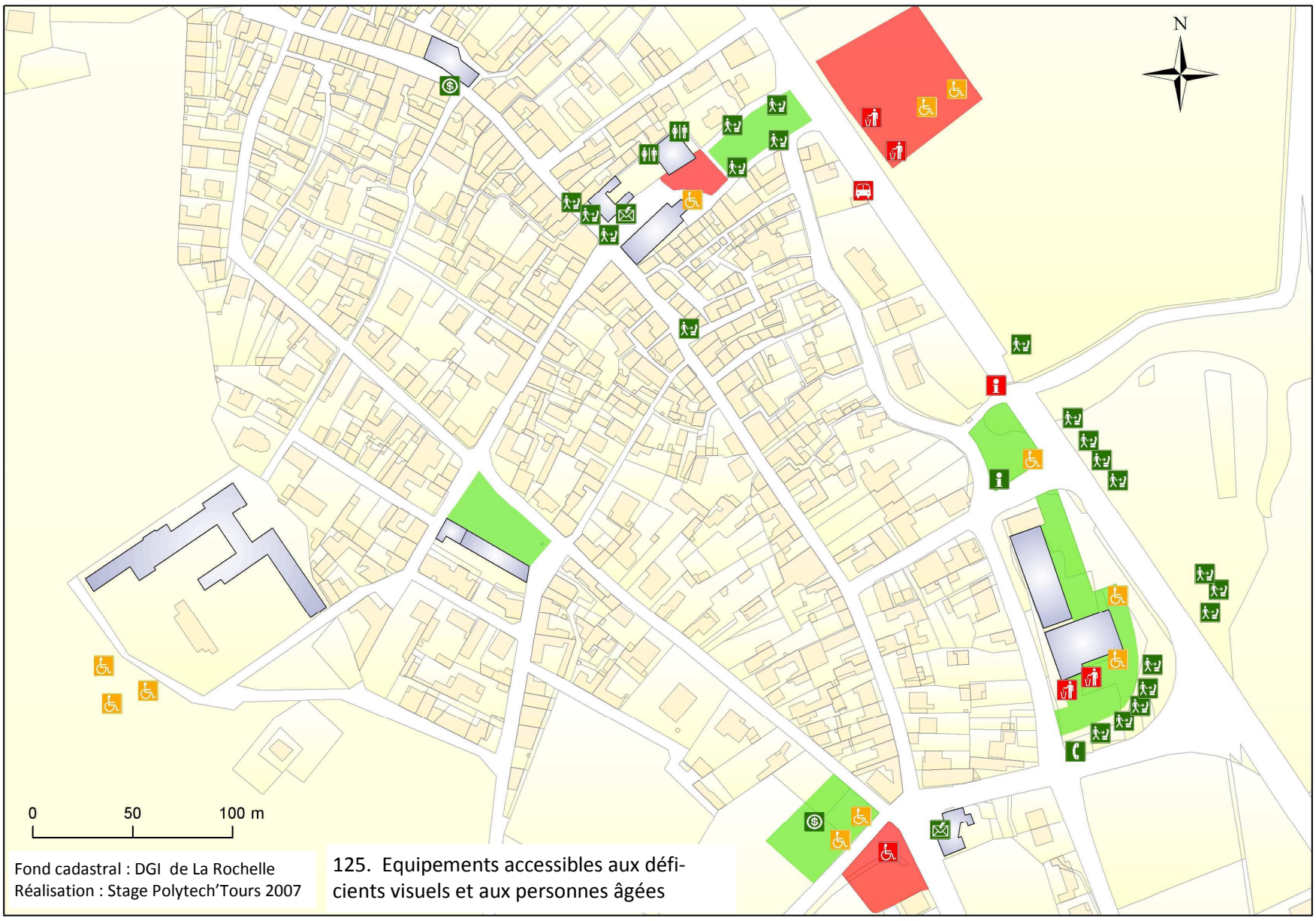
- ✓ 26 de pondération égale à 1
- ✓ 12 de pondération égale à 2
- ✓ 9 de pondération égale à 3

> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences motrices :

- ✓ 26 équipements leurs sont accessibles,
  - 21 bancs dont 5 hors cheminement
  - 2 toilettes publiques
  - 1 boîte aux lettres
  - 1 distributeur de billets
  - 1 panneau d'information
- ✓ 12 équipements sont de pondération égale à 2 :
  - 11 places de parking handicapé
  - 1 distributeur de billets
- ✓ 9 équipements sont de pondération égale à 3 :
  - 2 containers à verre
  - 2 containers à papier
  - 1 arrêt bus
  - 1 cabine téléphonique
  - 1 place de parking
  - 1 boîte aux lettres
  - 1 panneau d'information

227

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

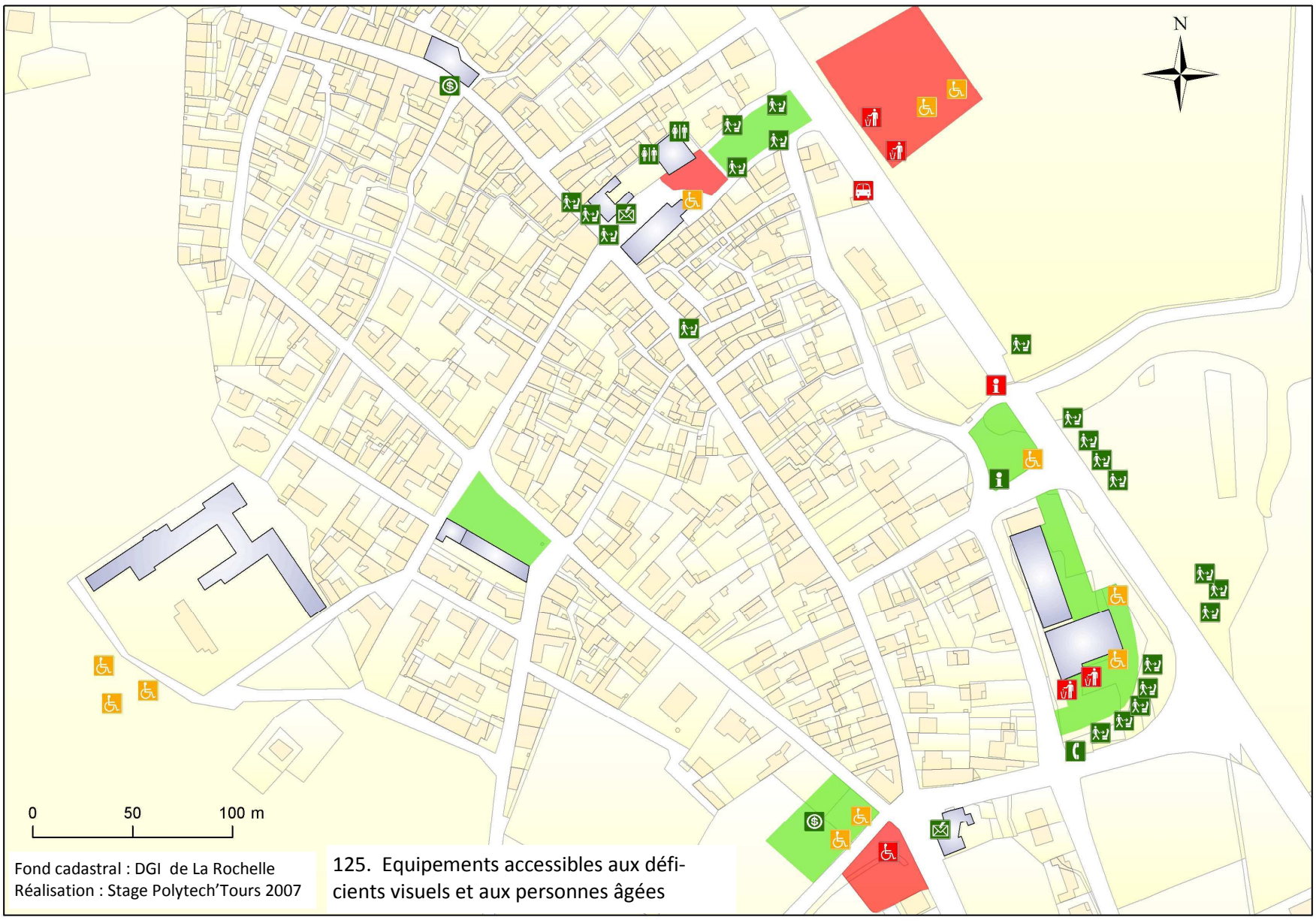



Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

125. Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

125. Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées

> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences visuelles:

- ✓ 29 équipements leurs sont accessibles,
  - 21 bancs
  - 2 toilettes publiques
  - 2 boîtes aux lettres
  - 2 distributeurs de billets
  - 1 panneau d'information
  - 1 cabine téléphonique
- ✓ 11 équipements sont de pondération égale à 2 :
  - 11 places de parking handicapé
- ✓ 7 équipements sont de pondération égale à 3
  - 2 containers à verre
  - 2 containers à papier
  - 1 arrêt bus
  - 1 panneau d'information
  - 1 place de parking

>Equipements concernant les personnes âgées :

- ✓ Idem que pour les personnes atteintes de déficiences visuelles.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

> Equipements concernant les personnes atteintes de déficiences visuelles:

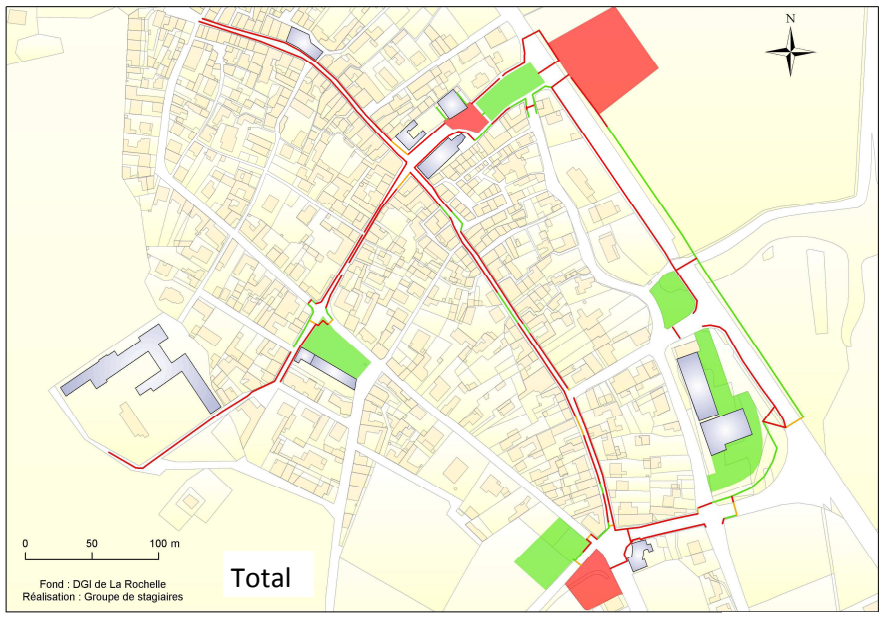
- ✓ 29 équipements leurs sont accessibles,
  - 21 bancs
  - 2 toilettes publiques
  - 2 boîtes aux lettres
  - 2 distributeurs de billets
  - 1 panneau d'information
  - 1 cabine téléphonique
- ✓ 11 équipements sont de pondération égale à 2 :
  - 11 places de parking handicapé
- ✓ 7 équipements sont de pondération égale à 3
  - 2 containers à verre
  - 2 containers à papier
  - 1 arrêt bus
  - 1 panneau d'information
  - 1 place de parking

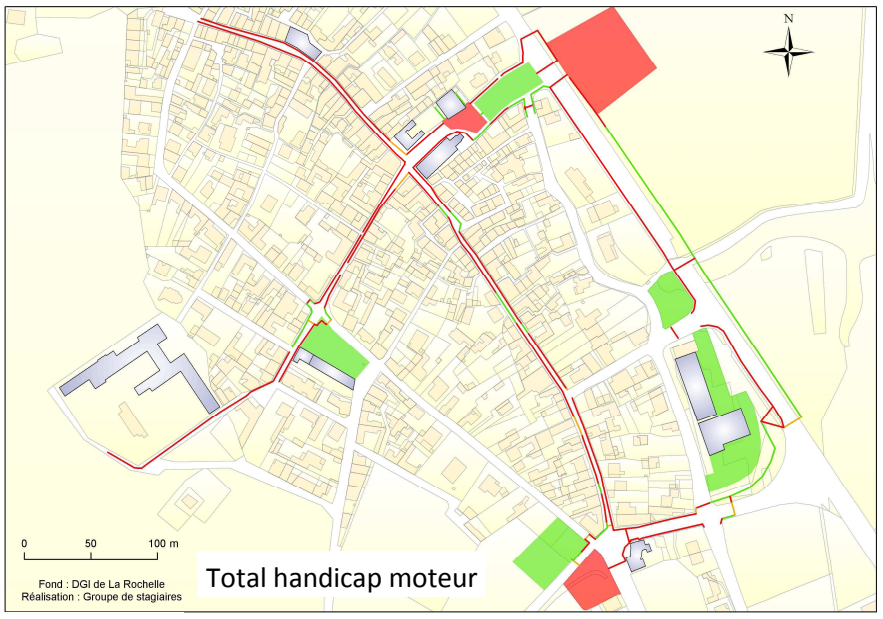
>Equipements concernant les personnes âgées :

- ✓ Idem que pour les personnes atteintes de déficiences visuelles.

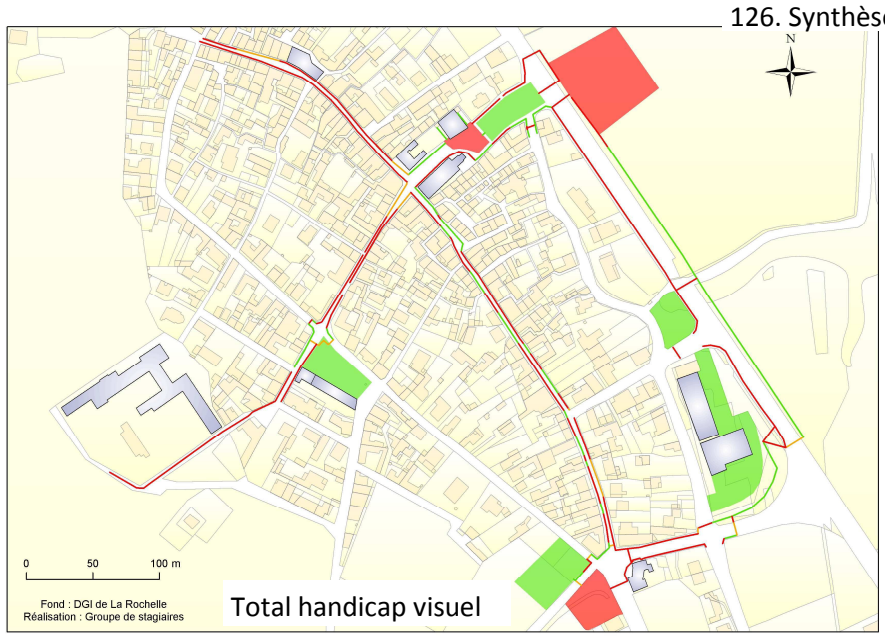
229

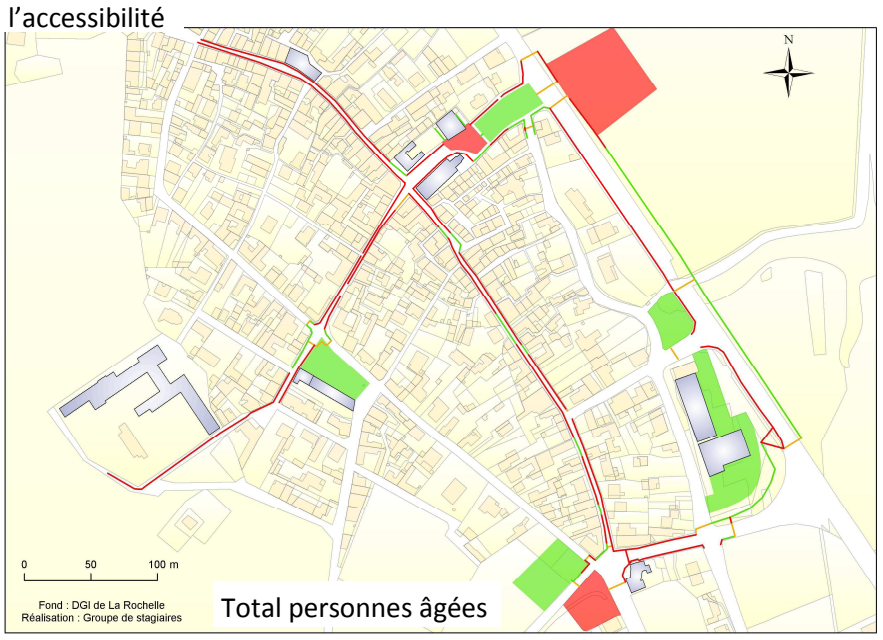
*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*



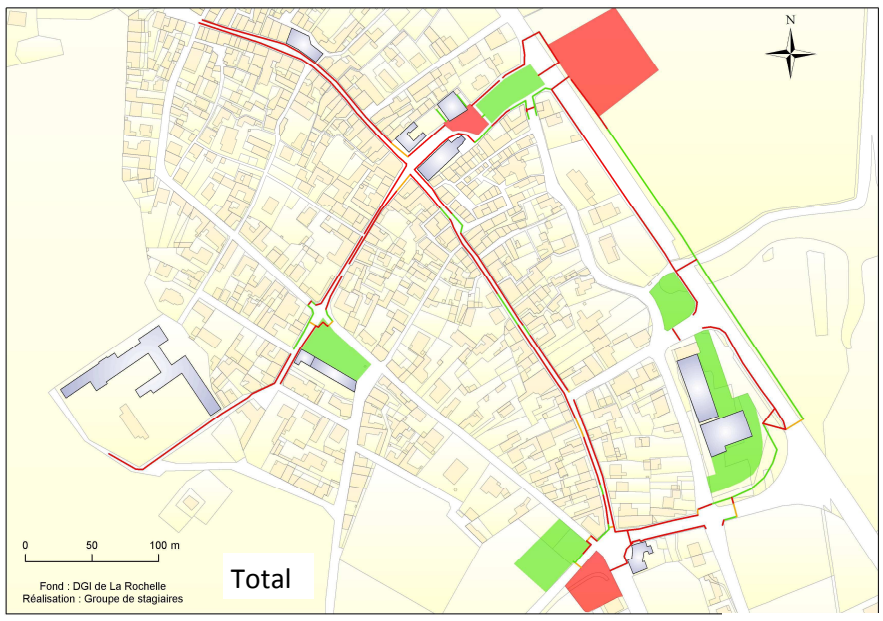

126. Synthèse de l'accessibilité

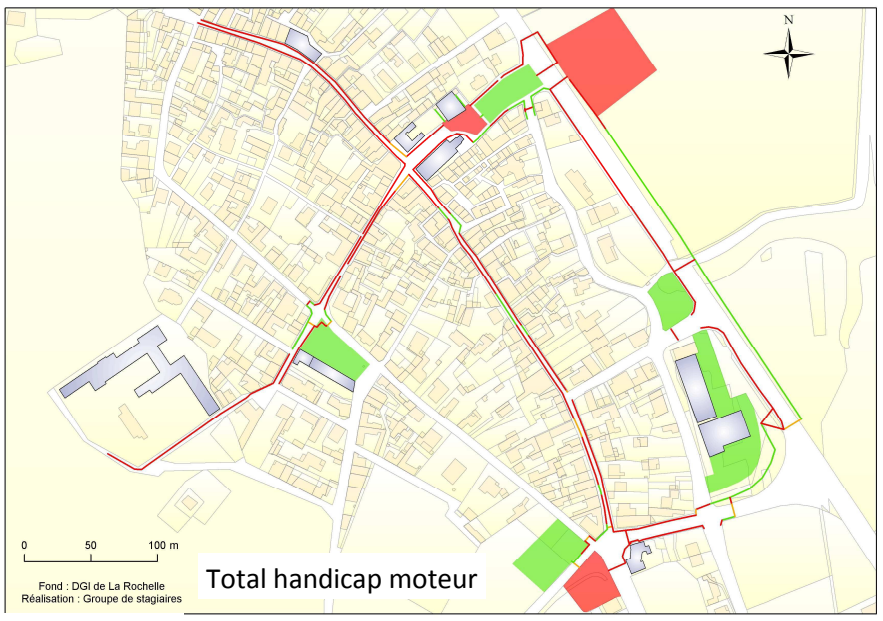


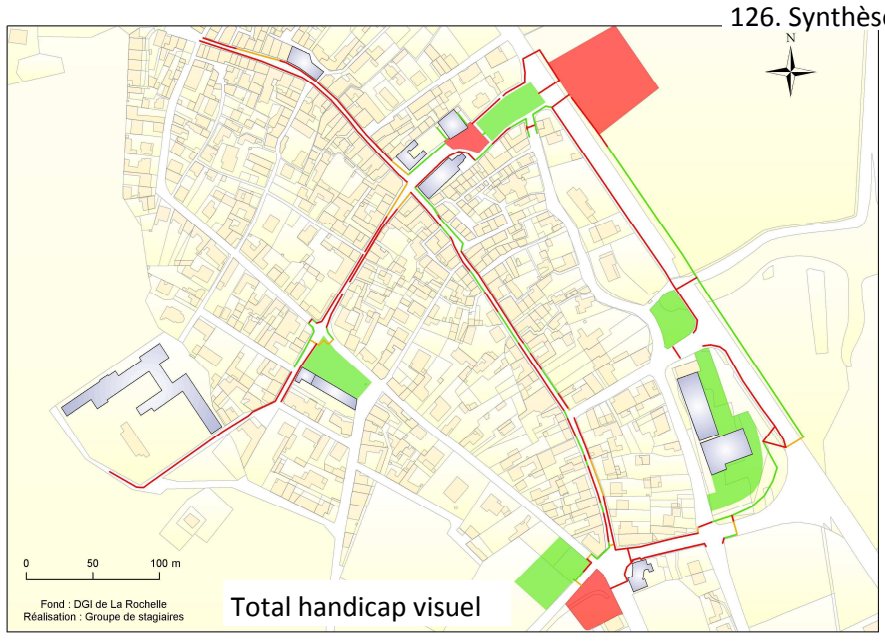


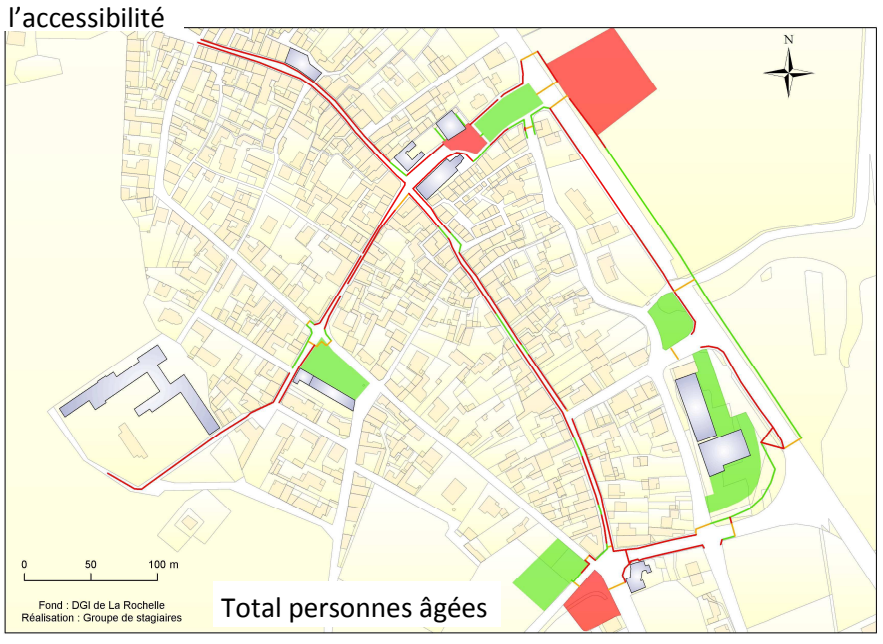

DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR




126. Synthèse de l'accessibilité

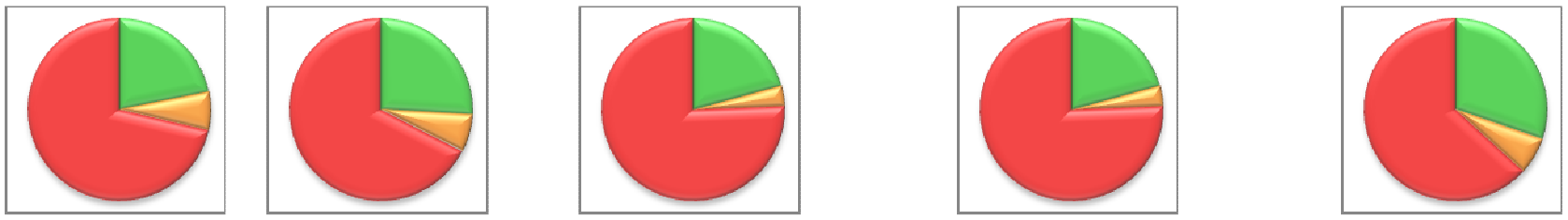


A partir des tables des cartes ci-contre, établies comme expliqué dans la méthode, nous avons pu obtenir les données suivantes:

Saint-Trojan le 12/07/07

| | Cheminement | % | Total | % | Total handicap moteur | % | Total handicap visuel | % | Total personnes âgées | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vert | 894,60 | 30,27 | 615,73 | 20,83 | 615,73 | 20,83 | 765,83 | 25,91 | 647,37 | 21,91 |
| Orange | 191,92 | 6,49 | 104,64 | 3,54 | 104,64 | 3,54 | 196,53 | 6,65 | 199,19 | 6,74 |
| Rouge | 1 868,78 | 63,23 | 2 234,93 | 75,62 | 2 234,93 | 75,62 | 1 992,94 | 67,44 | 2 108,74 | 71,35 |
| total | 2 955,30 | 100,00 | 2 955,30 | 100,00 | 2 955,30 | 100,00 | 2 955,30 | 100,00 | 2 955,30 | 100,00 |



127. Comparaison des mètres linéaires accessibles

Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

Au vu des deux premières séries de pourcentages, nous pouvons constater que les obstacles ont de l'influence sur la pondération totale du cheminement ainsi 10 % de mètres linéaires aux normes deviennent impraticables lorsque les obstacles sont pris en compte. De la même façon il y a 12 % de mètres linéaires en plus de pondération égale à 3 c'est-à-dire « pas aux normes et difficilement corrigeable ». Ceci est d'autant plus visible pour les personnes ayant une déficience motrice et pour les personnes âgées.



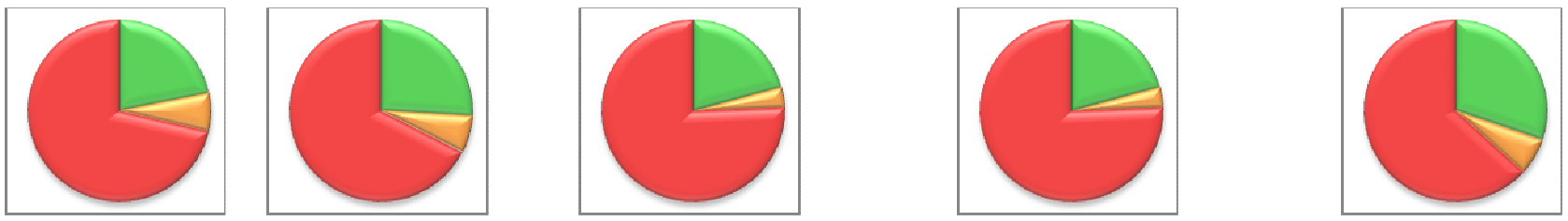
DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

A partir des tables des cartes ci-contre, établies comme expliqué dans la méthode, nous avons pu obtenir les données suivantes:

Saint-Trojan le 12/07/07

| | Cheminement | % | Total | % | Total handicap moteur | % | Total handicap visuel | % | Total personnes âgées | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vert | 894,60 | 30,27 | 615,73 | 20,83 | 615,73 | 20,83 | 765,83 | 25,91 | 647,37 | 21,91 |
| Orange | 191,92 | 6,49 | 104,64 | 3,54 | 104,64 | 3,54 | 196,53 | 6,65 | 199,19 | 6,74 |
| Rouge | 1 868,78 | 63,23 | 2 234,93 | 75,62 | 2 234,93 | 75,62 | 1 992,94 | 67,44 | 2 108,74 | 71,35 |
| total | 2 955,30 | 100,00 | 2 955,30 | 100,00 | 2 955,30 | 100,00 | 2 955,30 | 100,00 | 2 955,30 | 100,00 |



127. Comparaison des mètres linéaires accessibles

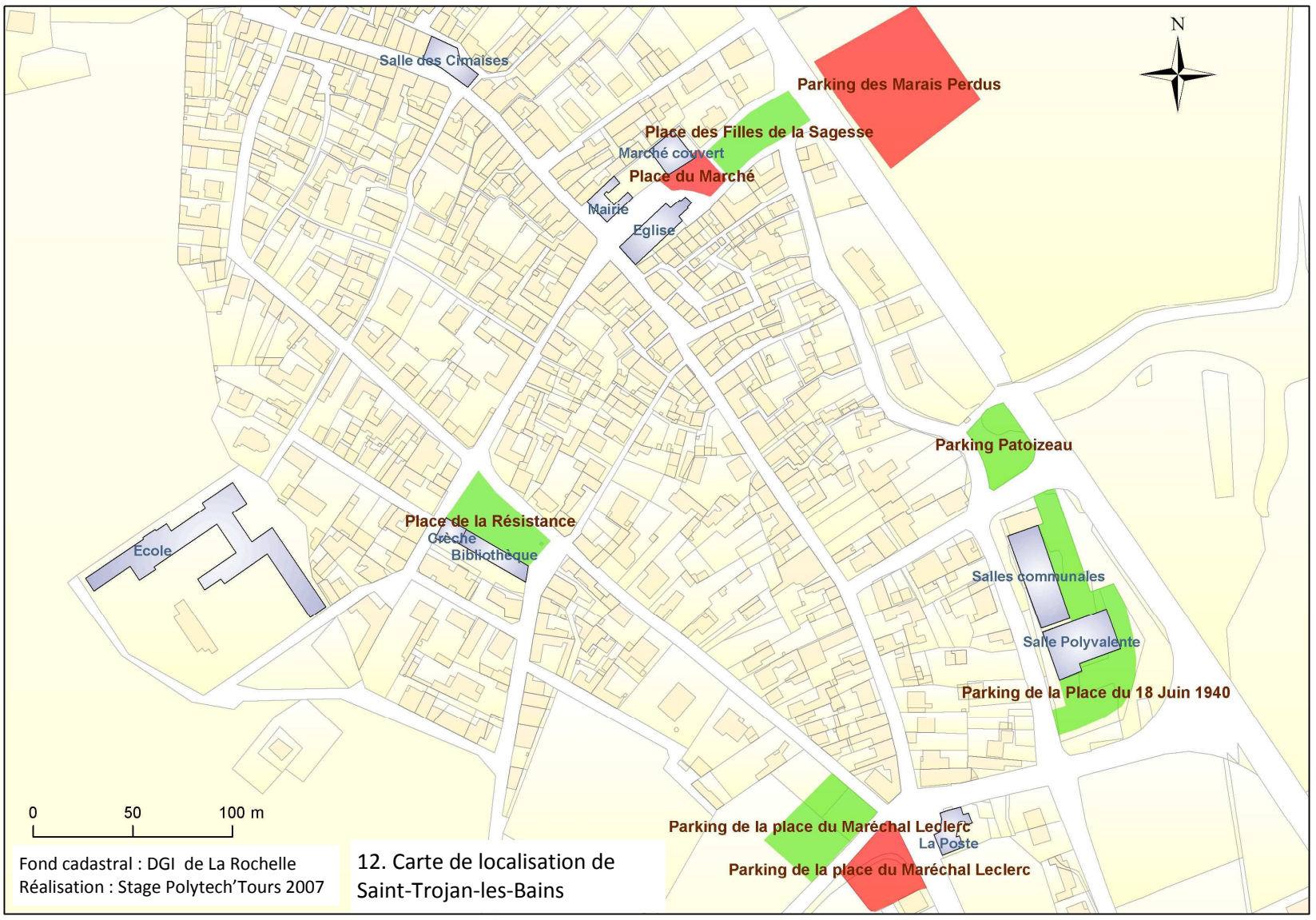
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

Au vu des deux premières séries de pourcentages, nous pouvons constater que les obstacles ont de l'influence sur la pondération totale du cheminement ainsi 10 % de mètres linéaires aux normes deviennent impraticables lorsque les obstacles sont pris en compte. De la même façon il y a 12 % de mètres linéaires en plus de pondération égale à 3 c'est-à-dire « pas aux normes et difficilement corrigeable ». Ceci est d'autant plus visible pour les personnes ayant une déficience motrice et pour les personnes âgées.

DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

232
Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron
POLYTECH'TOURS - Département aménagement

I.7.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre de Saint-Trojan-les-Bains :




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

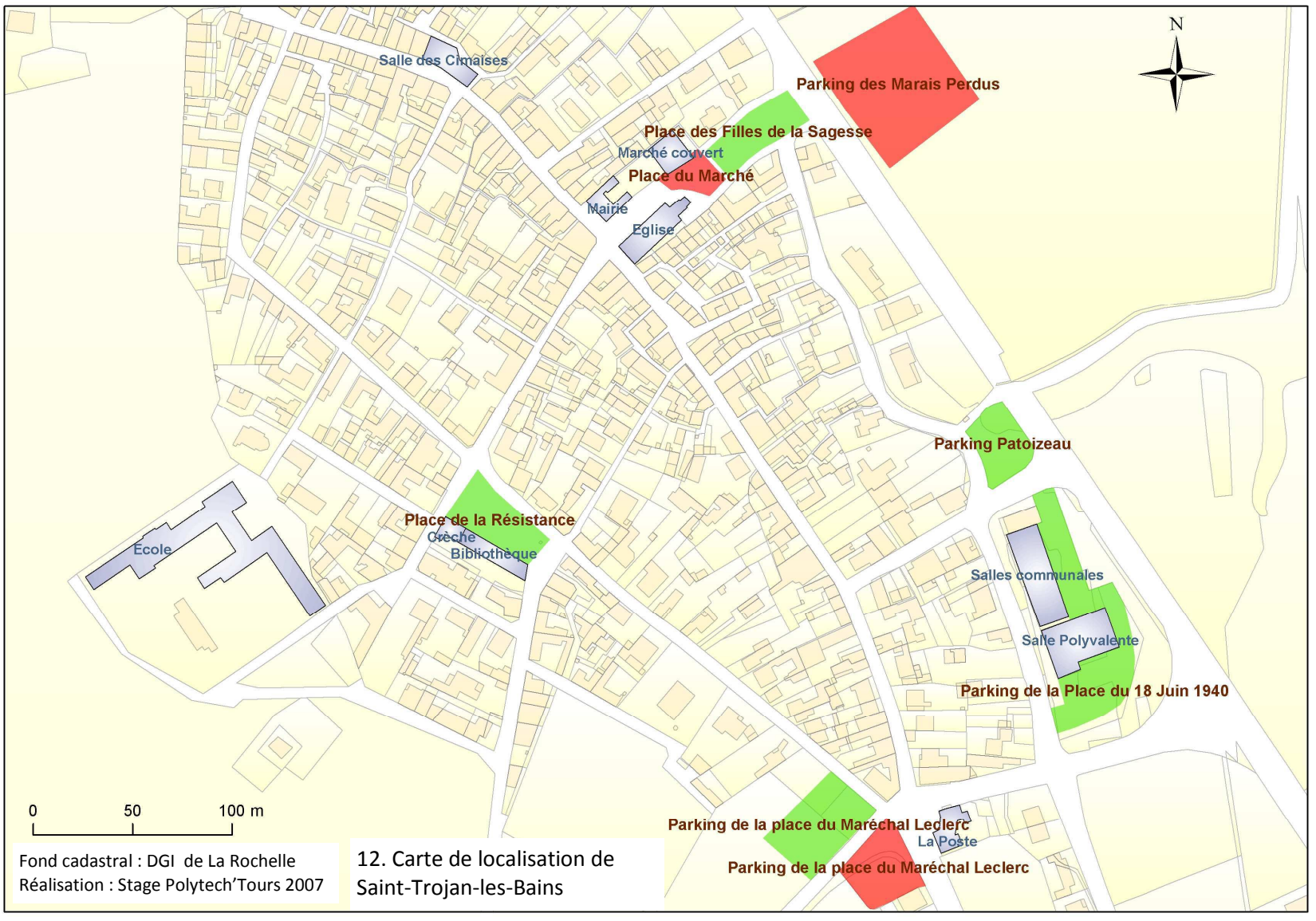
12. Carte de localisation de Saint-Trojan-les-Bains



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

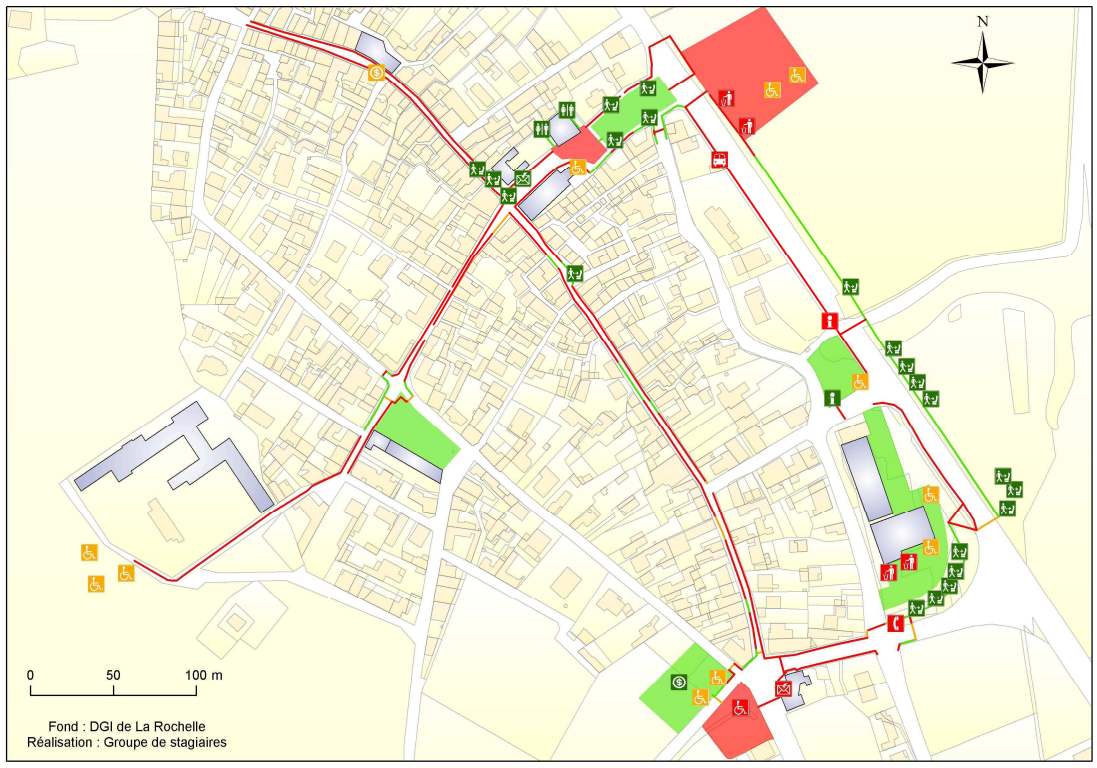
I.7.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre de Saint-Trojan-les-Bains :




Fond cadastral : DGI de La Rochelle
Réalisation : Stage Polytech'Tours 2007

12. Carte de localisation de Saint-Trojan-les-Bains

129. Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs




Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap moteur :

Sur le périmètre de la commune étudié, il y a douze places de parking pour personnes handicapées. Celles-ci sont dispersées sur l'ensemble du périmètre. Toutefois, selon les normes actuelles, aucune de ces places n'est correcte. Quatre places n'ont ni une largeur conforme ni une signalisation correcte mais elles ont la possibilité d'être facilement ajustées. Huit places de parking ont une largeur correcte mais ne possèdent pas de signalisation conforme. Une de celles-ci, située sur le parking de la place du Maréchal Leclerc n'est pas accessible par sa topographie.
Malgré la non-conformité de ces places, elles peuvent pour les onze premières décrites être utilisées par des personnes atteintes de handicap moteur, la dernière n'étant pas utilisable. Nous pouvons ainsi partir de ces places pour étudier les chaînes de mobilité possibles.

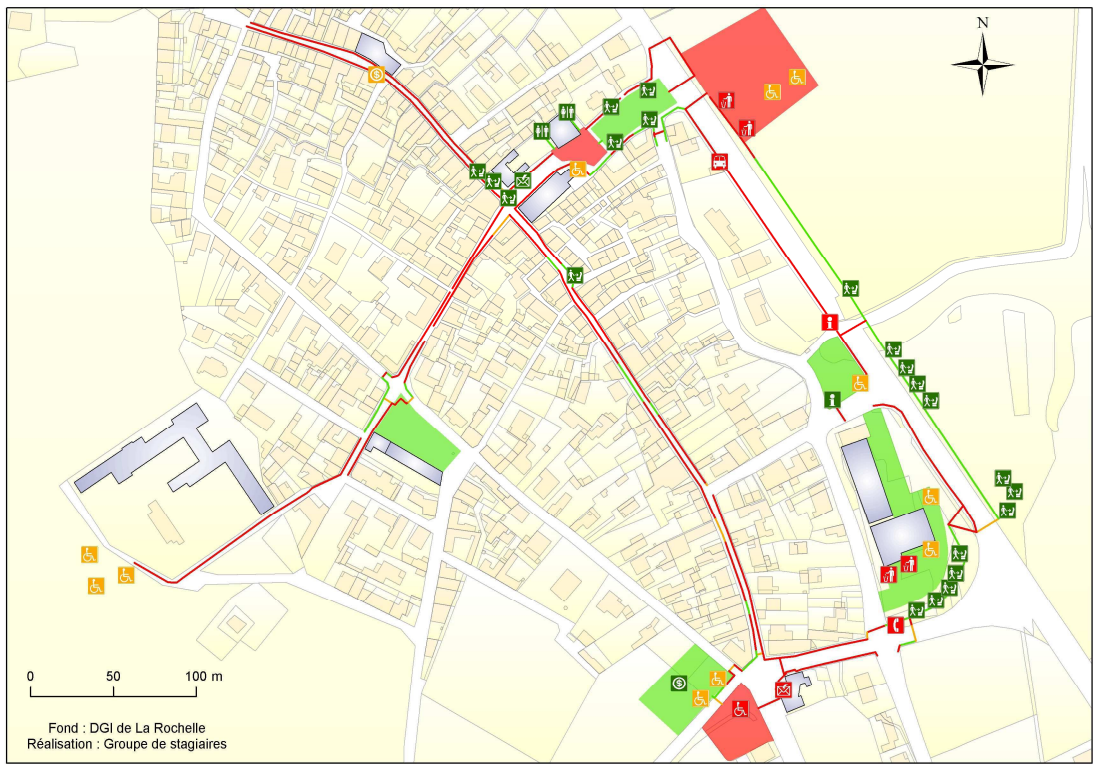
- ✓ A partir des deux places du parking des Marais Perdus

Ces places sont non conformes par leur largeur et leur signalisation. Elles sont situées sur un parking dont la topographie à l'entrée et le revêtement ne permettent pas de sortir de celui-ci. De plus ils ne peuvent pas utiliser les deux containers présents sur ce parking par leur hauteur d'utilisation trop élevée.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

129. Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs




Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap moteur :

Sur le périmètre de la commune étudié, il y a douze places de parking pour personnes handicapées. Celles-ci sont dispersées sur l'ensemble du périmètre. Toutefois, selon les normes actuelles, aucune de ces places n'est correcte. Quatre places n'ont ni une largeur conforme ni une signalisation correcte mais elles ont la possibilité d'être facilement ajustées. Huit places de parking ont une largeur correcte mais ne possèdent pas de signalisation conforme. Une de celles-ci, située sur le parking de la place du Maréchal Leclerc n'est pas accessible par sa topographie.
Malgré la non-conformité de ces places, elles peuvent pour les onze premières décrites être utilisées par des personnes atteintes de handicap moteur, la dernière n'étant pas utilisable. Nous pouvons ainsi partir de ces places pour étudier les chaînes de mobilité possibles.

- ✓ A partir des deux places du parking des Marais Perdus

Ces places sont non conformes par leur largeur et leur signalisation. Elles sont situées sur un parking dont la topographie à l'entrée et le revêtement ne permettent pas de sortir de celui-ci. De plus ils ne peuvent pas utiliser les deux containers présents sur ce parking par leur hauteur d'utilisation trop élevée.

- ✓ A partir de la place de parking proche de l'Eglise

Cette place de parking, située du côté impair de la place, est non conforme par sa largeur et sa signalisation. La chaîne de mobilité s'arrête car le trottoir a une pente de 5,5 %.

- ✓ A partir des trois places de parking de l'Ecole

Ces places sont non conformes par leur largeur et leur signalisation. De ces places, l'accès à l'école maternelle est possible par l'entrée principale. De plus l'école est accessible, puisque des enfants du centre Hélio-Marin y sont scolarisés. En revanche, le cheminement dans la rue Victor Belliard est impossible puisqu'il n'y a aucun trottoir le long de l'école.

- ✓ A partir des deux places du parking du Maréchal Leclerc

Ces places sont non conformes par leur signalisation mais elles ont une largeur aux normes. La personne peut se déplacer sur tout le parking et donc accéder au distributeur de billets. De ce parking, elle peut emprunter le passage piéton qui mène au second parking de la Place du Maréchal Leclerc. Cependant ce dernier ne lui est pas accessible par sa pente de 5,5 %. Le cheminement vers la Poste lui est donc impossible. En ce qui concerne le trottoir de l'avenue des Bris, ce dernier ne lui est pas accessible du fait de sa pente de 9 %. De même, elle ne peut pas accéder au second passage piéton situé rue Omar Charlet puisque le trottoir le long du parking possède un dévers de 4 %. La personne ne peut donc pas atteindre le café et l'hôtel à l'angle de la rue de la République.

- ✓ A partir des deux places du parking du 18 juin 1940

La place devant l'entrée de la salle polyvalente n'est conforme ni par sa largeur ni par sa signalisation. La seconde, située devant les salles communales, est elle aussi non conforme mais uniquement par sa signalisation. La personne peut se déplacer sur tout le parking et ainsi accéder aux salles polyvalentes et communales. Deux containers ne peuvent pas être utilisés puisque leurs ouvertures sont trop hautes. En l'absence de lien avec le cheminement piéton, la cabine téléphonique et les cinq bancs ombragés ne lui sont pas accessibles. De même, la chaîne de mobilité s'arrête à cette place car elle n'est pas reliée à d'autres cheminements.

- ✓ A partir de la place du parking Patoizeau

La place de stationnement n'est pas conforme puisque sa signalisation ne l'est pas. La personne peut se déplacer sur toute la place et ainsi se servir du plan d'information. La sortie s'effectue au niveau du trottoir du boulevard de la Plage. Celui-ci a un revêtement dégradé qui rend difficile son accessibilité. La personne voit donc sa chaîne de mobilité interrompue.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

- ✓ A partir de la place de parking proche de l'Eglise

Cette place de parking, située du côté impair de la place, est non conforme par sa largeur et sa signalisation. La chaîne de mobilité s'arrête car le trottoir a une pente de 5,5 %.

- ✓ A partir des trois places de parking de l'Ecole

Ces places sont non conformes par leur largeur et leur signalisation. De ces places, l'accès à l'école maternelle est possible par l'entrée principale. De plus l'école est accessible, puisque des enfants du centre Hélio-Marin y sont scolarisés. En revanche, le cheminement dans la rue Victor Belliard est impossible puisqu'il n'y a aucun trottoir le long de l'école.

- ✓ A partir des deux places du parking du Maréchal Leclerc

Ces places sont non conformes par leur signalisation mais elles ont une largeur aux normes. La personne peut se déplacer sur tout le parking et donc accéder au distributeur de billets. De ce parking, elle peut emprunter le passage piéton qui mène au second parking de la Place du Maréchal Leclerc. Cependant ce dernier ne lui est pas accessible par sa pente de 5,5 %. Le cheminement vers la Poste lui est donc impossible. En ce qui concerne le trottoir de l'avenue des Bris, ce dernier ne lui est pas accessible du fait de sa pente de 9 %. De même, elle ne peut pas accéder au second passage piéton situé rue Omar Charlet puisque le trottoir le long du parking possède un dévers de 4 %. La personne ne peut donc pas atteindre le café et l'hôtel à l'angle de la rue de la République.

- ✓ A partir des deux places du parking du 18 juin 1940

La place devant l'entrée de la salle polyvalente n'est conforme ni par sa largeur ni par sa signalisation. La seconde, située devant les salles communales, est elle aussi non conforme mais uniquement par sa signalisation. La personne peut se déplacer sur tout le parking et ainsi accéder aux salles polyvalentes et communales. Deux containers ne peuvent pas être utilisés puisque leurs ouvertures sont trop hautes. En l'absence de lien avec le cheminement piéton, la cabine téléphonique et les cinq bancs ombragés ne lui sont pas accessibles. De même, la chaîne de mobilité s'arrête à cette place car elle n'est pas reliée à d'autres cheminements.

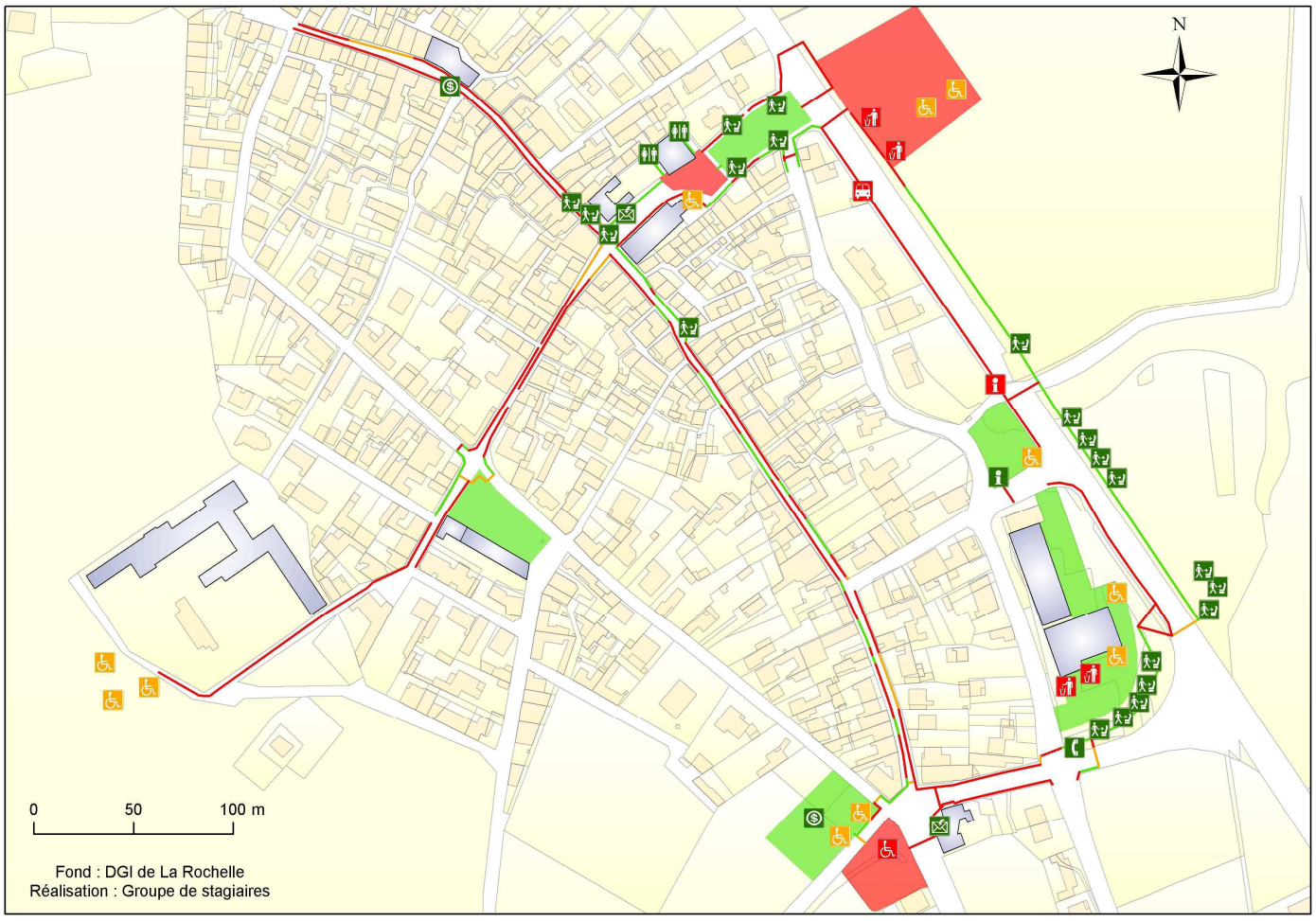
- ✓ A partir de la place du parking Patoizeau

La place de stationnement n'est pas conforme puisque sa signalisation ne l'est pas. La personne peut se déplacer sur toute la place et ainsi se servir du plan d'information. La sortie s'effectue au niveau du trottoir du boulevard de la Plage. Celui-ci a un revêtement dégradé qui rend difficile son accessibilité. La personne voit donc sa chaîne de mobilité interrompue.

235

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

130. Chaînes de mobilité pour les déficients visuels




Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap visuel :

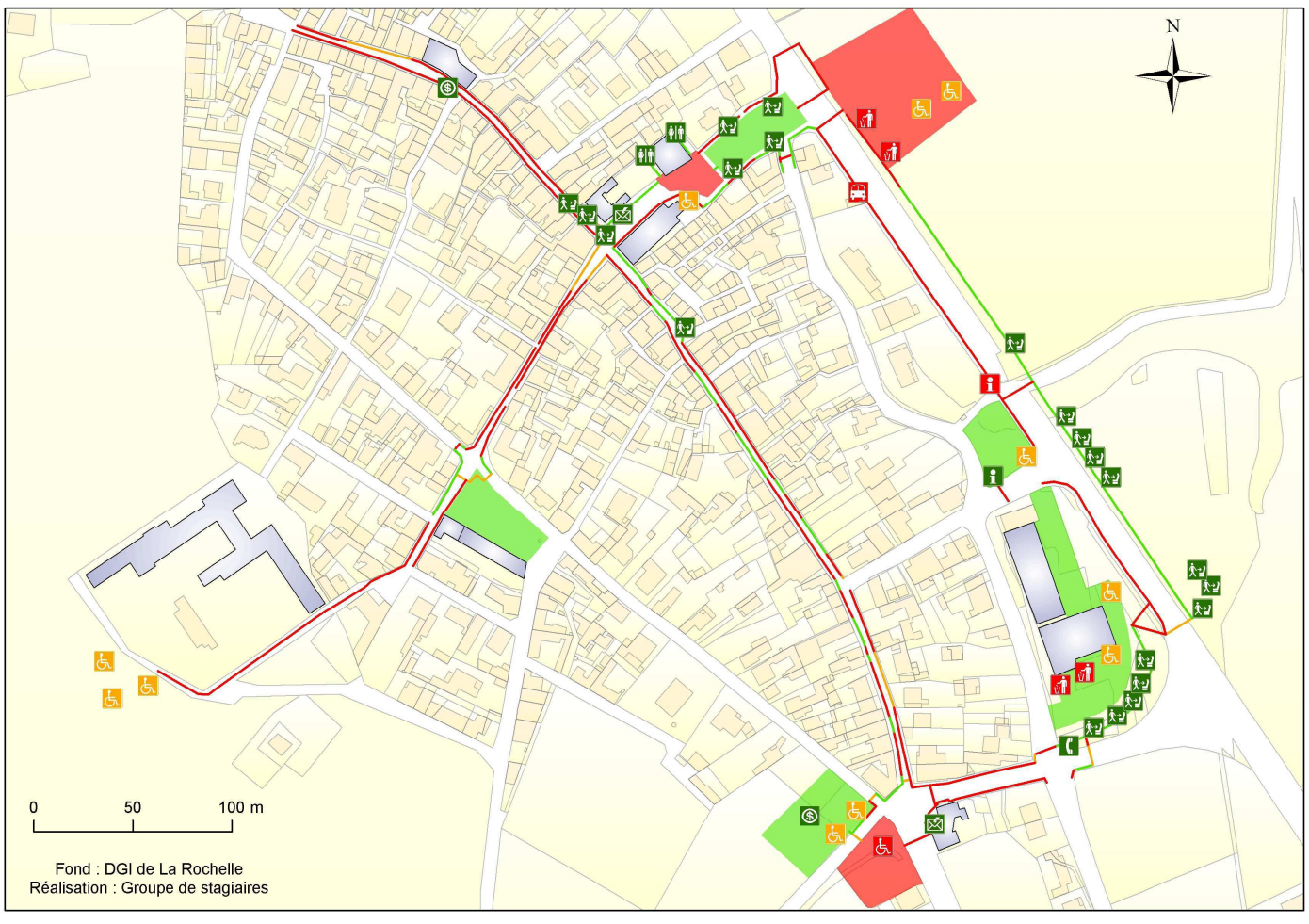
- ✓ A partir du parking des Marais Perdus

La personne peut se déplacer sur l'ensemble du parking. Cependant aucun cheminement ne lui est proposé car l'unique sortie présente un revêtement et une largeur non conformes. Ceci rompt donc la chaîne de mobilité. Les containers présents sur cette place ont une hauteur d'utilisation trop élevée ce qui ne leur permet pas d'être utilisés.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

130. Chaînes de mobilité pour les déficients visuels




Chaînes de mobilité pour les personnes atteintes de handicap visuel :

- ✓ A partir du parking des Marais Perdus

La personne peut se déplacer sur l'ensemble du parking. Cependant aucun cheminement ne lui est proposé car l'unique sortie présente un revêtement et une largeur non conformes. Ceci rompt donc la chaîne de mobilité. Les containers présents sur cette place ont une hauteur d'utilisation trop élevée ce qui ne leur permet pas d'être utilisés.

✓ A partir du parking proche de l'Ecole

Du parking, l'accès à l'école maternelle est possible par l'entrée principale. De plus l'école est accessible, en effet des enfants du centre Hélio-Marin y sont scolarisés. En revanche le cheminement dans la rue Victor Belliard est impossible puisqu'il n'y a aucun trottoir le long de l'école.

✓ A partir du parking du Maréchal Leclerc

Ce parking par sa topographie et son revêtement est accessible. La personne peut ainsi accéder à un distributeur de billets.
Le passage piéton menant à la Place du Maréchal Leclerc n'est pas accessible du fait de l'absence de bande d'éveil de vigilance.
La personne, malgré les dévers et les pentes présents, peut circuler le long de cette place. Cependant le second passage piéton, qui traverse la rue Omar Charlet, est non conforme ce qui interrompt la chaîne de mobilité.

✓ A partir du parking du Maréchal Leclerc (bis)

Ce parking par sa topographie et son revêtement est accessible à ce type de PMR. La personne peut donc se rendre au commerce situé sur cette place.
Les deux passages piétons partant de cette place ne sont pas équipés de bandes d'éveil de vigilance, ce qui ne permet d'accéder ni à la Poste, ni au distributeur de billets présent sur l'autre parking.

✓ A partir du parking du 18 juin 1940

La place par sa topographie et son revêtement est accessible. La personne peut donc accéder aux salles polyvalentes et communales. Deux containers ne peuvent pas être utilisés puisque leurs ouvertures sont trop hautes. En l'absence de lien avec le cheminement piéton, la cabine téléphonique et les cinq bancs ombragés ne lui sont pas accessibles. De même, la chaîne de mobilité s'arrête à cette place car elle n'est pas reliée à d'autres cheminements.

✓ A partir de la place du parking Patoizeau

Le parking possède une topographie et un revêtement qui en font un lieu accessible. Pour une personne malvoyante, le fort contraste et les caractères de grande taille du plan d'information rend ce dernier utilisable. La sortie s'effectue au niveau du trottoir du boulevard de la Plage. Celui-ci connaît un revêtement dégradé mais de largeur suffisante qui le rend accessible. La personne peut donc poursuivre son cheminement le long de ce trottoir pour arriver en face de la Place des Filles de la Sagesse et continuer jusqu'au passage piéton de la rue du Capitaine Patoizeau. Lors de ce cheminement, la personne passe devant deux équipements non conformes, un panneau d'information où les indications sont trop hautes, et un abribus ne possédant pas de place assise.
Aucune traversée n'est possible que ce soit vers la Place des Filles de la Sagesse ou vers le trottoir opposé du boulevard de la plage car les passages ne sont pas équipés de bandes d'éveil de vigilance.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
I. Analyse du travail de terrain

✓ A partir du parking proche de l'Ecole

Du parking, l'accès à l'école maternelle est possible par l'entrée principale. De plus l'école est accessible, en effet des enfants du centre Hélio-Marin y sont scolarisés. En revanche le cheminement dans la rue Victor Belliard est impossible puisqu'il n'y a aucun trottoir le long de l'école.

✓ A partir du parking du Maréchal Leclerc

Ce parking par sa topographie et son revêtement est accessible. La personne peut ainsi accéder à un distributeur de billets.
Le passage piéton menant à la Place du Maréchal Leclerc n'est pas accessible du fait de l'absence de bande d'éveil de vigilance.
La personne, malgré les dévers et les pentes présents, peut circuler le long de cette place. Cependant le second passage piéton, qui traverse la rue Omar Charlet, est non conforme ce qui interrompt la chaîne de mobilité.

✓ A partir du parking du Maréchal Leclerc (bis)

Ce parking par sa topographie et son revêtement est accessible à ce type de PMR. La personne peut donc se rendre au commerce situé sur cette place.
Les deux passages piétons partant de cette place ne sont pas équipés de bandes d'éveil de vigilance, ce qui ne permet d'accéder ni à la Poste, ni au distributeur de billets présent sur l'autre parking.

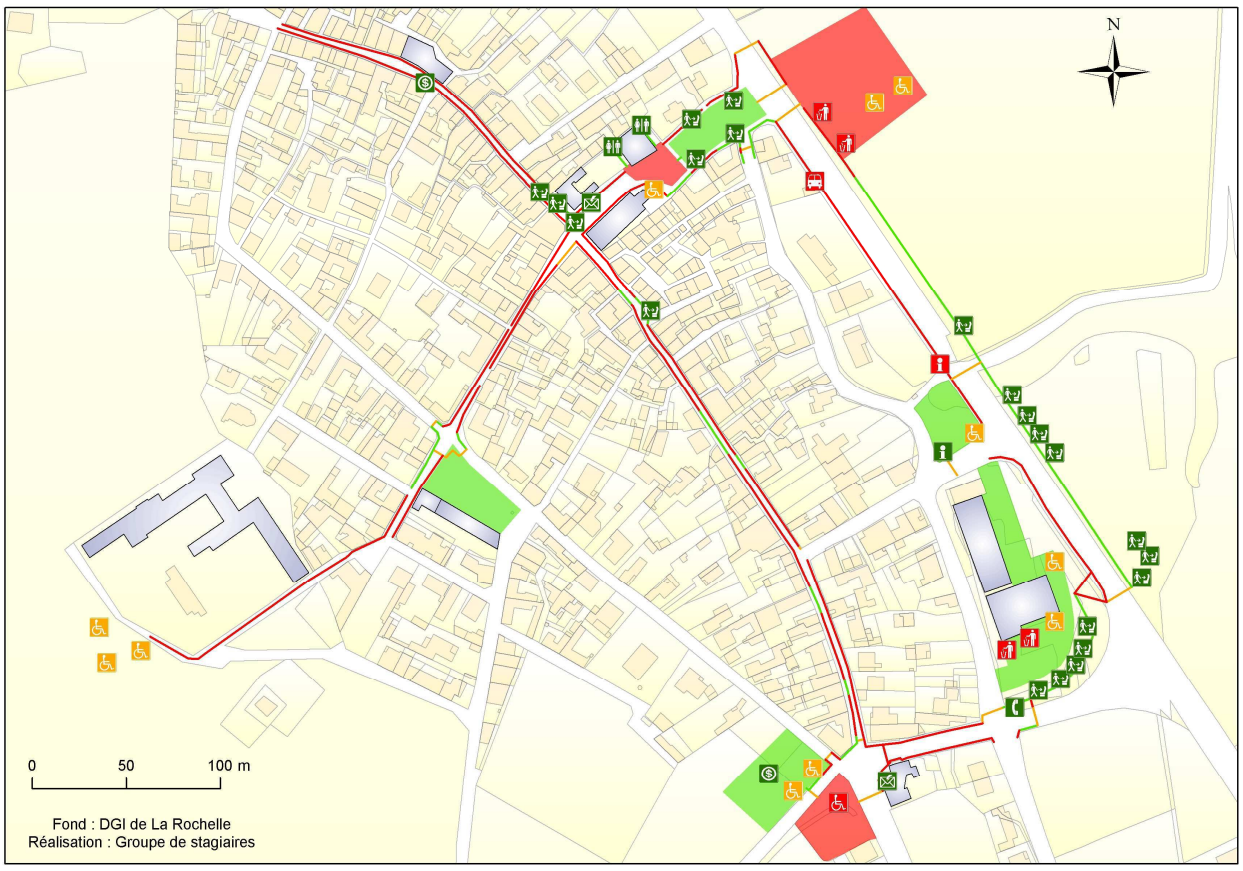
✓ A partir du parking du 18 juin 1940

La place par sa topographie et son revêtement est accessible. La personne peut donc accéder aux salles polyvalentes et communales. Deux containers ne peuvent pas être utilisés puisque leurs ouvertures sont trop hautes. En l'absence de lien avec le cheminement piéton, la cabine téléphonique et les cinq bancs ombragés ne lui sont pas accessibles. De même, la chaîne de mobilité s'arrête à cette place car elle n'est pas reliée à d'autres cheminements.

✓ A partir de la place du parking Patoizeau

Le parking possède une topographie et un revêtement qui en font un lieu accessible. Pour une personne malvoyante, le fort contraste et les caractères de grande taille du plan d'information rend ce dernier utilisable. La sortie s'effectue au niveau du trottoir du boulevard de la Plage. Celui-ci connaît un revêtement dégradé mais de largeur suffisante qui le rend accessible. La personne peut donc poursuivre son cheminement le long de ce trottoir pour arriver en face de la Place des Filles de la Sagesse et continuer jusqu'au passage piéton de la rue du Capitaine Patoizeau. Lors de ce cheminement, la personne passe devant deux équipements non conformes, un panneau d'information où les indications sont trop hautes, et un abribus ne possédant pas de place assise.
Aucune traversée n'est possible que ce soit vers la Place des Filles de la Sagesse ou vers le trottoir opposé du boulevard de la plage car les passages ne sont pas équipés de bandes d'éveil de vigilance.

131. Chaînes de mobilité pour les personnes âgées




Chaînes de mobilité pour les personnes âgées :

✓ A partir du parking des Marais Perdus

Le parking, même s'il est accessible pour ce type de PMR, ne compte qu'une sortie dont le revêtement et la largeur sont non conformes. Ceci rompt donc la chaîne de mobilité. Les containers présents sur cette place ont une hauteur d'utilisation trop élevée, ils ne peuvent donc pas être utilisés.

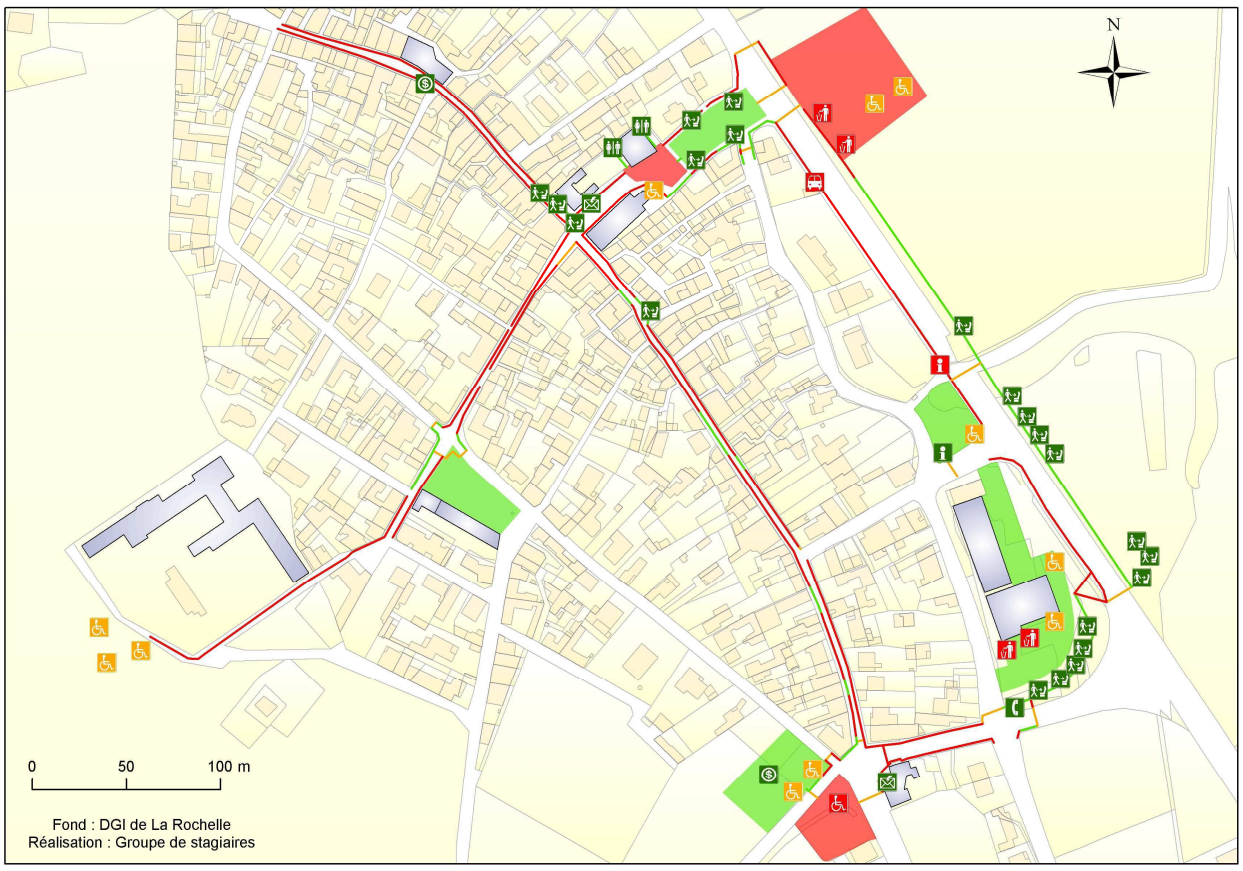
✓ A partir du parking proche de l'Ecole

Du parking, l'accès à l'école maternelle est possible par l'entrée principale. De plus, l'école est accessible, en effet des enfants du centre Hélio-Marin y sont scolarisés. En revanche, le cheminement dans la rue Victor Belliard est impossible puisqu'il n'y a aucun trottoir le long de l'école.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

131. Chaînes de mobilité pour les personnes âgées




Chaînes de mobilité pour les personnes âgées :

✓ A partir du parking des Marais Perdus

Le parking, même s'il est accessible pour ce type de PMR, ne compte qu'une sortie dont le revêtement et la largeur sont non conformes. Ceci rompt donc la chaîne de mobilité. Les containers présents sur cette place ont une hauteur d'utilisation trop élevée, ils ne peuvent donc pas être utilisés.

✓ A partir du parking proche de l'Ecole

Du parking, l'accès à l'école maternelle est possible par l'entrée principale. De plus, l'école est accessible, en effet des enfants du centre Hélio-Marin y sont scolarisés. En revanche, le cheminement dans la rue Victor Belliard est impossible puisqu'il n'y a aucun trottoir le long de l'école.

✓ A partir du parking du Maréchal Leclerc

Ce parking par sa topographie et son revêtement est accessible. La personne peut ainsi accéder à un distributeur de billets.
En franchissant le passage piéton menant à la place du Maréchal Leclerc elle peut accéder au commerce, puis de nouveau emprunter le passage piéton menant à la Poste. Un feu tricolore, réduisant le cheminement, l'empêche de poursuivre le long de la rue de la Poste. La personne ne peut donc pas accéder à la boîte aux lettres pourtant d'une hauteur correcte pour ce type de PMR.
Au passage piéton de la rue Omar Charlet, la chaîne de mobilité s'arrête à l'angle de cette rue et de la rue de la République à cause d'une grille d'évacuation dont les fentes sont de largeur supérieure à 2 cm.

✓ A partir du parking du Maréchal Leclerc (bis)

Ce parking par sa topographie et son revêtement est accessible à ce type de PMR. La personne peut donc se rendre au commerce situé sur cette place.
Le passage piéton, dans la rue Pierre Wichn, permet d'accéder à la Poste. Un feu tricolore, réduisant le cheminement, l'empêche de poursuivre le long de la rue de la Poste. La personne ne peut donc accéder à la boîte aux lettres pourtant d'une hauteur correcte pour ce type de PMR.

✓ A partir du parking du 18 juin 1940

La place par sa topographie et son revêtement est accessible. La personne peut donc accéder aux salles polyvalentes et communales. Deux containers ne peuvent pas être utilisés puisque leurs ouvertures sont d'une hauteur trop importante. En l'absence de lien avec le cheminement piéton, la cabine téléphonique et les cinq bancs ombragés ne lui sont pas accessibles. De même, la chaîne de mobilité s'arrête à cette place car elle n'est pas reliée à d'autres cheminements.

✓ A partir de la place du parking Patoizeau

Le parking possède une topographie et un revêtement qui en font un lieu accessible. Pour une personne âgée, le fort contraste et les caractères de grande taille du plan d'information le rendent utilisable.
La sortie s'effectue au niveau du trottoir du boulevard de la Plage. Celui-ci est accessible, malgré son revêtement dégradé. La personne peut donc poursuivre son cheminement le long de ce trottoir pour arriver en face de la Place des Filles de la Sagesse. Lors de ce cheminement, la personne passe devant deux équipements non conformes, un panneau d'information où les indications sont trop hautes, et un abribus ne possédant pas de places assises. Aucune traversée n'est possible que ce soit vers la Place des Filles de la Sagesse ou vers le trottoir opposé du boulevard de la Plage car ces derniers ne sont pas équipés de bandes d'éveil de vigilance.
Arrivée au passage piéton de la rue du Capitaine Patoizeau, la personne peut traverser et poursuivre sur le trottoir impair le long de la Place des Filles de la Sagesse. Mais la chaîne de mobilité s'interrompt à l'angle avec la rue de la République, devant l'église, un tableau EDF obstruant le passage.
En revanche, aucune traversée piétonne ne lui est proposée pour se rendre au marché couvert.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
I. Analyse du travail de terrain

✓ A partir du parking du Maréchal Leclerc

Ce parking par sa topographie et son revêtement est accessible. La personne peut ainsi accéder à un distributeur de billets.
En franchissant le passage piéton menant à la place du Maréchal Leclerc elle peut accéder au commerce, puis de nouveau emprunter le passage piéton menant à la Poste. Un feu tricolore, réduisant le cheminement, l'empêche de poursuivre le long de la rue de la Poste. La personne ne peut donc pas accéder à la boîte aux lettres pourtant d'une hauteur correcte pour ce type de PMR.
Au passage piéton de la rue Omar Charlet, la chaîne de mobilité s'arrête à l'angle de cette rue et de la rue de la République à cause d'une grille d'évacuation dont les fentes sont de largeur supérieure à 2 cm.

✓ A partir du parking du Maréchal Leclerc (bis)

Ce parking par sa topographie et son revêtement est accessible à ce type de PMR. La personne peut donc se rendre au commerce situé sur cette place.
Le passage piéton, dans la rue Pierre Wichn, permet d'accéder à la Poste. Un feu tricolore, réduisant le cheminement, l'empêche de poursuivre le long de la rue de la Poste. La personne ne peut donc accéder à la boîte aux lettres pourtant d'une hauteur correcte pour ce type de PMR.

✓ A partir du parking du 18 juin 1940

La place par sa topographie et son revêtement est accessible. La personne peut donc accéder aux salles polyvalentes et communales. Deux containers ne peuvent pas être utilisés puisque leurs ouvertures sont d'une hauteur trop importante. En l'absence de lien avec le cheminement piéton, la cabine téléphonique et les cinq bancs ombragés ne lui sont pas accessibles. De même, la chaîne de mobilité s'arrête à cette place car elle n'est pas reliée à d'autres cheminements.

✓ A partir de la place du parking Patoizeau

Le parking possède une topographie et un revêtement qui en font un lieu accessible. Pour une personne âgée, le fort contraste et les caractères de grande taille du plan d'information le rendent utilisable.
La sortie s'effectue au niveau du trottoir du boulevard de la Plage. Celui-ci est accessible, malgré son revêtement dégradé. La personne peut donc poursuivre son cheminement le long de ce trottoir pour arriver en face de la Place des Filles de la Sagesse. Lors de ce cheminement, la personne passe devant deux équipements non conformes, un panneau d'information où les indications sont trop hautes, et un abribus ne possédant pas de places assises. Aucune traversée n'est possible que ce soit vers la Place des Filles de la Sagesse ou vers le trottoir opposé du boulevard de la Plage car ces derniers ne sont pas équipés de bandes d'éveil de vigilance.
Arrivée au passage piéton de la rue du Capitaine Patoizeau, la personne peut traverser et poursuivre sur le trottoir impair le long de la Place des Filles de la Sagesse. Mais la chaîne de mobilité s'interrompt à l'angle avec la rue de la République, devant l'église, un tableau EDF obstruant le passage.
En revanche, aucune traversée piétonne ne lui est proposée pour se rendre au marché couvert.

239

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

### I.8.3 L'élaboration de préconisations d'aménagement à partir des enjeux soulevés pour le périmètre :

A partir des comptages précédents et de la mise en évidence des chaînes de mobilité les atouts et les faiblesses du périmètre peuvent se dégager.

| Atouts |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre. |
| Prise en compte de l'accessibilité dans les nouveaux aménagements (Place des Filles de la Sagesse, marché couvert) |
| Piétonisation de la rue de la République |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| Etroitesse des trottoirs liée à l'ancienneté du bourg |

132. Atouts et faiblesses du périmètre

Comme annoncé, des enjeux sont proposés pour répondre aux faiblesses décrites ci-dessus tout en s'appuyant sur les éventuels atouts.

L'élaboration des chaînes de mobilité correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant, répondre à cet enjeu implique la détermination d'enjeux ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Saint-Trojan-les-Bains
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- Revaloriser la place des piétons dans le centre ancien en poursuivant sur les efforts déjà faits



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

I.8.3 L'élaboration de préconisations d'aménagement à partir des enjeux soulevés pour le périmètre :

A partir des comptages précédents et de la mise en évidence des chaînes de mobilité les atouts et les faiblesses du périmètre peuvent se dégager.

Atouts

Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre.

Prise en compte de l'accessibilité dans les nouveaux aménagements (Place des Filles de la Sagesse, marché couvert)

Piétonisation de la rue de la République

Faiblesses

Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation

Mauvais traitement des passages piétons

Grilles d'évacuation des eaux non-conformes

Etroitesse des trottoirs liée à l'ancienneté du bourg

132. Atouts et faiblesses du périmètre

Comme annoncé, des enjeux sont proposés pour répondre aux faiblesses décrites ci-dessus tout en s'appuyant sur les éventuels atouts.

L'élaboration des chaînes de mobilité correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant, répondre à cet enjeu implique la détermination d'enjeux ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Saint-Trojan-les-Bains
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- Revaloriser la place des piétons dans le centre ancien en poursuivant sur les efforts déjà faits

240

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux actions à mener ultérieurement et ce en priorité :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation et de la largeur. Pour les places réservées aux personnes handicapées sur le parking des Marais perdus, la Place des Filles de la Sagesse et une sur la Place du 18 juin 1940, un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Ces places doivent également être élargies pour atteindre 3,30 m de large. Les trois places rue Victor Belliard, celle sur le parking Patoiseau, deux places rue de la Poste et une autre sur la Place du 18 juin 1940 ne nécessitent qu'une signalisation aux normes. La place située dans la rue de la Poste est non-conforme d'un point de vue de largeur et de la signalisation. De plus, il sera difficile de l'élargir étant donné la configuration de la voirie.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de bandes d'éveil de vigilance. Tous les passages piétons nécessitent des abaissés aux normes et des bandes d'éveil de vigilance excepté celui situé entre la Place des Filles de la Sagesse et le marché couvert. Pour traverser le boulevard de la Plage, il serait nécessaire d'augmenter la fréquence des passages piétons. Entre l'église et la Mairie un passage piéton permettrait en toute sécurité de poursuivre de chaque côté de la rue de la République.

- ✓ Mise aux normes des grilles d'évacuation et respect des largeurs minimales lors de l'implantation du mobilier urbain.

- ✓ Le problème de l'étroitesse des trottoirs a été compensé par la piétonisation de la rue de la République en période estivale et par la mise en zone limitée à 30 km/h de certaines rues.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III :Diagnostic
*I. Analyse du travail de terrain*

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux actions à mener ultérieurement et ce en priorité :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation et de la largeur. Pour les places réservées aux personnes handicapées sur le parking des Marais perdus, la Place des Filles de la Sagesse et une sur la Place du 18 juin 1940, un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Ces places doivent également être élargies pour atteindre 3,30 m de large. Les trois places rue Victor Belliard, celle sur le parking Patoiseau, deux places rue de la Poste et une autre sur la Place du 18 juin 1940 ne nécessitent qu'une signalisation aux normes. La place située dans la rue de la Poste est non-conforme d'un point de vue de largeur et de la signalisation. De plus, il sera difficile de l'élargir étant donné la configuration de la voirie.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de bandes d'éveil de vigilance. Tous les passages piétons nécessitent des abaissés aux normes et des bandes d'éveil de vigilance excepté celui situé entre la Place des Filles de la Sagesse et le marché couvert. Pour traverser le boulevard de la Plage, il serait nécessaire d'augmenter la fréquence des passages piétons. Entre l'église et la Mairie un passage piéton permettrait en toute sécurité de poursuivre de chaque côté de la rue de la République.

- ✓ Mise aux normes des grilles d'évacuation et respect des largeurs minimales lors de l'implantation du mobilier urbain.

- ✓ Le problème de l'étroitesse des trottoirs a été compensé par la piétonisation de la rue de la République en période estivale et par la mise en zone limitée à 30 km/h de certaines rues.

241

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

## II. Synthèse des analyses

En faisant une lecture croisée des analyses sur les différents périmètres, des enjeux communs se dégagent :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques des périmètres
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- Remédier au paramètre qui fait le plus souvent défaut sur le cheminement
- Revaloriser la place des piétons dans le centre ancien en poursuivant sur les efforts déjà faits
- S'adapter aux contraintes naturelles
- S'adapter à l'architecture du bâti ancien

De la même façon, les actions proposées pour répondre à ces enjeux sont similaires :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation et de la largeur. Pour les places réservées aux personnes handicapées un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Les places doivent également être élargies pour atteindre 3,30 m de large. ( le gabarit est fourni en annexe)
  Matérialisation de nouvelles places de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation et des chaînes de mobilité de nouvelles places seraient nécessaires.
- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de bandes d'éveil de vigilance.
- ✓ Mise aux normes du mobilier urbain, notamment par le remplacement des grilles d'évacuation des eaux, et l'implantation des potelets et des jardinières. Les élus pourront, à l'aide du S.I.G., déterminer les aménagements futurs suivant leurs priorités. Par exemple, si l'élu souhaite en priorité changer les obstacles présents sur un tronçon aux normes (largeur, topographie et revêtement corrects) pour rendre facilement de nouveaux cheminements accessibles, il peut les sélectionner aisément avec le S.I.G. (le procédure S.I.G. est fourni en annexe).



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

II. Synthèse des analyses

En faisant une lecture croisée des analyses sur les différents périmètres, des enjeux communs se dégagent :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques des périmètres
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- Remédier au paramètre qui fait le plus souvent défaut sur le cheminement
- Revaloriser la place des piétons dans le centre ancien en poursuivant sur les efforts déjà faits
- S'adapter aux contraintes naturelles
- S'adapter à l'architecture du bâti ancien

De la même façon, les actions proposées pour répondre à ces enjeux sont similaires :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation et de la largeur. Pour les places réservées aux personnes handicapées un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Les places doivent également être élargies pour atteindre 3,30 m de large. ( le gabarit est fourni en annexe)
  Matérialisation de nouvelles places de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation et des chaînes de mobilité de nouvelles places seraient nécessaires.
- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de bandes d'éveil de vigilance.
- ✓ Mise aux normes du mobilier urbain, notamment par le remplacement des grilles d'évacuation des eaux, et l'implantation des potelets et des jardinières. Les élus pourront, à l'aide du S.I.G., déterminer les aménagements futurs suivant leurs priorités. Par exemple, si l'élu souhaite en priorité changer les obstacles présents sur un tronçon aux normes (largeur, topographie et revêtement corrects) pour rendre facilement de nouveaux cheminements accessibles, il peut les sélectionner aisément avec le S.I.G. (le procédure S.I.G. est fourni en annexe).

- ✓ Mise aux normes du paramètre faisant défaut au cheminement piéton :
  - Prise en compte de la topographie par la mise en place de mobiliers adéquats comme des garde-corps et des bancs pour faciliter le cheminement et se reposer.
  - Prise en compte de l'étroitesse des trottoirs par la piétonisation ou la mise en place de zones limitées à 30 km/h.
  - Amélioration du revêtement

- ✓ Mise aux normes du cheminement piéton, même aux dépens de la circulation automobile. De nombreuses rues voient leur largeur de trottoir réduite suite aux nombreuses marches. Selon les normes, si le trottoir fait 1,40 m de part et d'autre, 0,80 m au pied des marches suffisent. Cet élargissement risque de réduire la voirie et de contraindre la circulation à une voie.

- ✓ Mise en place d'une campagne d'information par les communes pour sensibiliser tous les acteurs intervenant dans la construction de bâtiment ou la rénovation de voirie.

Parmi toutes les actions proposées, certaines seront plus ou moins réalisables d'un point de vue technique et financier, comme par exemple la mise aux normes du revêtement sur un périmètre. Cette problématique a déjà été soulevée lors de la mise en place de notre outil S.I.G. à l'aide du code de pondération choisi. Une mise aux normes d'accessibilité peut être techniquement et financièrement facilement réalisable mais dépend parfois d'une volonté politique, ce qui peut ralentir sa mise en œuvre. Il s'agit par exemple de la piétonisation d'une rue ou de la création de zone limitée à 30 km/h.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III : Diagnostic
II. Synthèse des analyses

- ✓ Mise aux normes du paramètre faisant défaut au cheminement piéton :
  - Prise en compte de la topographie par la mise en place de mobiliers adéquats comme des garde-corps et des bancs pour faciliter le cheminement et se reposer.
  - Prise en compte de l'étroitesse des trottoirs par la piétonisation ou la mise en place de zones limitées à 30 km/h.
  - Amélioration du revêtement

- ✓ Mise aux normes du cheminement piéton, même aux dépens de la circulation automobile. De nombreuses rues voient leur largeur de trottoir réduite suite aux nombreuses marches. Selon les normes, si le trottoir fait 1,40 m de part et d'autre, 0,80 m au pied des marches suffisent. Cet élargissement risque de réduire la voirie et de contraindre la circulation à une voie.

- ✓ Mise en place d'une campagne d'information par les communes pour sensibiliser tous les acteurs intervenant dans la construction de bâtiment ou la rénovation de voirie.

Parmi toutes les actions proposées, certaines seront plus ou moins réalisables d'un point de vue technique et financier, comme par exemple la mise aux normes du revêtement sur un périmètre. Cette problématique a déjà été soulevée lors de la mise en place de notre outil S.I.G. à l'aide du code de pondération choisi. Une mise aux normes d'accessibilité peut être techniquement et financièrement facilement réalisable mais dépend parfois d'une volonté politique, ce qui peut ralentir sa mise en œuvre. Il s'agit par exemple de la piétonisation d'une rue ou de la création de zone limitée à 30 km/h.

243

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

## III. Les acteurs concernés dans la mise en accessibilité des espaces publics

Les huit communes ont délégué leur compétence à la Communauté de Communes pour le plan de mise en accessibilité. Gestionnaire des espaces publics et garante de la libre circulation de ses administrés, la Communauté de Communes est responsable de la politique et des aménagements relatifs à l'accessibilité sur son territoire.

Elle doit appuyer les actions en faveur de l'accessibilité sur la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées. L'objectif de cette commission consultative est de permettre un suivi partagé, entre élus et représentants des personnes handicapées, des progrès accomplis et des efforts à réaliser pour améliorer l'accessibilité des espaces publics. Elle a donc vocation, soutenue par un bureau d'étude, à assurer le pilotage de toute la démarche de mise en accessibilité exigée par la loi n°2005-102 du 11 février 2005.

Toutes les actions menées et décidées par la commission et la Communauté de Communes sont ensuite proposées aux conseils municipaux de chaque commune qui les valident ou non, programment et financent les travaux.



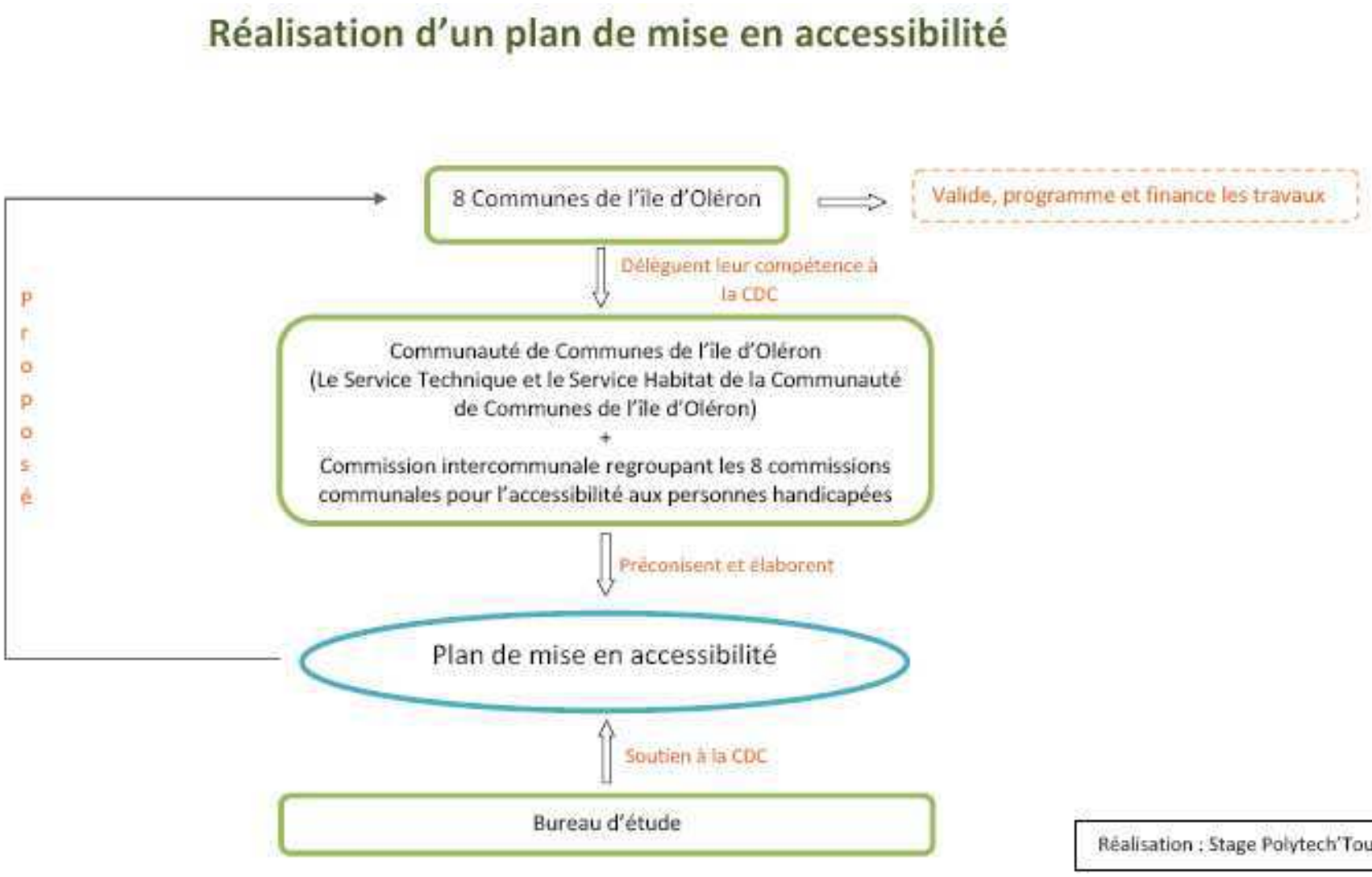
DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

III. Les acteurs concernés dans la mise en accessibilité des espaces publics

Les huit communes ont délégué leur compétence à la Communauté de Communes pour le plan de mise en accessibilité. Gestionnaire des espaces publics et garante de la libre circulation de ses administrés, la Communauté de Communes est responsable de la politique et des aménagements relatifs à l'accessibilité sur son territoire.

Elle doit appuyer les actions en faveur de l'accessibilité sur la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées. L'objectif de cette commission consultative est de permettre un suivi partagé, entre élus et représentants des personnes handicapées, des progrès accomplis et des efforts à réaliser pour améliorer l'accessibilité des espaces publics. Elle a donc vocation, soutenue par un bureau d'étude, à assurer le pilotage de toute la démarche de mise en accessibilité exigée par la loi n°2005-102 du 11 février 2005.

Toutes les actions menées et décidées par la commission et la Communauté de Communes sont ensuite proposées aux conseils municipaux de chaque commune qui les valident ou non, programment et financent les travaux.

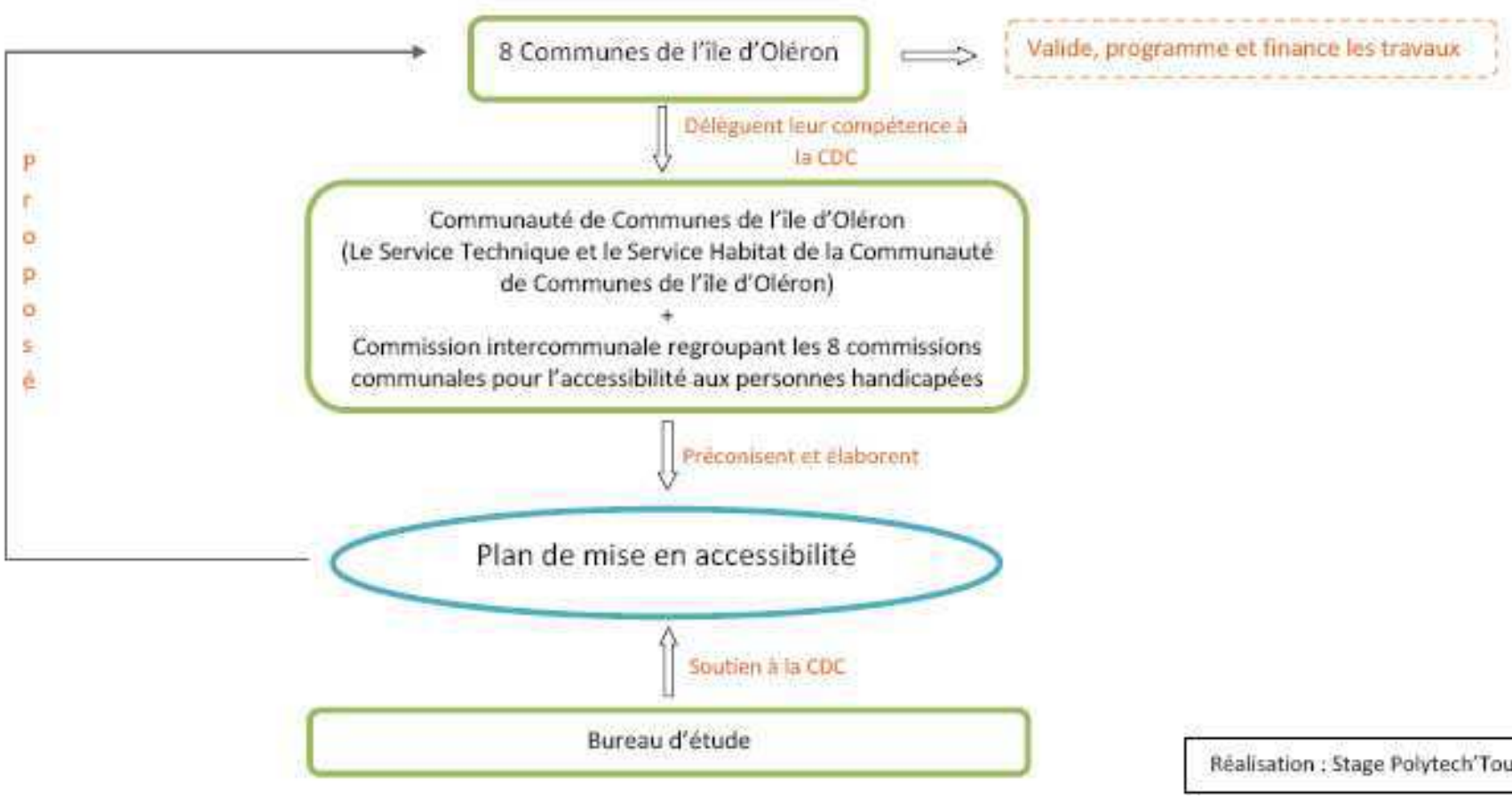



133. Réalisation d'un plan de mise en accessibilité



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III : Diagnostic
*III. Les acteurs concernés*




133. Réalisation d'un plan de mise en accessibilité

Quel que soit le projet, il y a toujours ceux qui décident et qui paient, ceux qui conçoivent, ceux qui construisent ou réalisent, ceux qui occupent ou utilisent et enfin ceux qui gèrent. Un projet d'aménagement sur l'espace public concerne nombres d'acteurs. En revanche, selon le domaine concerné, des différences peuvent apparaître, liées aux prérogatives et aux responsabilités. Ainsi, nous pouvons recenser une multitude d'acteurs ayant une vocation a être associés à l'études par l'organisation de partenariats, de concertation ou de consultation, selon le cas. Pour garantir la pertinence du diagnostic et la cohérence d'un projet, il importe que chacun exprime ses besoins, ses contraintes et ses exigences.

Entendre, comprendre les attentes et le point de vue des différents acteurs concernés ont permis de définir quelles étaient les limites du plan de mise en accessibilité et les conflits d'intérêt qu'il peut générer. Le schéma qui suit présente les principaux acteurs et professionnels concernés dont les activités sont nécessaires et complémentaires vis-à-vis des services publics à disposition des administrés et vis-à-vis de leurs conditions de déplacement dans la commune.

Les conflits d'intérêt existants lors de la réalisation d'un plan de mise en accessibilité seront également présentés.
Par exemple, lors de la construction d'une crèche, les normes de sécurité et d'accessibilité doivent impérativement être respectées. Or dans ce cas précis, ces normes ne coïncident pas forcément. En effet, pour l'installation des poignées de portes à l'intérieur du bâtiment, les normes de sécurité imposent l'installation à une hauteur de 1,60 m du fait de la présence des enfants alors que les normes d'accessibilité imposent l'installation à une hauteur de 1,30 m pour qu'une personne en fauteuil ou une personne de petite taille puisse attraper la poignée. Ceci s'avère identique pour l'installation des prises électriques.

De la même façon, un obstacle au cheminement peut créer un conflit d'intérêt lorsqu'il est privé et appartenant à un commerçant. En effet, l'étalage sauvage d'un commerçant peut gêner et être un obstacle au cheminement. Ceci peut générer un conflit d'intérêt entre la Mairie et le commerçant lorsqu'elle veut imposer le recul ou le retrait de l'étalage en question.

Vient s'ajouter à cela, les contraintes liées à la morphologie des bourgs dont les bâtiments sont alignés à la voirie et dessinent des axes très étroits. Il existe également des contraintes techniques pour les obstacles publics comme une grille d'évacuation des eaux qui ne possède pas d'équivalent aux normes. C'est là un problème lié au fabriquant. Cela génère un certain nombre de limites dans la réalisation d'un plan de mise en accessibilité.

Enfin, des contraintes politiques peuvent être un frein à la bonne réalisation d'un projet. En effet, lorsqu'un maire décide de piétonniser une rue ou la mettre en zone limitée à 30 km/h, il peut voir l'appui de certains riverains et commerçants disparaître.



*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

Quel que soit le projet, il y a toujours ceux qui décident et qui paient, ceux qui conçoivent, ceux qui construisent ou réalisent, ceux qui occupent ou utilisent et enfin ceux qui gèrent. Un projet d'aménagement sur l'espace public concerne nombres d'acteurs. En revanche, selon le domaine concerné, des différences peuvent apparaître, liées aux prérogatives et aux responsabilités. Ainsi, nous pouvons recenser une multitude d'acteurs ayant une vocation a être associés à l'études par l'organisation de partenariats, de concertation ou de consultation, selon le cas. Pour garantir la pertinence du diagnostic et la cohérence d'un projet, il importe que chacun exprime ses besoins, ses contraintes et ses exigences.

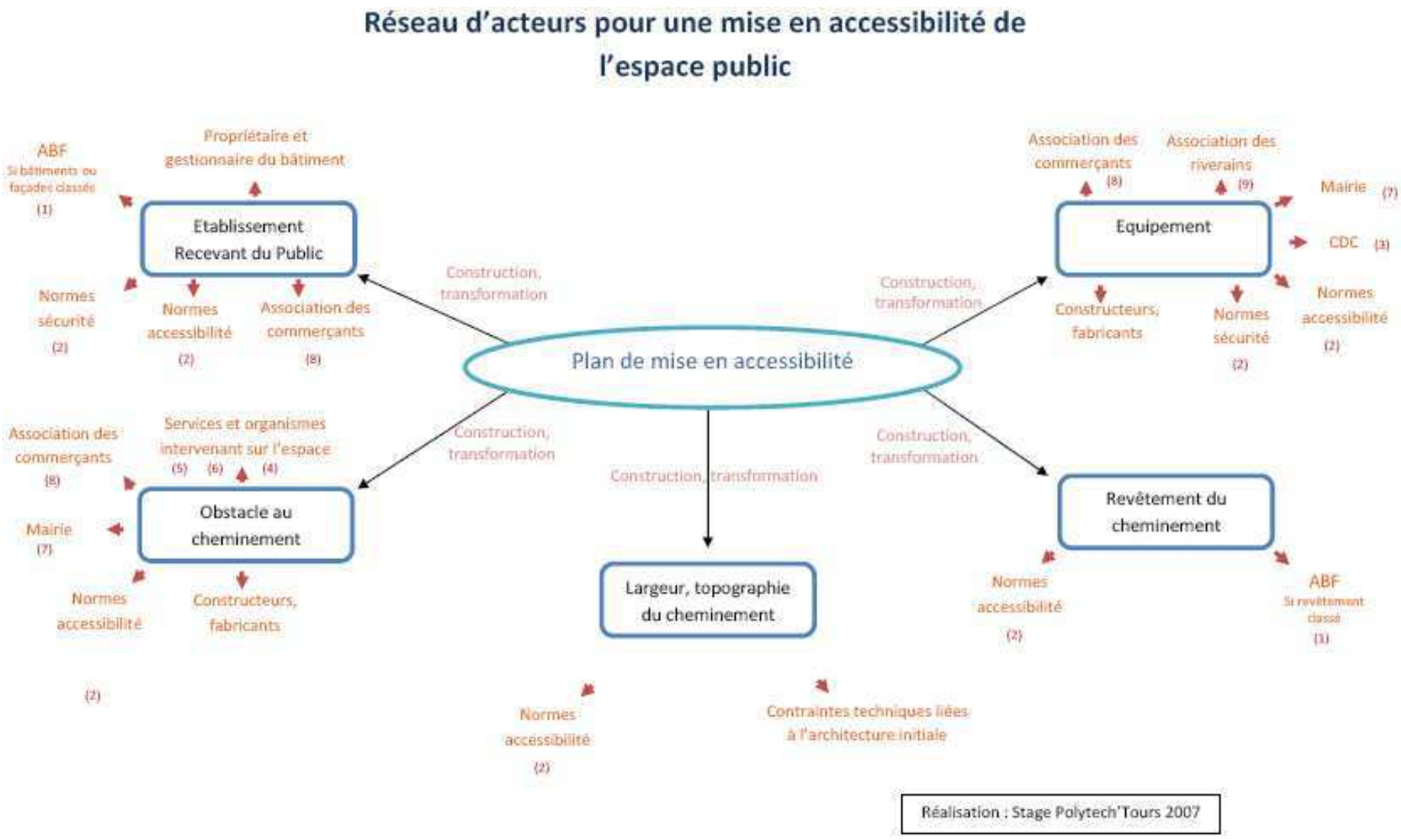
Entendre, comprendre les attentes et le point de vue des différents acteurs concernés ont permis de définir quelles étaient les limites du plan de mise en accessibilité et les conflits d'intérêt qu'il peut générer. Le schéma qui suit présente les principaux acteurs et professionnels concernés dont les activités sont nécessaires et complémentaires vis-à-vis des services publics à disposition des administrés et vis-à-vis de leurs conditions de déplacement dans la commune.

Les conflits d'intérêt existants lors de la réalisation d'un plan de mise en accessibilité seront également présentés.
Par exemple, lors de la construction d'une crèche, les normes de sécurité et d'accessibilité doivent impérativement être respectées. Or dans ce cas précis, ces normes ne coïncident pas forcément. En effet, pour l'installation des poignées de portes à l'intérieur du bâtiment, les normes de sécurité imposent l'installation à une hauteur de 1,60 m du fait de la présence des enfants alors que les normes d'accessibilité imposent l'installation à une hauteur de 1,30 m pour qu'une personne en fauteuil ou une personne de petite taille puisse attraper la poignée. Ceci s'avère identique pour l'installation des prises électriques.

De la même façon, un obstacle au cheminement peut créer un conflit d'intérêt lorsqu'il est privé et appartenant à un commerçant. En effet, l'étalage sauvage d'un commerçant peut gêner et être un obstacle au cheminement. Ceci peut générer un conflit d'intérêt entre la Mairie et le commerçant lorsqu'elle veut imposer le recul ou le retrait de l'étalage en question.

Vient s'ajouter à cela, les contraintes liées à la morphologie des bourgs dont les bâtiments sont alignés à la voirie et dessinent des axes très étroits. Il existe également des contraintes techniques pour les obstacles publics comme une grille d'évacuation des eaux qui ne possède pas d'équivalent aux normes. C'est là un problème lié au fabriquant. Cela génère un certain nombre de limites dans la réalisation d'un plan de mise en accessibilité.

Enfin, des contraintes politiques peuvent être un frein à la bonne réalisation d'un projet. En effet, lorsqu'un maire décide de piétonniser une rue ou la mettre en zone limitée à 30 km/h, il peut voir l'appui de certains riverains et commerçants disparaître.

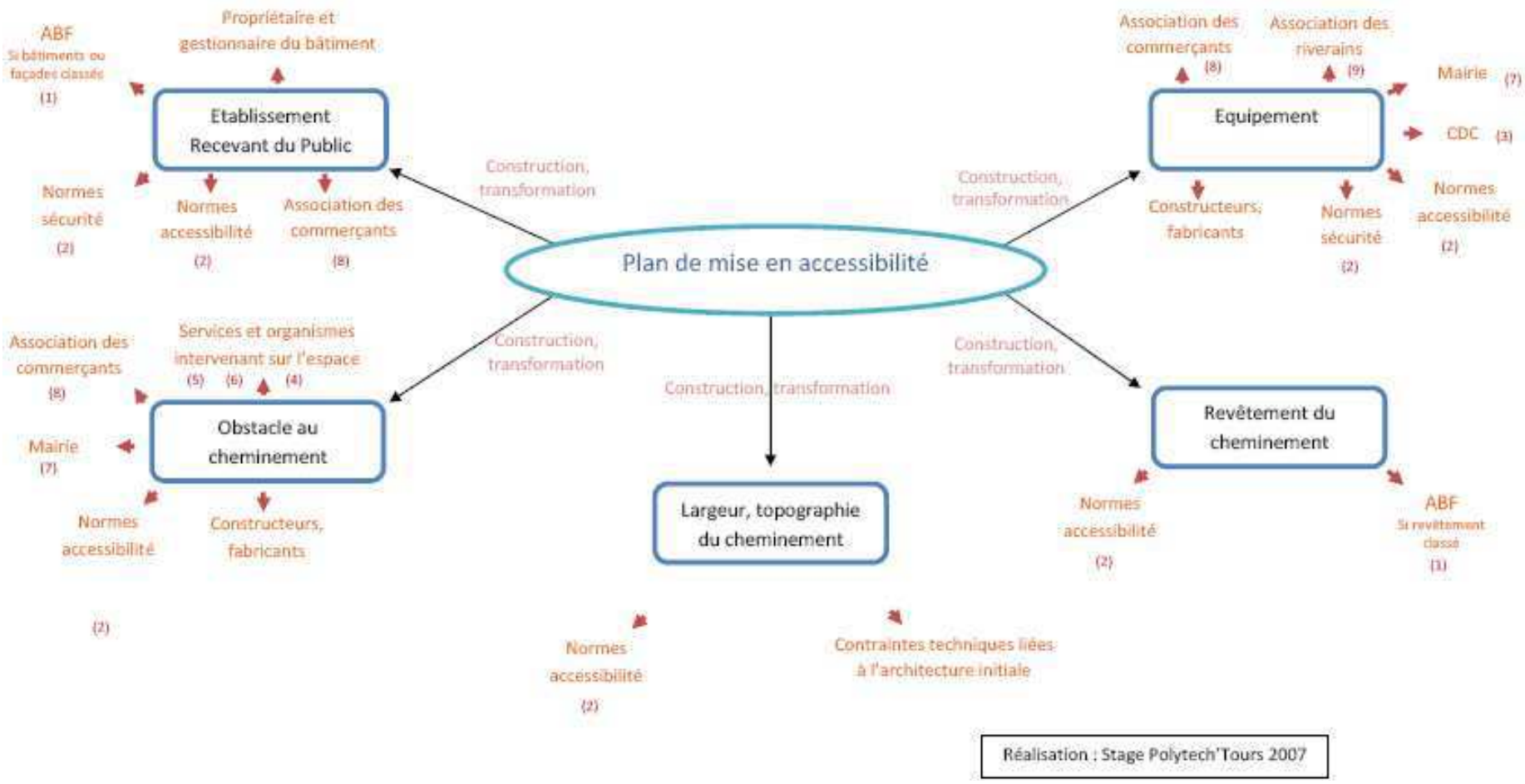



134. Réseau d'acteurs pour une mise en accessibilité e l'espace public



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III : Diagnostic
*III. Les acteurs concernés*




134. Réseau d'acteurs pour une mise en accessibilité e l'espace public

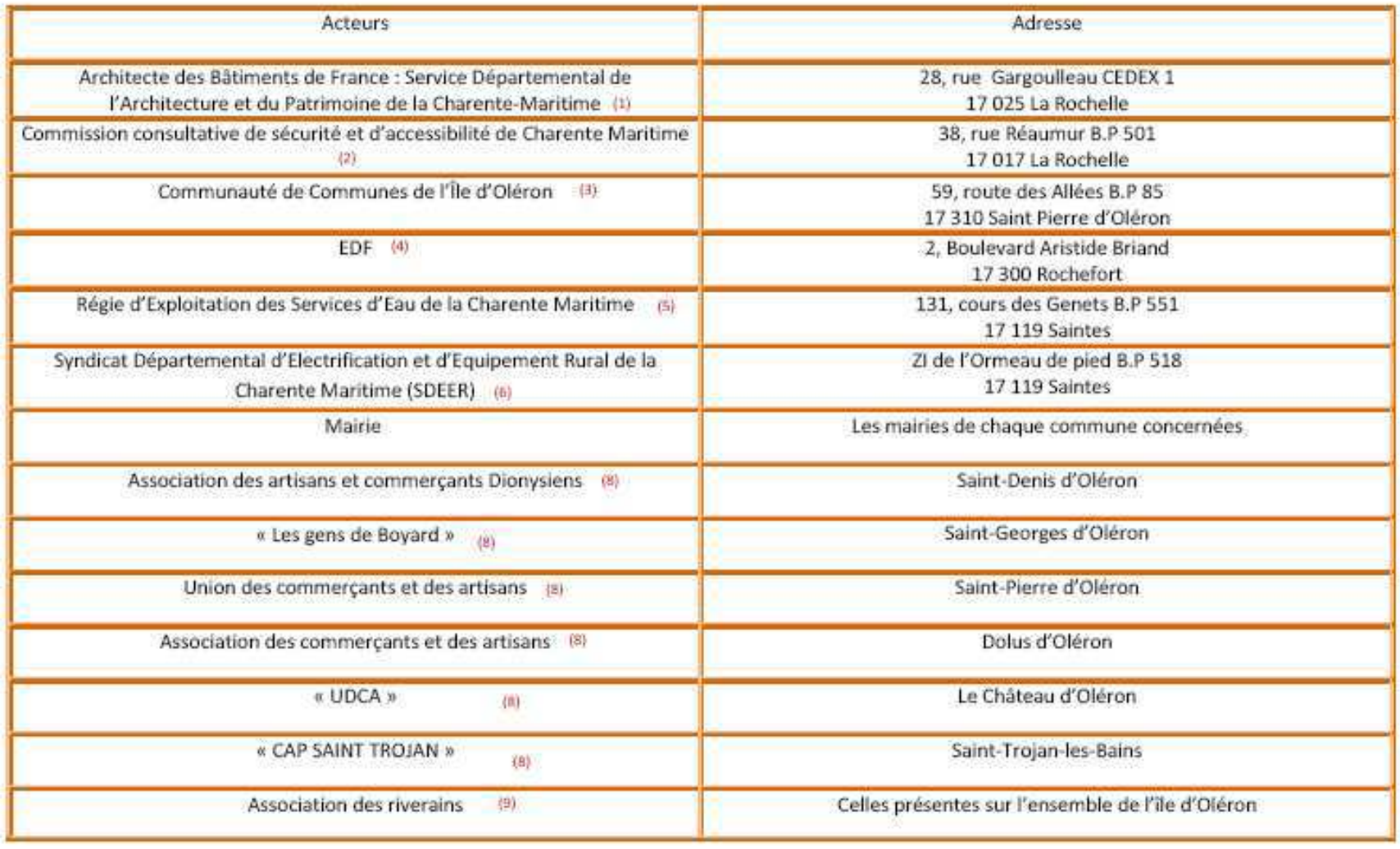
## 135. Acteurs impliqués dans la mise en accessibilité d'un espace public

| Acteurs | Adresse |
|---|---|
| Architecte des Bâtiments de France : Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine de la Charente-Maritime (1) | 28, rue Gargoulleau CEDEX 1<br>17 025 La Rochelle |
| Commission consultative de sécurité et d'accessibilité de Charente Maritime (2) | 38, rue Réaumur B.P 501<br>17 017 La Rochelle |
| Communauté de Communes de l'Île d'Oléron (3) | 59, route des Allées B.P 85<br>17 310 Saint Pierre d'Oléron |
| EDF (4) | 2, Boulevard Aristide Briand<br>17 300 Rochefort |
| Régie d'Exploitation des Services d'Eau de la Charente Maritime (5) | 131, cours des Genets B.P 551<br>17 119 Saintes |
| Syndicat Départemental d'Electrification et d'Equipement Rural de la Charente Maritime (SDEER) (6) | ZI de l'Ormeau de pied B.P 518<br>17 119 Saintes |
| Mairie | Les mairies de chaque commune concernées |
| Association des artisans et commerçants Dionysiens (8) | Saint-Denis d'Oléron |
| « Les gens de Boyard » (8) | Saint-Georges d'Oléron |
| Union des commerçants et des artisans (8) | Saint-Pierre d'Oléron |
| Association des commerçants et des artisans (8) | Dolus d'Oléron |
| « UDCA » (8) | Le Château d'Oléron |
| « CAP SAINT TROJAN » (8) | Saint-Trojan-les-Bains |
| Association des riverains (9) | Celles présentes sur l'ensemble de l'île d'Oléron |



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

135. Acteurs impliqués dans la mise en accessibilité d'un espace public



Acteurs | Adresse

Architecte des Bâtiments de France : Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine de la Charente-Maritime (1) — 28, rue Gargoulleau CEDEX 1, 17 025 La Rochelle
Commission consultative de sécurité et d'accessibilité de Charente Maritime (2) — 38, rue Réaumur B.P 501, 17 017 La Rochelle
Communauté de Communes de l'Île d'Oléron (3) — 59, route des Allées B.P 85, 17 310 Saint Pierre d'Oléron
EDF (4) — 2, Boulevard Aristide Briand, 17 300 Rochefort
Régie d'Exploitation des Services d'Eau de la Charente Maritime (5) — 131, cours des Genets B.P 551, 17 119 Saintes
Syndicat Départemental d'Electrification et d'Equipement Rural de la Charente Maritime (SDEER) (6) — ZI de l'Ormeau de pied B.P 518, 17 119 Saintes
Mairie — Les mairies de chaque commune concernées
Association des artisans et commerçants Dionysiens (8) — Saint-Denis d'Oléron
« Les gens de Boyard » (8) — Saint-Georges d'Oléron
Union des commerçants et des artisans (8) — Saint-Pierre d'Oléron
Association des commerçants et des artisans (8) — Dolus d'Oléron
« UDCA » (8) — Le Château d'Oléron
« CAP SAINT TROJAN » (8) — Saint-Trojan-les-Bains
Association des riverains (9) — Celles présentes sur l'ensemble de l'île d'Oléron

248

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

## Critiques et limites de notre travail

Nous allons maintenant revenir sur l'étude que nous avons effectuée au cours des trois derniers mois. Les professionnels de la Communauté de Communes de l'île d'Oléron nous ont beaucoup apporté en encadrant notre travail. Cependant celui-ci reste imprégné de notre « savoir faire » d'étudiants.

Notre travail a commencé par la **phase de relevés de terrain**. Or, la précision dont nous avons fait preuve sur le terrain, n'est sans doute pas irréprochable. En effet, nous avions pour cela que deux mètres, un repère de 1,40 m de long sur laquelle figurait différentes mesures, un gabarit correspondant à un angle de 5 % et enfin deux niveaux à bulle. La précision des données s' est faite au 0,5 cm près pour les premiers instruments et selon notre appréciation de l'horizon pour les niveaux. Cependant nous avons toujours essayé d'être les plus justes et les plus précis possibles.
Cette phase de terrain achevé, nous avons mis en place **l'outil S.I.G.** pour obtenir une traduction cartographique de nos données. Pour cela, et comme il a déjà été présenté, une méthode a été mise au point. Pour celle-ci nous avons dû prendre des partis, qui peuvent se révéler dans certains cas des limites à notre étude. En effet, pour commencer, les obstacles et les équipements ont été pondérés par type de handicap ; alors que les cheminements l'ont été seulement par rapport à la norme la plus contraignante qui correspond la plupart du temps à celle concernant les handicapés moteurs. Pour illustrer ces propos, prenons un exemple. Un tronçon, avec un dévers de 7 %, est donc de pondération 3. Or celui-ci est praticable pour les personnes âgées comme pour les personnes handicapées visuelles. Un dévers de 7 % n'est donc pas une gêne aux cheminements pour ces PMR.
Nous avions pensé à faire une pondération par handicap pour chaque paramètre : largeur, revêtement et topographie. Mais ceci n'aurait pas servi ensuite aux services techniques. En effet les aménagements, qu'ils devront réaliser, se feront par rapport à la norme la plus contraignante. Eventuellement ce type de résultats aurait pu servir à la production de cartes « informatives » de l'accessibilité du périmètre en fonction du handicap. Mais ceci ne faisait pas parti de la commande.
Pour ce qui est de la pondération des grilles d'évacuation, comme obstacles, nous avons toujours mis celles-ci de pondération égale à 3 lorsque la largeur des fentes était supérieure à 2 cm. Ce qui fait que cet obstacle rend le tronçon sur lequel il est positionné, inaccessible. Or ce même obstacle peut laisser un passage supérieur à 0,80 m. Il aurait fallu, lors de la phase de terrain mesurer non seulement la largeur des fentes mais également le passage laissé sur le cheminement, pour être plus juste.
Toujours au sujet des obstacles, nous n'avons pas relevé ceux le long du bâti dans les rues sans trottoir ni accotement, puisqu'il n'existe pas de réel cheminement piéton. Cependant les personnes marchent le plus souvent au pied des bâtiments. Il aurait donc été plus juste de relever également ces obstacles.

Un autre reproche que nous pouvons faire à notre travail, est d'avoir été trop ciblés sur les personnes handicapées motrices. En effet, les normes sont plus nombreuses et facilement exploitables pour ces personnes. Les autres types de PMR demandent une réflexion plus complexe sur ce qui constituent des obstacles et sur les préconisations à prendre pour y remédier.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III : Diagnostic
Critiques et limites de notre travail

Critiques et limites de notre travail

Nous allons maintenant revenir sur l'étude que nous avons effectuée au cours des trois derniers mois. Les professionnels de la Communauté de Communes de l'île d'Oléron nous ont beaucoup apporté en encadrant notre travail. Cependant celui-ci reste imprégné de notre « savoir faire » d'étudiants.

Notre travail a commencé par la **phase de relevés de terrain**. Or, la précision dont nous avons fait preuve sur le terrain, n'est sans doute pas irréprochable. En effet, nous avions pour cela que deux mètres, un repère de 1,40 m de long sur laquelle figurait différentes mesures, un gabarit correspondant à un angle de 5 % et enfin deux niveaux à bulle. La précision des données s' est faite au 0,5 cm près pour les premiers instruments et selon notre appréciation de l'horizon pour les niveaux. Cependant nous avons toujours essayé d'être les plus justes et les plus précis possibles.
Cette phase de terrain achevé, nous avons mis en place **l'outil S.I.G.** pour obtenir une traduction cartographique de nos données. Pour cela, et comme il a déjà été présenté, une méthode a été mise au point. Pour celle-ci nous avons dû prendre des partis, qui peuvent se révéler dans certains cas des limites à notre étude. En effet, pour commencer, les obstacles et les équipements ont été pondérés par type de handicap ; alors que les cheminements l'ont été seulement par rapport à la norme la plus contraignante qui correspond la plupart du temps à celle concernant les handicapés moteurs. Pour illustrer ces propos, prenons un exemple. Un tronçon, avec un dévers de 7 %, est donc de pondération 3. Or celui-ci est praticable pour les personnes âgées comme pour les personnes handicapées visuelles. Un dévers de 7 % n'est donc pas une gêne aux cheminements pour ces PMR.
Nous avions pensé à faire une pondération par handicap pour chaque paramètre : largeur, revêtement et topographie. Mais ceci n'aurait pas servi ensuite aux services techniques. En effet les aménagements, qu'ils devront réaliser, se feront par rapport à la norme la plus contraignante. Eventuellement ce type de résultats aurait pu servir à la production de cartes « informatives » de l'accessibilité du périmètre en fonction du handicap. Mais ceci ne faisait pas parti de la commande.
Pour ce qui est de la pondération des grilles d'évacuation, comme obstacles, nous avons toujours mis celles-ci de pondération égale à 3 lorsque la largeur des fentes était supérieure à 2 cm. Ce qui fait que cet obstacle rend le tronçon sur lequel il est positionné, inaccessible. Or ce même obstacle peut laisser un passage supérieur à 0,80 m. Il aurait fallu, lors de la phase de terrain mesurer non seulement la largeur des fentes mais également le passage laissé sur le cheminement, pour être plus juste.
Toujours au sujet des obstacles, nous n'avons pas relevé ceux le long du bâti dans les rues sans trottoir ni accotement, puisqu'il n'existe pas de réel cheminement piéton. Cependant les personnes marchent le plus souvent au pied des bâtiments. Il aurait donc été plus juste de relever également ces obstacles.

Un autre reproche que nous pouvons faire à notre travail, est d'avoir été trop ciblés sur les personnes handicapées motrices. En effet, les normes sont plus nombreuses et facilement exploitables pour ces personnes. Les autres types de PMR demandent une réflexion plus complexe sur ce qui constituent des obstacles et sur les préconisations à prendre pour y remédier.

249

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

Enfin, pour compléter et appuyer notre analyse de terrain, nous avions préparé des **questionnaires à destination des éducateurs** des centres spécialisés pour personnes handicapées de Saint-Trojan-les-Bains. Ces questionnaires devaient nous faire part de leurs réflexions face aux difficultés d'accessibilité rencontrées lors de leurs sorties au sein de nos différents périmètres d'étude. Or ce questionnaire n'a pas fonctionné, puisque nous n'avons eu que deux retours et ce pour le centre Hélio-Marin accueillant des enfants polyhandicapés. Les éducateurs du centre Lannelongue, n'ont quant à eux, à leur décharge, pas eu le temps de nous répondre. En effet, ils sont en plein déménagement de locaux suite à la construction de nouveaux bâtiments. Nous n'avons donc pas pu exploiter ces questionnaires.

Malgré les critiques que nous portons sur notre travail, nous y avons trouvé beaucoup d'intérêts. Etre immergé dans la vie professionnelle pendant trois mois, en groupe, fut une expérience très enrichissante pour chacun.
D'autre part la collaboration avec des personnes souffrant de handicap, nous a beaucoup apporté sur le plan humain.



*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

Enfin, pour compléter et appuyer notre analyse de terrain, nous avions préparé des **questionnaires à destination des éducateurs** des centres spécialisés pour personnes handicapées de Saint-Trojan-les-Bains. Ces questionnaires devaient nous faire part de leurs réflexions face aux difficultés d'accessibilité rencontrées lors de leurs sorties au sein de nos différents périmètres d'étude. Or ce questionnaire n'a pas fonctionné, puisque nous n'avons eu que deux retours et ce pour le centre Hélio-Marin accueillant des enfants polyhandicapés. Les éducateurs du centre Lannelongue, n'ont quant à eux, à leur décharge, pas eu le temps de nous répondre. En effet, ils sont en plein déménagement de locaux suite à la construction de nouveaux bâtiments. Nous n'avons donc pas pu exploiter ces questionnaires.

Malgré les critiques que nous portons sur notre travail, nous y avons trouvé beaucoup d'intérêts. Etre immergé dans la vie professionnelle pendant trois mois, en groupe, fut une expérience très enrichissante pour chacun.
D'autre part la collaboration avec des personnes souffrant de handicap, nous a beaucoup apporté sur le plan humain.

250

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

## Conclusion

Inscrite dans la cadre des études préalables à la réalisation du plan de mise en accessibilité de l'Ile d'Oléron, cette étude avait pour ambition d'évaluer la potentialité d'accessibilité de la voirie et du cadre bâti existant sur les périmètres définis et de dégager les principaux enjeux. Au vu de ce diagnostic, il s'avère que la mise en accessibilité des espaces publics des communes de l'Ile d'Oléron nécessitera des travaux d'aménagement conséquents. Cependant la volonté de la commission permettra de sensibiliser l'ensemble des acteurs sur l'état « d'urgence » de la situation. Rappelons que cette mise en accessibilité profitera à chacun, aussi bien aux parents avec une poussette qu'aux personnes âgées.

Le diagnostic réalisé sur les périmètres définis est à élargir aux zones qui n'ont pas pu être étudiées, telles que les ports et les plages. Pour cela, une nouvelle phase de relevés de terrain, menée par les services techniques, est nécessaire afin d'obtenir les données supplémentaires. Elle permettra d'assurer le processus de mise à jour de l'état des lieux. Pour ce faire, la Communauté de Communes a prévu une formation à l'utilisation des bases de données pour les techniciens de chaque commune.

Ce diagnostic devra ensuite être suivi d'un état des lieux des logements accessibles pour permettre l'élaboration du plan de mise en accessibilité sur l'ensemble de l'Ile d'Oléron.

Plus qu'un diagnostic de l'accessibilité des espaces publics de l'Ile d'Oléron, ce rapport constitue donc un outil de gestion publique pour la réalisation de ce plan. Il doit contribuer à l'achèvement du diagnostic des espaces publics et à la réalisation du diagnostic des logements et doit guider la Communauté de Communes dans ses actions futures.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III : Diagnostic
Conclusion

Conclusion

Inscrite dans la cadre des études préalables à la réalisation du plan de mise en accessibilité de l'Ile d'Oléron, cette étude avait pour ambition d'évaluer la potentialité d'accessibilité de la voirie et du cadre bâti existant sur les périmètres définis et de dégager les principaux enjeux. Au vu de ce diagnostic, il s'avère que la mise en accessibilité des espaces publics des communes de l'Ile d'Oléron nécessitera des travaux d'aménagement conséquents. Cependant la volonté de la commission permettra de sensibiliser l'ensemble des acteurs sur l'état « d'urgence » de la situation. Rappelons que cette mise en accessibilité profitera à chacun, aussi bien aux parents avec une poussette qu'aux personnes âgées.

Le diagnostic réalisé sur les périmètres définis est à élargir aux zones qui n'ont pas pu être étudiées, telles que les ports et les plages. Pour cela, une nouvelle phase de relevés de terrain, menée par les services techniques, est nécessaire afin d'obtenir les données supplémentaires. Elle permettra d'assurer le processus de mise à jour de l'état des lieux. Pour ce faire, la Communauté de Communes a prévu une formation à l'utilisation des bases de données pour les techniciens de chaque commune.

Ce diagnostic devra ensuite être suivi d'un état des lieux des logements accessibles pour permettre l'élaboration du plan de mise en accessibilité sur l'ensemble de l'Ile d'Oléron.

Plus qu'un diagnostic de l'accessibilité des espaces publics de l'Ile d'Oléron, ce rapport constitue donc un outil de gestion publique pour la réalisation de ce plan. Il doit contribuer à l'achèvement du diagnostic des espaces publics et à la réalisation du diagnostic des logements et doit guider la Communauté de Communes dans ses actions futures.

251

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

# TABLE DES MATIERES

Sommaire ..... 5
**Introduction** ..... 7
**I.L'analyse du travail de terrain par périmètre** ..... 9
*I.1. Saint-Denis d'Oléron :* ..... 9
I.1.1 L'analyse du périmètre de Saint-Denis d'Oléron en chiffres ..... 13
I.1.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 29
I.1.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 36
*I.2. La Brée-les-Bains :* ..... 39
I.2.1 L'analyse du périmètre de La-Brée-les-Bains en chiffres ..... 43
I.2.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 57
I.2.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 64
*I.3. Saint-Georges d'Oléron :* ..... 67
I.3.1 L'analyse du périmètre de Saint-Georges d'Oléron en chiffres ..... 71
I.3.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 87
I.3.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 92
*I.4. Saint-Pierre d'Oléron :* ..... 95
I.4.1 L'analyse du périmètre de Saint-Pierre d'Oléron en chiffres ..... 99
I.4.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 117
I.4.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 125
*I.5. Dolus d'Oléron :* ..... 131
I.5.1 L'analyse du périmètre de Dolus d'Oléron en chiffres ..... 135



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

TABLE DES MATIERES

Sommaire ..... 5
**Introduction** ..... 7
**I.L'analyse du travail de terrain par périmètre** ..... 9
*I.1. Saint-Denis d'Oléron :* ..... 9
I.1.1 L'analyse du périmètre de Saint-Denis d'Oléron en chiffres ..... 13
I.1.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 29
I.1.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 36
*I.2. La Brée-les-Bains :* ..... 39
I.2.1 L'analyse du périmètre de La-Brée-les-Bains en chiffres ..... 43
I.2.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 57
I.2.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 64
*I.3. Saint-Georges d'Oléron :* ..... 67
I.3.1 L'analyse du périmètre de Saint-Georges d'Oléron en chiffres ..... 71
I.3.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 87
I.3.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 92
*I.4. Saint-Pierre d'Oléron :* ..... 95
I.4.1 L'analyse du périmètre de Saint-Pierre d'Oléron en chiffres ..... 99
I.4.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 117
I.4.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 125
*I.5. Dolus d'Oléron :* ..... 131
I.5.1 L'analyse du périmètre de Dolus d'Oléron en chiffres ..... 135

252
*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

I.5.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 149
I.5.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 154
*I.6. Le Château d'Oléron :* ..... 157
I.6.1 L'analyse du périmètre de Le Château d'Oléron en chiffres ..... 161
I.6.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 175
I.6.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 182
*I.7. Le Grand-Village-Plage :* ..... 185
I.7.1 L'analyse du périmètre de Le Grand-Village-Plage en chiffres ..... 189
I.7.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 203
I.7.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 210
*I.8. Saint-Trojan-les-Bains :* ..... 213
I.8.1 L'analyse du périmètre de Saint-Georges d'Oléron en chiffres ..... 217
I.8.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 233
I.8.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 240
**II. Synthèse des analyses** ..... **242**
**III. Les acteurs concernés dans la mise en accessibilité des espaces publics** ..... **244**
**Critiques et limites de notre travail** ..... **249**
**Conclusion** ..... **251**
Table des matières ..... **252**
Table des illustrations ..... **254**
Bibliographie ..... **260**
Table des sigles ..... **262**
Annexes ..... **263**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III : Diagnostic

I.5.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 149
I.5.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 154
*I.6. Le Château d'Oléron :* ..... 157
I.6.1 L'analyse du périmètre de Le Château d'Oléron en chiffres ..... 161
I.6.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 175
I.6.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 182
*I.7. Le Grand-Village-Plage :* ..... 185
I.7.1 L'analyse du périmètre de Le Grand-Village-Plage en chiffres ..... 189
I.7.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 203
I.7.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 210
*I.8. Saint-Trojan-les-Bains :* ..... 213
I.8.1 L'analyse du périmètre de Saint-Georges d'Oléron en chiffres ..... 217
I.8.2 Les chaînes de mobilité par PMR au sein du périmètre ..... 233
I.8.3 L'élaboration de préconisation d'aménagement à partir des enjeux soulevés par le périmètre ..... 240
**II. Synthèse des analyses** ..... **242**
**III. Les acteurs concernés dans la mise en accessibilité des espaces publics** ..... **244**
**Critiques et limites de notre travail** ..... **249**
**Conclusion** ..... **251**
Table des matières ..... **252**
Table des illustrations ..... **254**
Bibliographie ..... **260**
Table des sigles ..... **262**
Annexes ..... **263**

253

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

# TABLE DES ILLUSTRATIONS

**1. Carte :** Fonctionnement du périmètre de Saint-Denis d'Oléron en matière de déplacement ..... **10**
**2. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement** ..... 11
**3. Carte :** Cheminements piétons de Saint-Denis d'Oléron ..... **12**
**4. Carte :** Obstacles au cheminement ..... **14**
**5. Carte :** Obstacles au cheminement des déficients moteurs ..... **16**
**6. Carte :** Obstacles au cheminement des déficients visuels ..... **18**
**7. Carte :** Obstacles au cheminement des personnes âgées ..... **20**
**8. Carte :** Equipements accessibles aux déficients moteurs ..... 22
**9. Carte :** Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées ..... **24**
**10. Cartes :** Synthèse de l'accessibilité ..... **26**
**11. Graphe :** Comparaison des mètres linéaires accessibles ..... **27**
**12. Carte de localisation de Saint-Denis d'Oléron** ..... 29
**13. Carte :** Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs ..... **30**
**14. Carte :** Chaînes de mobilité pour les déficients visuels ..... **32**
**15. Carte :** Chaînes de mobilité pour les personnes âgées ..... **34**
**16. Tableau :** Atouts et faiblesses du périmètre ..... **36**
**17. Carte :** Fonctionnement du périmètre de La Brée-les-Bains en matière de déplacement ..... **40**
**18. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement** ..... 41
**19. Carte :** Cheminements piétons de La Brée-les-Bains ..... **42**
**20. Carte :** Obstacles au cheminement ..... **44**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

TABLE DES ILLUSTRATIONS

**1. Carte :** Fonctionnement du périmètre de Saint-Denis d'Oléron en matière de déplacement ..... **10**
**2. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement** ..... 11
**3. Carte :** Cheminements piétons de Saint-Denis d'Oléron ..... **12**
**4. Carte :** Obstacles au cheminement ..... **14**
**5. Carte :** Obstacles au cheminement des déficients moteurs ..... **16**
**6. Carte :** Obstacles au cheminement des déficients visuels ..... **18**
**7. Carte :** Obstacles au cheminement des personnes âgées ..... **20**
**8. Carte :** Equipements accessibles aux déficients moteurs ..... 22
**9. Carte :** Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées ..... **24**
**10. Cartes :** Synthèse de l'accessibilité ..... **26**
**11. Graphe :** Comparaison des mètres linéaires accessibles ..... **27**
**12. Carte de localisation de Saint-Denis d'Oléron** ..... 29
**13. Carte :** Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs ..... **30**
**14. Carte :** Chaînes de mobilité pour les déficients visuels ..... **32**
**15. Carte :** Chaînes de mobilité pour les personnes âgées ..... **34**
**16. Tableau :** Atouts et faiblesses du périmètre ..... **36**
**17. Carte :** Fonctionnement du périmètre de La Brée-les-Bains en matière de déplacement ..... **40**
**18. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement** ..... 41
**19. Carte :** Cheminements piétons de La Brée-les-Bains ..... **42**
**20. Carte :** Obstacles au cheminement ..... **44**

**21. Carte :** Obstacles au cheminement des déficients moteurs ..... 46
**22. Carte :** Obstacles au cheminement des déficients visuels ..... 48
**23. Carte :** Obstacles au cheminement des personnes âgées ..... 48
**24. Carte :** Equipements accessibles aux déficients moteurs ..... 50
**25. Carte :** Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées ..... 52
**26. Cartes :** Synthèse de l'accessibilité ..... 54
**27. Graphe :** Comparaison des mètres linéaires accessibles ..... 55
**28. Carte de localisation de La Brée-les-Bains** ..... 57
**29. Carte :** Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs ..... 58
**30. Carte :** Chaînes de mobilité pour les déficients visuels ..... 60
**31. Carte :** Chaînes de mobilité pour les personnes âgées ..... 62
**32. Tableau :** Atouts et faiblesses du périmètre ..... 64
**33. Carte :** Fonctionnement du périmètre de Saint-Georges d'Oléron en matière de déplacement ..... 68
**34. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement** ..... 69
**35. Carte :** Cheminements piétons de Saint-Georges d'Oléron ..... 70
**36. Carte :** Obstacles au cheminement ..... 72
**37. Carte :** Obstacles au cheminement des déficients moteurs ..... 74
**38. Carte :** Obstacles au cheminement des déficients visuels ..... 76
**39. Carte :** Obstacles au cheminement des personnes âgées ..... 78
**40. Carte :** Equipements accessibles aux déficients moteurs ..... 80
**41. Carte :** Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées ..... 82
**42. Cartes :** Synthèse de l'accessibilité ..... 84
**43. Graphe :** Comparaison des mètres linéaires accessibles ..... 85



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III : Diagnostic

21. Carte : Obstacles au cheminement des déficients moteurs ..... 46
22. Carte : Obstacles au cheminement des déficients visuels ..... 48
23. Carte : Obstacles au cheminement des personnes âgées ..... 48
24. Carte : Equipements accessibles aux déficients moteurs ..... 50
25. Carte : Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées ..... 52
26. Cartes : Synthèse de l'accessibilité ..... 54
27. Graphe : Comparaison des mètres linéaires accessibles ..... 55
28. Carte de localisation de La Brée-les-Bains ..... 57
29. Carte : Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs ..... 58
30. Carte : Chaînes de mobilité pour les déficients visuels ..... 60
31. Carte : Chaînes de mobilité pour les personnes âgées ..... 62
32. Tableau : Atouts et faiblesses du périmètre ..... 64
33. Carte : Fonctionnement du périmètre de Saint-Georges d'Oléron en matière de déplacement ..... 68
34. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement ..... 69
35. Carte : Cheminements piétons de Saint-Georges d'Oléron ..... 70
36. Carte : Obstacles au cheminement ..... 72
37. Carte : Obstacles au cheminement des déficients moteurs ..... 74
38. Carte : Obstacles au cheminement des déficients visuels ..... 76
39. Carte : Obstacles au cheminement des personnes âgées ..... 78
40. Carte : Equipements accessibles aux déficients moteurs ..... 80
41. Carte : Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées ..... 82
42. Cartes : Synthèse de l'accessibilité ..... 84
43. Graphe : Comparaison des mètres linéaires accessibles ..... 85

255

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

**44. Carte de localisation de Saint-Georges d'Oléron** ..... 87
**45. Carte :** Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs ..... **88**
**46. Carte :** Chaînes de mobilité pour les déficients visuels ..... **90**
**47. Carte :** Chaînes de mobilité pour les personnes âgées ..... **90**
**48. Tableau :** Atouts et faiblesses du périmètre ..... **92**
**49. Carte :** Fonctionnement du périmètre de Saint-Pierre d'Oléron en matière de déplacement ..... **96**
**50. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement** ..... 97
**51. Carte :** Cheminements piétons de Saint-Pierre d'Oléron ..... **98**
**52. Carte :** Obstacles au cheminement ..... **100**
**53. Carte :** Obstacles au cheminement des déficients moteurs ..... **102**
**54. Carte :** Obstacles au cheminement des déficients visuels ..... **104**
**55. Carte :** Obstacles au cheminement des personnes âgées ..... **106**
**56. Carte :** Equipements accessibles aux déficients moteurs ..... **108**
**57. Carte :** Equipements accessibles aux déficients visuels ..... **110**
**58. Carte :** Equipements accessibles aux personnes âgées ..... **112**
**59. Cartes :** Synthèse de l'accessibilité ..... **114**
**60. Graphe :** Comparaison des mètres linéaires accessibles ..... 115
**61. Carte de localisation de Saint-Pierre d'Oléron** ..... 117
**62. Carte :** Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs ..... **118**
**63. Carte :** Chaînes de mobilité pour les déficients visuels ..... **120**
**64. Carte :** Chaînes de mobilité pour les personnes âgées ..... **122**
**65. Tableau :** Atouts et faiblesses du périmètre ..... **125**
**66. Tableau :** Commerçants rencontrés ..... **127**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

**44. Carte de localisation de Saint-Georges d'Oléron** ..... 87
**45. Carte :** Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs ..... **88**
**46. Carte :** Chaînes de mobilité pour les déficients visuels ..... **90**
**47. Carte :** Chaînes de mobilité pour les personnes âgées ..... **90**
**48. Tableau :** Atouts et faiblesses du périmètre ..... **92**
**49. Carte :** Fonctionnement du périmètre de Saint-Pierre d'Oléron en matière de déplacement ..... **96**
**50. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement** ..... 97
**51. Carte :** Cheminements piétons de Saint-Pierre d'Oléron ..... **98**
**52. Carte :** Obstacles au cheminement ..... **100**
**53. Carte :** Obstacles au cheminement des déficients moteurs ..... **102**
**54. Carte :** Obstacles au cheminement des déficients visuels ..... **104**
**55. Carte :** Obstacles au cheminement des personnes âgées ..... **106**
**56. Carte :** Equipements accessibles aux déficients moteurs ..... **108**
**57. Carte :** Equipements accessibles aux déficients visuels ..... **110**
**58. Carte :** Equipements accessibles aux personnes âgées ..... **112**
**59. Cartes :** Synthèse de l'accessibilité ..... **114**
**60. Graphe :** Comparaison des mètres linéaires accessibles ..... 115
**61. Carte de localisation de Saint-Pierre d'Oléron** ..... 117
**62. Carte :** Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs ..... **118**
**63. Carte :** Chaînes de mobilité pour les déficients visuels ..... **120**
**64. Carte :** Chaînes de mobilité pour les personnes âgées ..... **122**
**65. Tableau :** Atouts et faiblesses du périmètre ..... **125**
**66. Tableau :** Commerçants rencontrés ..... **127**

256
*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

**67. Tableau :** Accessibilité des différents types de commerces aux PMR..... **128**
**68. Tableau :** Accessibilité totale des commerces aux PMR..... **128**
**69. Carte :** Fonctionnement du périmètre de Dolus d'Oléron en matière de déplacement..... **132**
**70. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement**..... 133
**71. Carte :** Cheminements piétons de Dolus d'Oléron..... **134**
**72. Carte :** Obstacles au cheminement..... **136**
**73. Carte :** Obstacles au cheminement des déficients moteurs..... **138**
**74. Carte :** Obstacles au cheminement des déficients visuels..... **140**
**75. Carte :** Obstacles au cheminement des personnes âgées..... **140**
**76. Carte :** Equipements accessibles aux déficients moteurs..... **142**
**77. Carte :** Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées..... **144**
**78. Cartes :** Synthèse de l'accessibilité..... **146**
**79. Graphe :** Comparaison des mètres linéaires accessibles..... **147**
**80. Carte de localisation de Dolus d'Oléron**..... 149
**81. Carte :** Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs..... **150**
**82. Carte :** Chaînes de mobilité pour les déficients visuels..... **152**
**83. Carte :** Chaînes de mobilité pour les personnes âgées..... **152**
**84. Tableau :** Atouts et faiblesses du périmètre..... **154**
**85. Carte :** Fonctionnement du périmètre de Le Château d'Oléron en matière de déplacement..... **158**
**86. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement**..... 159
**87. Carte :** Cheminements piétons de Le Château d'Oléron..... **160**
**88. Carte :** Obstacles au cheminement..... **162**
**89. Carte :** Obstacles au cheminement des déficients moteurs..... **164**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III : Diagnostic

67. Tableau : Accessibilité des différents types de commerces aux PMR..... 128
68. Tableau : Accessibilité totale des commerces aux PMR..... 128
69. Carte : Fonctionnement du périmètre de Dolus d'Oléron en matière de déplacement..... 132
70. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement..... 133
71. Carte : Cheminements piétons de Dolus d'Oléron..... 134
72. Carte : Obstacles au cheminement..... 136
73. Carte : Obstacles au cheminement des déficients moteurs..... 138
74. Carte : Obstacles au cheminement des déficients visuels..... 140
75. Carte : Obstacles au cheminement des personnes âgées..... 140
76. Carte : Equipements accessibles aux déficients moteurs..... 142
77. Carte : Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées..... 144
78. Cartes : Synthèse de l'accessibilité..... 146
79. Graphe : Comparaison des mètres linéaires accessibles..... 147
80. Carte de localisation de Dolus d'Oléron..... 149
81. Carte : Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs..... 150
82. Carte : Chaînes de mobilité pour les déficients visuels..... 152
83. Carte : Chaînes de mobilité pour les personnes âgées..... 152
84. Tableau : Atouts et faiblesses du périmètre..... 154
85. Carte : Fonctionnement du périmètre de Le Château d'Oléron en matière de déplacement..... 158
86. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement..... 159
87. Carte : Cheminements piétons de Le Château d'Oléron..... 160
88. Carte : Obstacles au cheminement..... 162
89. Carte : Obstacles au cheminement des déficients moteurs..... 164

257

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

**90. Carte :** Obstacles au cheminement des déficients visuels ..... **166**
**91. Carte :** Obstacles au cheminement des personnes âgées ..... **166**
**92. Carte :** Equipements accessibles aux déficients moteurs ..... **168**
**93. Carte :** Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées ..... **170**
**94. Cartes :** Synthèse de l'accessibilité ..... **172**
**95. Graphe :** Comparaison des mètres linéaires accessibles ..... **173**
**96. Carte de localisation de Le Château d'Oléron** ..... 175
**97. Carte :** Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs ..... **176**
**98. Carte :** Chaînes de mobilité pour les déficients visuels ..... **178**
**99. Carte :** Chaînes de mobilité pour les personnes âgées ..... **180**
**100. Tableau :** Atouts et faiblesses du périmètre ..... **182**
**101. Carte :** Fonctionnement du périmètre de Grand-Village-Plage en matière de déplacement ..... **186**
**102. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement** ..... 187
**103. Carte :** Cheminements piétons de Grand-Village-Plage ..... **188**
**104. Carte :** Obstacles au cheminement ..... **190**
**105. Carte :** Obstacles au cheminement des déficients moteurs ..... **192**
**106. Carte :** Obstacles au cheminement des déficients visuels ..... **194**
**107. Carte :** Obstacles au cheminement des personnes âgées ..... **194**
**108. Carte :** Equipements accessibles aux déficients moteurs ..... **196**
**109. Carte :** Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées ..... **198**
**110. Cartes :** Synthèse de l'accessibilité ..... **200**
**111. Graphe :** Comparaison des mètres linéaires accessibles ..... **201**
**112. Carte de localisation de Grand-Village-Plage** ..... 203



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

90. Carte : Obstacles au cheminement des déficients visuels ..... 166
91. Carte : Obstacles au cheminement des personnes âgées ..... 166
92. Carte : Equipements accessibles aux déficients moteurs ..... 168
93. Carte : Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées ..... 170
94. Cartes : Synthèse de l'accessibilité ..... 172
95. Graphe : Comparaison des mètres linéaires accessibles ..... 173
96. Carte de localisation de Le Château d'Oléron ..... 175
97. Carte : Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs ..... 176
98. Carte : Chaînes de mobilité pour les déficients visuels ..... 178
99. Carte : Chaînes de mobilité pour les personnes âgées ..... 180
100. Tableau : Atouts et faiblesses du périmètre ..... 182
101. Carte : Fonctionnement du périmètre de Grand-Village-Plage en matière de déplacement ..... 186
102. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement ..... 187
103. Carte : Cheminements piétons de Grand-Village-Plage ..... 188
104. Carte : Obstacles au cheminement ..... 190
105. Carte : Obstacles au cheminement des déficients moteurs ..... 192
106. Carte : Obstacles au cheminement des déficients visuels ..... 194
107. Carte : Obstacles au cheminement des personnes âgées ..... 194
108. Carte : Equipements accessibles aux déficients moteurs ..... 196
109. Carte : Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées ..... 198
110. Cartes : Synthèse de l'accessibilité ..... 200
111. Graphe : Comparaison des mètres linéaires accessibles ..... 201
112. Carte de localisation de Grand-Village-Plage ..... 203

258
Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

**113. Carte :** Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs ..... **204**
**114. Carte :** Chaînes de mobilité pour les déficients visuels ..... **206**
**115. Carte :** Chaînes de mobilité pour les personnes âgées ..... **208**
**116. Tableau :** Atouts et faiblesses du périmètre ..... **210**
**117. Carte :** Fonctionnement du périmètre de Saint-Trojan-les-Bains en matière de déplacement ..... **214**
**118. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement** ..... 215
**119. Carte :** Cheminements piétons de Saint-Trojan-les-Bains ..... **216**
**120. Carte :** Obstacles au cheminement ..... **218**
**121. Carte :** Obstacles au cheminement des déficients moteurs ..... **220**
**122. Carte :** Obstacles au cheminement des déficients visuels ..... **222**
**123. Carte :** Obstacles au cheminement des personnes âgées ..... **224**
**124. Carte :** Equipements accessibles aux déficients moteurs ..... **226**
**125. Carte :** Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées ..... **228**
**126. Cartes :** Synthèse de l'accessibilité ..... **230**
**127. Graphe :** Comparaison des mètres linéaires accessibles ..... **231**
**128. Carte de localisation de Saint-Trojan-les-Bains** ..... 233
**129. Carte :** Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs ..... **234**
**130. Carte :** Chaînes de mobilité pour les déficients visuels ..... **236**
**131. Carte :** Chaînes de mobilité pour les personnes âgées ..... **238**
**132. Tableau :** Atouts et faiblesses du périmètre ..... **240**
**133. Schéma :** Réalisation d'un plan de mise en accessibilité ..... **245**
**134. Schéma :** Réseaux d'acteurs pour une mise en accessibilité de l'espace public ..... **247**
**135. Tableau :** Acteurs impliqués dans la mise en accessibilité d'un espace public ..... **248**



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III : Diagnostic

113. Carte : Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs ..... 204
114. Carte : Chaînes de mobilité pour les déficients visuels ..... 206
115. Carte : Chaînes de mobilité pour les personnes âgées ..... 208
116. Tableau : Atouts et faiblesses du périmètre ..... 210
117. Carte : Fonctionnement du périmètre de Saint-Trojan-les-Bains en matière de déplacement ..... 214
118. Fiche de fonctionnement du périmètre en matière de déplacement ..... 215
119. Carte : Cheminements piétons de Saint-Trojan-les-Bains ..... 216
120. Carte : Obstacles au cheminement ..... 218
121. Carte : Obstacles au cheminement des déficients moteurs ..... 220
122. Carte : Obstacles au cheminement des déficients visuels ..... 222
123. Carte : Obstacles au cheminement des personnes âgées ..... 224
124. Carte : Equipements accessibles aux déficients moteurs ..... 226
125. Carte : Equipements accessibles aux déficients visuels et aux personnes âgées ..... 228
126. Cartes : Synthèse de l'accessibilité ..... 230
127. Graphe : Comparaison des mètres linéaires accessibles ..... 231
128. Carte de localisation de Saint-Trojan-les-Bains ..... 233
129. Carte : Chaînes de mobilité pour les déficients moteurs ..... 234
130. Carte : Chaînes de mobilité pour les déficients visuels ..... 236
131. Carte : Chaînes de mobilité pour les personnes âgées ..... 238
132. Tableau : Atouts et faiblesses du périmètre ..... 240
133. Schéma : Réalisation d'un plan de mise en accessibilité ..... 245
134. Schéma : Réseaux d'acteurs pour une mise en accessibilité de l'espace public ..... 247
135. Tableau : Acteurs impliqués dans la mise en accessibilité d'un espace public ..... 248

259

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron POLYTECH'TOURS - Département aménagement

## BIBLIOGRAPHIE


- **KARSENTY G.,** ***Guide pratique des VRD et aménagements extérieurs*****,** EYROLLES : Paris, 2004.
- **BESANCON P.,** ***Cahier des prescriptions techniques permanentes – C.V.P.*****,** Communauté Urbaine de Bordeaux : Bordeaux, 2001.
- **C.E.T.E de l'Ouest : HISLER M., MAITRE J.,** ***Accessibilité de la voirie et des espaces publics*****,** CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques, Ministère des Transports, de l'Equipements, du Tourisme et de la Mer : Paris, 2006.
- **CAUE 17 :** Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de la Charente-Maritime**,** ***Paysage, urbanisme et architecture en Oléron : Charte Intercommunale*****,** Communauté de Communes de l'île d'Oléron : Saint-Pierre d'Oléron, 1998.
- **PAYS MARENNES OLERON,** ***Schéma de Cohérence Territoriale*****,** Pays Marennes Oléron : Saint-Pierre d'Oléron, 2005.
- **ABIGNOLI C., BRIAUX-TROUVERIE CH., DEJEAMMES M. et al.,** ***Handicaps et villes*****,** Techni.Cités : Voiron, 2007.
- **PECHMAJOU C.,** ***Quelle accessibilité au patrimoine bâti culturel pour les personnes handicapées en Indre et Loire ?*****,** Master 2 Villes et territoires : Aménagement du territoire : Mémoire de recherche : Ecole polytechnique de l'Université de Tours, Département Aménagement, 2006.
- **C.E.T.E de l'Ouest, Groupe Construction et la Direction générale de l'Urbanisme, de L'Habitat et de la Construction,** ***L'accessibilité des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public*****,** Ministère de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale et Ministère délégué au Logement et à la Ville : Paris, 2004.
- **CHARBONNEAU G.,** ***Tourisme et Handicap : Réussir l'accueil*****,** ODIT France : Observation, Développement et Ingénierie Touristiques France : Paris, 2006.
- **LEJARD L., PERBEN J., BOROY J. et al.,** ***Vivre ensemble : Guide des civilités à l'usage des gens ordinaires*****,** IDEECOM et Ministère Délégué à la Sécurité Sociale, aux Personnes Agées, aux Personnes Handicapées et à la Famille : Paris, 2005.
- **ASSANTE V.,** ***Situations de handicap et cadre de vie : Avis et Rapports du Conseil Economique et Social*****,** Journaux Officiels : Paris, 2000.




DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

BIBLIOGRAPHIE

- **KARSENTY G.,** ***Guide pratique des VRD et aménagements extérieurs*****,** EYROLLES : Paris, 2004.
- **BESANCON P.,** ***Cahier des prescriptions techniques permanentes – C.V.P.*****,** Communauté Urbaine de Bordeaux : Bordeaux, 2001.
- **C.E.T.E de l'Ouest : HISLER M., MAITRE J.,** ***Accessibilité de la voirie et des espaces publics*****,** CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques, Ministère des Transports, de l'Equipements, du Tourisme et de la Mer : Paris, 2006.
- **CAUE 17 :** Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de la Charente-Maritime**,** ***Paysage, urbanisme et architecture en Oléron : Charte Intercommunale*****,** Communauté de Communes de l'île d'Oléron : Saint-Pierre d'Oléron, 1998.
- **PAYS MARENNES OLERON,** ***Schéma de Cohérence Territoriale*****,** Pays Marennes Oléron : Saint-Pierre d'Oléron, 2005.
- **ABIGNOLI C., BRIAUX-TROUVERIE CH., DEJEAMMES M. et al.,** ***Handicaps et villes*****,** Techni.Cités : Voiron, 2007.
- **PECHMAJOU C.,** ***Quelle accessibilité au patrimoine bâti culturel pour les personnes handicapées en Indre et Loire ?*****,** Master 2 Villes et territoires : Aménagement du territoire : Mémoire de recherche : Ecole polytechnique de l'Université de Tours, Département Aménagement, 2006.
- **C.E.T.E de l'Ouest, Groupe Construction et la Direction générale de l'Urbanisme, de L'Habitat et de la Construction,** ***L'accessibilité des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public*****,** Ministère de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale et Ministère délégué au Logement et à la Ville : Paris, 2004.
- **CHARBONNEAU G.,** ***Tourisme et Handicap : Réussir l'accueil*****,** ODIT France : Observation, Développement et Ingénierie Touristiques France : Paris, 2006.
- **LEJARD L., PERBEN J., BOROY J. et al.,** ***Vivre ensemble : Guide des civilités à l'usage des gens ordinaires*****,** IDEECOM et Ministère Délégué à la Sécurité Sociale, aux Personnes Agées, aux Personnes Handicapées et à la Famille : Paris, 2005.
- **ASSANTE V.,** ***Situations de handicap et cadre de vie : Avis et Rapports du Conseil Economique et Social*****,** Journaux Officiels : Paris, 2000.

260

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

- **Ecole d'Architecture Languedoc-Roussillon,** ***La mer ouverte à tous ! : cahier de réglementation et de recommandations*****,** l'Espérou : s.l., 2001.
- **Communauté de Communes,** ***Texte réglementaire et compte-rendus des Conseils Communautaires sur les statuts de la Communauté de Communes*****,** Communauté de Communes : Saint-Pierre d'Oléron, 1995-2006.
- **Communauté de Communes**, ***Compte-rendus des réunions de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées***, Communauté de Communes : Saint-Pierre d'Oléron, 2006-2007
- **Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment : n° 5399**, ***Accessibilité aux handicapés du cadre bâti et de la voirie***, Groupe Moniteur : Paris, 2007.
- **CERTU et la Direction des Routes avec le Service de l'Information et de la Communication,** ***Une voirie accessible***, Ministère de l'Equipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer : Paris, 2003.
- ***La Gazette des Communes, Les principales dispositions de la loi handicap,*** *La Gazette : s.l., 2005.*




DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III : Diagnostic

- **Ecole d'Architecture Languedoc-Roussillon,** ***La mer ouverte à tous ! : cahier de réglementation et de recommandations*****,** l'Espérou : s.l., 2001.
- **Communauté de Communes,** ***Texte réglementaire et compte-rendus des Conseils Communautaires sur les statuts de la Communauté de Communes*****,** Communauté de Communes : Saint-Pierre d'Oléron, 1995-2006.
- **Communauté de Communes**, ***Compte-rendus des réunions de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées***, Communauté de Communes : Saint-Pierre d'Oléron, 2006-2007
- **Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment : n° 5399**, ***Accessibilité aux handicapés du cadre bâti et de la voirie***, Groupe Moniteur : Paris, 2007.
- **CERTU et la Direction des Routes avec le Service de l'Information et de la Communication,** ***Une voirie accessible***, Ministère de l'Equipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer : Paris, 2003.
- ***La Gazette des Communes, Les principales dispositions de la loi handicap,*** *La Gazette : s.l., 2005.*

261

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

## TABLE DES SIGLES

- *APF : Association des Paralysés de **France***
- *CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques*
- *Cif : Classification internationale du fonctionnement, du handicap et de la santé*
- *CLIC : Centre Local d'Information et de Coordination retraités et personnes âgées*
- *DDE : Direction Départementale de l'Equipement*
- *DGI : Direction Générale des Impôts*
- *ERP : Etablissement Recevant du Public*
- *GIC : Grand Invalide Civil*
- *GIG : Grand Invalide de Guerre*
- *Maison PHARE : Pour un Habitat Adapté et un Réseau d'Entraide*
- *OMS : Organisation Mondiale de la Santé*
- *PLH : Programme Local de l'Habitat*
- *PMR : Personne à Mobilité Réduite*
- *SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale*
- *SIG : Système d'Information Géométrique*
- *SMPMO : Syndicat Mixte du Pays Marennes Oléron*
- *ZAC : Zone d'Aménagement Concerté*



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

TABLE DES SIGLES

- *APF : Association des Paralysés de France*
- *CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques*
- *Cif : Classification internationale du fonctionnement, du handicap et de la santé*
- *CLIC : Centre Local d'Information et de Coordination retraités et personnes âgées*
- *DDE : Direction Départementale de l'Equipement*
- *DGI : Direction Générale des Impôts*
- *ERP : Etablissement Recevant du Public*
- *GIC : Grand Invalide Civil*
- *GIG : Grand Invalide de Guerre*
- *Maison PHARE : Pour un Habitat Adapté et un Réseau d'Entraide*
- *OMS : Organisation Mondiale de la Santé*
- *PLH : Programme Local de l'Habitat*
- *PMR : Personne à Mobilité Réduite*
- *SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale*
- *SIG : Système d'Information Géométrique*
- *SMPMO : Syndicat Mixte du Pays Marennes Oléron*
- *ZAC : Zone d'Aménagement Concerté*

262

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

ANNEXES

1. Fiche synthèse de l'accessibilité pour le périmètre de Saint-Denis d'Oléron ..... I
2. Fiche synthèse de l'accessibilité pour le périmètre de La-Brée-les-Bains ..... III
3. Fiche synthèse de l'accessibilité pour le périmètre de Saint-Georges d'Oléron ..... V
4. Fiche synthèse de l'accessibilité pour le périmètre de Saint-Pierre d'Oléron ..... VII
5. Fiche synthèse de l'accessibilité pour le périmètre de Dolus d'Oléron ..... IX
6. Fiche synthèse de l'accessibilité pour le périmètre du Château d'Oléron ..... XI
7. Fiche synthèse de l'accessibilité pour le périmètre de Grand-Village-Plage ..... XIII
8. Fiche synthèse de l'accessibilité pour le périmètre de Saint-Trojan-les-Bains ..... XV
9. Gabarit d'une place de stationnement réservée aux personnes à mobilité réduite ..... XVII
10. Procédure S.I.G ..... XVIII



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III : Diagnostic

ANNEXES

1. Fiche synthèse de l'accessibilité pour le périmètre de Saint-Denis d'Oléron ..... I
2. Fiche synthèse de l'accessibilité pour le périmètre de La-Brée-les-Bains ..... III
3. Fiche synthèse de l'accessibilité pour le périmètre de Saint-Georges d'Oléron ..... V
4. Fiche synthèse de l'accessibilité pour le périmètre de Saint-Pierre d'Oléron ..... VII
5. Fiche synthèse de l'accessibilité pour le périmètre de Dolus d'Oléron ..... IX
6. Fiche synthèse de l'accessibilité pour le périmètre du Château d'Oléron ..... XI
7. Fiche synthèse de l'accessibilité pour le périmètre de Grand-Village-Plage ..... XIII
8. Fiche synthèse de l'accessibilité pour le périmètre de Saint-Trojan-les-Bains ..... XV
9. Gabarit d'une place de stationnement réservée aux personnes à mobilité réduite ..... XVII
10. Procédure S.I.G ..... XVIII

263

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

## Fiche synthèse de l'accessibilité pour le périmètre de Saint-Denis d'Oléron

Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de St Denis d'Oléron est la **largeur**. Ceci peut s'expliquer simplement par le fait que l'on se trouve dans un bourg ancien exposé au vent.

Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants deux types d'obstacles se distinguent, et ce quelque soit le PMR concerné:

- ✓ les **marches au seuil des portes** et situées sur l'espace public qui réduisent l'espace de cheminement disponible sur ce dernier. Ceci peut s'expliquer pour des raisons architecturales et climatiques. En effet, village de bord de mer et donc susceptible d'être inondé, les seuils des portes de Saint Denis étaient construits au dessus du niveau du sol d'où la présence de marches.
- ✓ les **bordures de trottoir**, à chaque intersection et lorsqu'il est sur un trottoir le piéton est obligé de descendre et de remonter dans la mesure où il n'y pas d'abaissé de trottoir.

Les obstacles n'ont pas tant d'influence sur la pondération du cheminement. La majorité des cheminements reste de pondération 3 avec la prise en compte des obstacles. Le principal problème ne vient pas tant des obstacles mais des cheminements et ceci quelque soit le type de handicap.

| Atouts |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre. |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piéton |
| Etroitesse des trottoirs liée à l'ancienneté du bourg |
| Marches à l'interface piéton et cadre bâti ancien |

L'élaboration des **chaînes de mobilité** correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'**enjeux** ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Saint-Denis d'Oléron
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Revaloriser la place des piétons dans le centre ancien
- S'adapter à l'architecture du bâti ancien



*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

## Fiche synthèse de l'accessibilité pour le périmètre de Saint-Denis d'Oléron

Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de St Denis d'Oléron est la **largeur**. Ceci peut s'expliquer simplement par le fait que l'on se trouve dans un bourg ancien exposé au vent.

Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants deux types d'obstacles se distinguent, et ce quelque soit le PMR concerné:

- ✓ les **marches au seuil des portes** et situées sur l'espace public qui réduisent l'espace de cheminement disponible sur ce dernier. Ceci peut s'expliquer pour des raisons architecturales et climatiques. En effet, village de bord de mer et donc susceptible d'être inondé, les seuils des portes de Saint Denis étaient construits au dessus du niveau du sol d'où la présence de marches.
- ✓ les **bordures de trottoir**, à chaque intersection et lorsqu'il est sur un trottoir le piéton est obligé de descendre et de remonter dans la mesure où il n'y pas d'abaissé de trottoir.

Les obstacles n'ont pas tant d'influence sur la pondération du cheminement. La majorité des cheminements reste de pondération 3 avec la prise en compte des obstacles. Le principal problème ne vient pas tant des obstacles mais des cheminements et ceci quelque soit le type de handicap.

| Atouts |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre. |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piéton |
| Etroitesse des trottoirs liée à l'ancienneté du bourg |
| Marches à l'interface piéton et cadre bâti ancien |

L'élaboration des **chaînes de mobilité** correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'**enjeux** ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Saint-Denis d'Oléron
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Revaloriser la place des piétons dans le centre ancien
- S'adapter à l'architecture du bâti ancien

I

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux **actions** à mener ultérieurement et ce en **priorité** :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation et de la largeur. Pour les places réservées aux personnes handicapées dans la rue de l'Ormeau et dans la rue Saint-Nicolas un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Ces places doivent également être élargies pour atteindre 3,30 m de large. La place rue Ernest Maurisset ne nécessite qu'une signalisation aux normes. La place située dans la petite rue du port est non-conforme d'un point de vue de largeur et de la signalisation cependant il sera difficile de l'élargir étant donné la configuration de la voirie.
  Matérialisation de nouvelles places de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation et des chaînes de mobilité de nouvelles places seraient nécessaires dans la rue de la Libération pour faciliter l'accès au marché couvert.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de signal d'éveil de vigilance. Tous les passages piétons nécessitent des abaissés aux normes et des bandes podotactiles. A chaque intersection ou carrefour avec la rue de l'Ormeau de nouveaux passages piétons seraient nécessaires. Il en est de même au carrefour de la rue Saint-Nicolas et de la rue Ernest Maurisset et pour traverser cette dernière devant le parvis de l'église.

- ✓ Création d'un secteur piéton autour du marché et du foyer rural. Celui-ci s'étendrait à toute la petite rue du port, à la rue de Libération entre la mairie et la petite rue du port et à la rue Ernest Maurisset entre la mairie et l'église étant donné la configuration de ces rues autour de la place du marché et la concentration de commerces et de services. Cette action nécessitera de remédier au problème de stationnement aux alentours de ce secteur.

- ✓ Mise aux normes du cheminement piéton, même aux dépens de la circulation automobile. Les rues de l'Ormeau, Saint-Nicolas, Ernest Maurisset et de la Libération voient leur largeur de trottoir réduite suite aux nombreuses marches. Selon les normes, si le trottoir fait 1,40 m de part et d'autre, 1,20 m au pied des marches suffisent. Cet élargissement risque de réduire la voirie et de contraindre la circulation à une voie.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III : Diagnostic

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux **actions** à mener ultérieurement et ce en **priorité** :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation et de la largeur. Pour les places réservées aux personnes handicapées dans la rue de l'Ormeau et dans la rue Saint-Nicolas un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Ces places doivent également être élargies pour atteindre 3,30 m de large. La place rue Ernest Maurisset ne nécessite qu'une signalisation aux normes. La place située dans la petite rue du port est non-conforme d'un point de vue de largeur et de la signalisation cependant il sera difficile de l'élargir étant donné la configuration de la voirie.
  Matérialisation de nouvelles places de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation et des chaînes de mobilité de nouvelles places seraient nécessaires dans la rue de la Libération pour faciliter l'accès au marché couvert.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de signal d'éveil de vigilance. Tous les passages piétons nécessitent des abaissés aux normes et des bandes podotactiles. A chaque intersection ou carrefour avec la rue de l'Ormeau de nouveaux passages piétons seraient nécessaires. Il en est de même au carrefour de la rue Saint-Nicolas et de la rue Ernest Maurisset et pour traverser cette dernière devant le parvis de l'église.

- ✓ Création d'un secteur piéton autour du marché et du foyer rural. Celui-ci s'étendrait à toute la petite rue du port, à la rue de Libération entre la mairie et la petite rue du port et à la rue Ernest Maurisset entre la mairie et l'église étant donné la configuration de ces rues autour de la place du marché et la concentration de commerces et de services. Cette action nécessitera de remédier au problème de stationnement aux alentours de ce secteur.

- ✓ Mise aux normes du cheminement piéton, même aux dépens de la circulation automobile. Les rues de l'Ormeau, Saint-Nicolas, Ernest Maurisset et de la Libération voient leur largeur de trottoir réduite suite aux nombreuses marches. Selon les normes, si le trottoir fait 1,40 m de part et d'autre, 1,20 m au pied des marches suffisent. Cet élargissement risque de réduire la voirie et de contraindre la circulation à une voie.

II

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

**Fiche synthèse de l'accessibilité sur le périmètre de La Brée-les-Bains**

Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de La Brée-les-Bains est la **largeur**. Ceci peut s'expliquer simplement par le fait que l'on se trouve dans un bourg ancien exposé au vent.

Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants deux types d'obstacles se distinguent :

- ✓ les **bordures de trottoir**, à chaque intersection et lorsqu'il est sur un trottoir le piéton est obligé de descendre et de remonter dans la mesure où il n'y pas d'abaissé de trottoir.
- ✓ les **grilles d'évacuation des eaux** majoritairement recensées dans des rues ou places sans trottoir ni accotement. Ces grilles sont potentiellement des obstacles car la circulation peut s'y faire librement.

Les bordures de trottoir sont contraignantes pour les handicapés moteurs et les handicapés visuels ; tandis que les grilles d'évacuation le sont pour les handicapés moteurs et les personnes âgées.

Les obstacles ont une grande influence sur la pondération totale du cheminement ainsi 20 % de mètres linéaires aux normes deviennent inaccessibles lorsque les obstacles sont pris en compte. Ceci est d'autant plus visible pour les personnes ayant une déficience motrice et pour les personnes âgées, cela s'explique notamment par la présence d'une cinquantaine de grilles d'évacuation des eaux sur ce périmètre.

| Atouts |
|---|
| Prise en compte de l'accessibilité dans les nouveaux aménagements (Place du Marché, rue de Saint Denis, Office du Tourisme, salle multimédia) |
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre. |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| Mauvaise lisibilité des panneaux d'indication |
| Etroitesse des trottoirs liée à l'ancienneté du bourg |
| Contraintes topographiques naturelles |



*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

**Fiche synthèse de l'accessibilité sur le périmètre de La Brée-les-Bains**

Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de La Brée-les-Bains est la **largeur**. Ceci peut s'expliquer simplement par le fait que l'on se trouve dans un bourg ancien exposé au vent.

Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants deux types d'obstacles se distinguent :

- ✓ les **bordures de trottoir**, à chaque intersection et lorsqu'il est sur un trottoir le piéton est obligé de descendre et de remonter dans la mesure où il n'y pas d'abaissé de trottoir.
- ✓ les **grilles d'évacuation des eaux** majoritairement recensées dans des rues ou places sans trottoir ni accotement. Ces grilles sont potentiellement des obstacles car la circulation peut s'y faire librement.

Les bordures de trottoir sont contraignantes pour les handicapés moteurs et les handicapés visuels ; tandis que les grilles d'évacuation le sont pour les handicapés moteurs et les personnes âgées.

Les obstacles ont une grande influence sur la pondération totale du cheminement ainsi 20 % de mètres linéaires aux normes deviennent inaccessibles lorsque les obstacles sont pris en compte. Ceci est d'autant plus visible pour les personnes ayant une déficience motrice et pour les personnes âgées, cela s'explique notamment par la présence d'une cinquantaine de grilles d'évacuation des eaux sur ce périmètre.

| Atouts |
|---|
| Prise en compte de l'accessibilité dans les nouveaux aménagements (Place du Marché, rue de Saint Denis, Office du Tourisme, salle multimédia) |
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre. |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| Mauvaise lisibilité des panneaux d'indication |
| Etroitesse des trottoirs liée à l'ancienneté du bourg |
| Contraintes topographiques naturelles |

III

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

L'élaboration des **chaînes de mobilité** correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'**enjeux** ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de la Brée-les-Bains
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- Revaloriser la place des piétons dans le centre ancien en poursuivant sur les efforts déjà faits
- S'adapter aux contraintes naturelles

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux **actions** à mener ultérieurement et ce en **priorité** :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation et de la largeur. Pour les places réservées aux personnes handicapées situées Place Gaston Robert et Place du marché un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Toutes les autres places doivent être élargies pour atteindre 3,30 m de large et un panneau de signalisation aux normes est nécessaire.
  Matérialisation de nouvelles places de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation et des chaînes de mobilité une nouvelle place serait nécessaire Place de la République.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de signal d'éveil de vigilance. Les deux passages piétons au niveau du marché nécessitent la mise en place de bandes d'éveil de vigilance. Tous les autres nécessitent des abaissés aux normes et des bandes podotactiles.
  Aux intersections et aux carrefours de la rue des Boulassiers, des passages piétons supplémentaires seraient nécessaires. Il en est de même pour la rue de Saint Denis.

- ✓ Mise aux normes des grilles d'évacuation et des panneaux d'indication.

- ✓ Pour compenser le problème de l'étroitesse des trottoirs, une circulation en sens unique entre les places de Verdun et Gaston Robert a été instaurée pendant la période estivale. Il faudrait peut-être aller plus loin et rendre cette portion de rue piétonne.

- ✓ Pour remédier à la forte topographie des rues menant à la plage comme la rue Paul Monteau l'implantation de bancs et de garde-corps seraient nécessaires.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III : Diagnostic

L'élaboration des **chaînes de mobilité** correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'**enjeux** ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de la Brée-les-Bains
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- Revaloriser la place des piétons dans le centre ancien en poursuivant sur les efforts déjà faits
- S'adapter aux contraintes naturelles

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux **actions** à mener ultérieurement et ce en **priorité** :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation et de la largeur. Pour les places réservées aux personnes handicapées situées Place Gaston Robert et Place du marché un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Toutes les autres places doivent être élargies pour atteindre 3,30 m de large et un panneau de signalisation aux normes est nécessaire.
  Matérialisation de nouvelles places de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation et des chaînes de mobilité une nouvelle place serait nécessaire Place de la République.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de signal d'éveil de vigilance. Les deux passages piétons au niveau du marché nécessitent la mise en place de bandes d'éveil de vigilance. Tous les autres nécessitent des abaissés aux normes et des bandes podotactiles.
  Aux intersections et aux carrefours de la rue des Boulassiers, des passages piétons supplémentaires seraient nécessaires. Il en est de même pour la rue de Saint Denis.

- ✓ Mise aux normes des grilles d'évacuation et des panneaux d'indication.

- ✓ Pour compenser le problème de l'étroitesse des trottoirs, une circulation en sens unique entre les places de Verdun et Gaston Robert a été instaurée pendant la période estivale. Il faudrait peut-être aller plus loin et rendre cette portion de rue piétonne.

- ✓ Pour remédier à la forte topographie des rues menant à la plage comme la rue Paul Monteau l'implantation de bancs et de garde-corps seraient nécessaires.

IV

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

**Fiche synthèse de l'accessibilité sur le périmètre de Saint-Georges d'Oléron**

Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Saint Georges est la **largeur**. Ceci peut s'expliquer simplement par le fait que l'on se trouve dans un bourg ancien exposé au vent.

Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants deux types d'obstacles se distinguent, et ce quelque soit le type de PMR concerné :

- ✓ les **bordures de trottoir**, à chaque intersection et lorsqu'il est sur un trottoir le piéton est obligé de descendre et de remonter dans la mesure où il n'y pas d'abaissé de trottoir.
- ✓ Les **marches au seuil des portes** et situées sur l'espace public qui réduisent l'espace de cheminement disponible sur ce dernier. Ceci peut s'expliquer pour des raisons architecturales et climatiques. En effet, village de bord de mer et donc susceptible d'être inondé, les seuils des portes de Saint Georges étaient construits au dessus du niveau du sol d'où la présence de marches.

Les obstacles n'ont pas tant d'influence sur la pondération du cheminement. Nous pouvons constater que le pourcentage de mètres linéaires aux normes est conséquent et ce même lorsque les obstacles sont pris en compte. Il n'existe pas de réelles différences entre les types de handicaps.

| Atouts |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre. |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Mauvaise lisibilité des panneaux d'informations |
| Etroitesse des trottoirs liée à l'ancienneté du bourg |
| Marches à l'interface piéton et cadre bâti ancien |



*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

**Fiche synthèse de l'accessibilité sur le périmètre de Saint-Georges d'Oléron**

Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Saint Georges est la **largeur**. Ceci peut s'expliquer simplement par le fait que l'on se trouve dans un bourg ancien exposé au vent.

Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants deux types d'obstacles se distinguent, et ce quelque soit le type de PMR concerné :

- ✓ les **bordures de trottoir**, à chaque intersection et lorsqu'il est sur un trottoir le piéton est obligé de descendre et de remonter dans la mesure où il n'y pas d'abaissé de trottoir.
- ✓ Les **marches au seuil des portes** et situées sur l'espace public qui réduisent l'espace de cheminement disponible sur ce dernier. Ceci peut s'expliquer pour des raisons architecturales et climatiques. En effet, village de bord de mer et donc susceptible d'être inondé, les seuils des portes de Saint Georges étaient construits au dessus du niveau du sol d'où la présence de marches.

Les obstacles n'ont pas tant d'influence sur la pondération du cheminement. Nous pouvons constater que le pourcentage de mètres linéaires aux normes est conséquent et ce même lorsque les obstacles sont pris en compte. Il n'existe pas de réelles différences entre les types de handicaps.

| Atouts |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre. |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Mauvaise lisibilité des panneaux d'informations |
| Etroitesse des trottoirs liée à l'ancienneté du bourg |
| Marches à l'interface piéton et cadre bâti ancien |

V

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

L'élaboration des **chaînes de mobilité** correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'**enjeux** ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Saint-Georges d'Oléron
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- Revaloriser la place des piétons dans le centre ancien
- S'adapter à l'architecture du bâti ancien

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux **actions** à mener ultérieurement et ce en **priorité** :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation. Pour la place réservée aux personnes handicapées située Place de Verdun un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Cette place doit également être élargie pour atteindre 3,30 m de large. Un marquage au sol et une signalisation aux normes pour les places situées sur la Place d'Aliénor d'Aquitaine et dans la rue de la République sont également obligatoires.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de signal d'éveil de vigilance. Les passages piétons situés au niveau de l'église et du square nécessitent la mise en place de bandes d'éveil de vigilance. Tous les autres nécessitent des abaissés aux normes et des bandes podotactiles. A chaque intersection ou carrefour avec la rue de la République de nouveaux passages piétons seraient nécessaires. Dans la rue des Dames deux passages piéton seraient nécessaires en face des sorties du square et sur la portion de la rue des Dames de la maison de retraite au carrefour avec la rue de la République.

- ✓ Mise aux normes des panneaux d'information pour les plans d'information situés sur la place d'Aliénor d'Aquitaine.

- ✓ La mise en place d'un secteur piéton ne se prête pas à ce périmètre il faudrait plutôt instaurer une zone limitée à 30 km/h pour les véhicules dans la rue des Dames entre l'église et la maison de retraite. En effet cette portion commerçante de la rue borde la place de Verdun et le square ce qui fait d'elle un lieu attirant les piétons. Un ralentissement ponctuel de la vitesse dans la rue de la République devant la mairie serait également nécessaire afin d'en sécuriser ses abords.

- ✓ Mise aux normes du cheminement piéton, même aux dépens de la circulation automobile. La rue de la République voit sa largeur de trottoir réduite suite aux nombreuses marches. Selon les normes, si le trottoir fait 1,40 m de part et d'autre, 1,20 m au pied des marches suffisent. Cet élargissement risque de réduire la voirie et de contraindre la circulation à une voie.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III : Diagnostic

L'élaboration des **chaînes de mobilité** correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'**enjeux** ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Saint-Georges d'Oléron
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- Revaloriser la place des piétons dans le centre ancien
- S'adapter à l'architecture du bâti ancien

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux **actions** à mener ultérieurement et ce en **priorité** :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation. Pour la place réservée aux personnes handicapées située Place de Verdun un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Cette place doit également être élargie pour atteindre 3,30 m de large. Un marquage au sol et une signalisation aux normes pour les places situées sur la Place d'Aliénor d'Aquitaine et dans la rue de la République sont également obligatoires.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de signal d'éveil de vigilance. Les passages piétons situés au niveau de l'église et du square nécessitent la mise en place de bandes d'éveil de vigilance. Tous les autres nécessitent des abaissés aux normes et des bandes podotactiles. A chaque intersection ou carrefour avec la rue de la République de nouveaux passages piétons seraient nécessaires. Dans la rue des Dames deux passages piéton seraient nécessaires en face des sorties du square et sur la portion de la rue des Dames de la maison de retraite au carrefour avec la rue de la République.

- ✓ Mise aux normes des panneaux d'information pour les plans d'information situés sur la place d'Aliénor d'Aquitaine.

- ✓ La mise en place d'un secteur piéton ne se prête pas à ce périmètre il faudrait plutôt instaurer une zone limitée à 30 km/h pour les véhicules dans la rue des Dames entre l'église et la maison de retraite. En effet cette portion commerçante de la rue borde la place de Verdun et le square ce qui fait d'elle un lieu attirant les piétons. Un ralentissement ponctuel de la vitesse dans la rue de la République devant la mairie serait également nécessaire afin d'en sécuriser ses abords.

- ✓ Mise aux normes du cheminement piéton, même aux dépens de la circulation automobile. La rue de la République voit sa largeur de trottoir réduite suite aux nombreuses marches. Selon les normes, si le trottoir fait 1,40 m de part et d'autre, 1,20 m au pied des marches suffisent. Cet élargissement risque de réduire la voirie et de contraindre la circulation à une voie.

VI

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

**Fiche synthèse de l'accessibilité sur le périmètre de Saint Pierre d'Oléron :**

Les paramètres qui font le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Saint Pierre sont la **largeur** et le **revêtement**. Le défaut de largeur se retrouve principalement dans les rues anciennes du bourg à vocation unique d'habitation comme la rue Clotaire Perdriau et la rue Pierre Loti. Le défaut de revêtement peut s'expliquer par l'ancienneté des derniers travaux. Seules les rues commerçantes du centre ville ont été réaménagées telles la rue de la République et la rue du Général de Gaulle.

Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants, pour les handicapés moteurs et les handicapés visuels, un type d'obstacle se distingue nettement :

- ✓ **les bordures de trottoir**. A chaque intersection et lorsqu'il est sur un trottoir le piéton est obligé de descendre et de remonter dans la mesure où il n'y pas d'abaissé de trottoir.

Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les personnes âgées se distinguent deux types d'obstacle :

- ✓ les **grilles d'évacuation**, la majorité de celle-ci est localisée dans les rues piétonnes. Les personnes âgées ont la possibilité d'y circuler librement et celles se déplaçant à l'aide de cannes ou de déambulateurs peuvent donc être gênées par ces grilles.
- ✓ les **marches**, dans la mesure où elles laissent un cheminement inférieur à 0,80 m. Il s'agit d'une gêne de confort du cheminement.

Sur ce périmètre et sans prendre ne compte les obstacles, il y a presque autant de mètres linéaires aux normes que de mètres linéaires ne respectant pas les normes. Les obstacles ont de l'influence sur la pondération totale du cheminement ainsi 14 % de mètres linéaires aux normes deviennent impraticables lorsque les obstacles sont pris en compte. Ceci est d'autant plus visible pour les personnes ayant une déficience motrice cela s'explique

| Atouts |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre |
| Prise en compte de l'accessibilité dans les nouveaux aménagements (marché couvert et sa place, maison PHARE, Musée de l'Ile d'Oléron, complexe sportif) |
| Piétonisation de la rue de la République, de la rue du Général de Gaulle et de la rue Aliénor d'Aquitaine |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| Etroitesse des trottoirs liée à l'ancienneté du bourg |
| Revêtement fortement dégradé |



*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

**Fiche synthèse de l'accessibilité sur le périmètre de Saint Pierre d'Oléron :**

Les paramètres qui font le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Saint Pierre sont la **largeur** et le **revêtement**. Le défaut de largeur se retrouve principalement dans les rues anciennes du bourg à vocation unique d'habitation comme la rue Clotaire Perdriau et la rue Pierre Loti. Le défaut de revêtement peut s'expliquer par l'ancienneté des derniers travaux. Seules les rues commerçantes du centre ville ont été réaménagées telles la rue de la République et la rue du Général de Gaulle.

Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants, pour les handicapés moteurs et les handicapés visuels, un type d'obstacle se distingue nettement :

- ✓ **les bordures de trottoir**. A chaque intersection et lorsqu'il est sur un trottoir le piéton est obligé de descendre et de remonter dans la mesure où il n'y pas d'abaissé de trottoir.

Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les personnes âgées se distinguent deux types d'obstacle :

- ✓ les **grilles d'évacuation**, la majorité de celle-ci est localisée dans les rues piétonnes. Les personnes âgées ont la possibilité d'y circuler librement et celles se déplaçant à l'aide de cannes ou de déambulateurs peuvent donc être gênées par ces grilles.
- ✓ les **marches**, dans la mesure où elles laissent un cheminement inférieur à 0,80 m. Il s'agit d'une gêne de confort du cheminement.

Sur ce périmètre et sans prendre ne compte les obstacles, il y a presque autant de mètres linéaires aux normes que de mètres linéaires ne respectant pas les normes. Les obstacles ont de l'influence sur la pondération totale du cheminement ainsi 14 % de mètres linéaires aux normes deviennent impraticables lorsque les obstacles sont pris en compte. Ceci est d'autant plus visible pour les personnes ayant une déficience motrice cela s'explique

| Atouts |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre |
| Prise en compte de l'accessibilité dans les nouveaux aménagements (marché couvert et sa place, maison PHARE, Musée de l'Ile d'Oléron, complexe sportif) |
| Piétonisation de la rue de la République, de la rue du Général de Gaulle et de la rue Aliénor d'Aquitaine |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| Etroitesse des trottoirs liée à l'ancienneté du bourg |
| Revêtement fortement dégradé |

VII

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

L'élaboration des **chaînes de mobilité** correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'**enjeux** ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Saint-Pierre d'Oléron
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- Revaloriser la place des piétons dans le centre ancien en poursuivant sur les efforts déjà faits
  Remédier au paramètre qui fait le plus souvent défaut sur le cheminement

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux **actions** à mener ultérieurement et ce en **priorité** :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation. Pour deux des places réservées aux personnes handicapées sur la place Gambetta un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Trois places situées rue de la Bouline et rue de la République sont non-conformes d'un point de vue de la largeur et de la signalisation cependant il sera difficile de les élargir étant donné la configuration de la voirie. Toutes les autres places doivent être élargies pour atteindre 3,30 m de large et un panneau de signalisation aux normes est nécessaire.
  Matérialisation de nouvelles places de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation de nouvelles places seraient nécessaires sur la place Gambetta.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de signal d'éveil de vigilance. Les passages piétons au niveau des nouveaux aménagements du marché couvert, de la rue de la République, de la rue Cariñena et aux carrefours de l'avenue de la gare nécessitent la mise en place de bandes d'éveil de vigilance. Tous les autres nécessitent des abaissés aux normes et des bandes podotactiles. De manière générale, les bandes blanches doivent être dans l'alignement des abaissés de bordures de trottoir. Les feux tricolores de la rue Franck Massé, de l'avenue de la gare et de la rue Dubois Aubry doivent être équipés d'un dispositif permettant de connaître la période de traversée des piétons.

- ✓ Mise aux normes des grilles d'évacuation.

- ✓ Prolonger l'aménagement piéton de la rue de la République jusqu'au cinéma et jusqu'à la bibliothèque dans la rue Grandsart.

- ✓ Mise aux normes du revêtement du cheminement piéton. Les récents travaux d'aménagement sont à poursuivre sur tous les trottoirs présentant ce défaut.



*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

Tome III : Diagnostic

L'élaboration des **chaînes de mobilité** correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'**enjeux** ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Saint-Pierre d'Oléron
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- Revaloriser la place des piétons dans le centre ancien en poursuivant sur les efforts déjà faits
  Remédier au paramètre qui fait le plus souvent défaut sur le cheminement

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux **actions** à mener ultérieurement et ce en **priorité** :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation. Pour deux des places réservées aux personnes handicapées sur la place Gambetta un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Trois places situées rue de la Bouline et rue de la République sont non-conformes d'un point de vue de la largeur et de la signalisation cependant il sera difficile de les élargir étant donné la configuration de la voirie. Toutes les autres places doivent être élargies pour atteindre 3,30 m de large et un panneau de signalisation aux normes est nécessaire.
  Matérialisation de nouvelles places de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation de nouvelles places seraient nécessaires sur la place Gambetta.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de signal d'éveil de vigilance. Les passages piétons au niveau des nouveaux aménagements du marché couvert, de la rue de la République, de la rue Cariñena et aux carrefours de l'avenue de la gare nécessitent la mise en place de bandes d'éveil de vigilance. Tous les autres nécessitent des abaissés aux normes et des bandes podotactiles. De manière générale, les bandes blanches doivent être dans l'alignement des abaissés de bordures de trottoir. Les feux tricolores de la rue Franck Massé, de l'avenue de la gare et de la rue Dubois Aubry doivent être équipés d'un dispositif permettant de connaître la période de traversée des piétons.

- ✓ Mise aux normes des grilles d'évacuation.

- ✓ Prolonger l'aménagement piéton de la rue de la République jusqu'au cinéma et jusqu'à la bibliothèque dans la rue Grandsart.

- ✓ Mise aux normes du revêtement du cheminement piéton. Les récents travaux d'aménagement sont à poursuivre sur tous les trottoirs présentant ce défaut.

VIII

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

**Fiche synthèse de l'accessibilité sur le périmètre de Dolus d'Oléron :**

Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Dolus d'Oléron est la **largeur**. Ceci peut s'expliquer par les petites rues du centre ville telles que la rue des Chapelles et la rue de la Poste qui ne possèdent ni trottoir et ni accotement. Le piéton doit donc circuler sur la voirie.

Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants, pour les handicapés moteurs et les personnes âgées, se distinguent nettement les **grilles d'évacuation des eaux**. Celles–ci sont particulièrement gênantes dans la Grande rue puisqu'elles se trouvent au sein du cheminement piéton. Bien que localisées dans le caniveau central, ces grilles sont potentiellement des obstacles car la circulation peut se faire librement sur toute la voie piétonne.

Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les déficients visuels deux types se distinguent, il s'agit des bordures de trottoir et des marches :

- ✓ les **bordures de trottoir** situées de part et d'autre d'une intersection ou d'un passage piéton représentent un obstacle voire un danger pour les déficients visuels dans la mesure où la traversée de la voirie n'est pas indiquée par une bande d'éveil de vigilance.
- ✓ les **marches au seuil des portes** et situées sur l'espace public qui réduisent l'espace de cheminement disponible sur ce dernier.

Les obstacles ont une grande influence sur la pondération totale du cheminement ainsi 40 % de mètres linéaires aux normes deviennent impraticables lorsque les obstacles sont pris en compte. Ceci est d'autant plus visible pour les personnes ayant une déficience motrice et pour les personnes âgées, cela s'explique par la présence de vingt-quatre grilles d'évacuation des eaux sur ce périmètre.

| Atouts |
|---|
| Prise en compte de l'accessibilité dans les nouveaux aménagements (Office du Tourisme) |
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre. |
| Piétonisation de la Grande rue |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| Absence de trottoir et d'accotement dans les rues anciennes du bourg |



*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

**Fiche synthèse de l'accessibilité sur le périmètre de Dolus d'Oléron :**

Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Dolus d'Oléron est la **largeur**. Ceci peut s'expliquer par les petites rues du centre ville telles que la rue des Chapelles et la rue de la Poste qui ne possèdent ni trottoir et ni accotement. Le piéton doit donc circuler sur la voirie.

Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants, pour les handicapés moteurs et les personnes âgées, se distinguent nettement les **grilles d'évacuation des eaux**. Celles–ci sont particulièrement gênantes dans la Grande rue puisqu'elles se trouvent au sein du cheminement piéton. Bien que localisées dans le caniveau central, ces grilles sont potentiellement des obstacles car la circulation peut se faire librement sur toute la voie piétonne.

Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les déficients visuels deux types se distinguent, il s'agit des bordures de trottoir et des marches :

- ✓ les **bordures de trottoir** situées de part et d'autre d'une intersection ou d'un passage piéton représentent un obstacle voire un danger pour les déficients visuels dans la mesure où la traversée de la voirie n'est pas indiquée par une bande d'éveil de vigilance.
- ✓ les **marches au seuil des portes** et situées sur l'espace public qui réduisent l'espace de cheminement disponible sur ce dernier.

Les obstacles ont une grande influence sur la pondération totale du cheminement ainsi 40 % de mètres linéaires aux normes deviennent impraticables lorsque les obstacles sont pris en compte. Ceci est d'autant plus visible pour les personnes ayant une déficience motrice et pour les personnes âgées, cela s'explique par la présence de vingt-quatre grilles d'évacuation des eaux sur ce périmètre.

| Atouts |
|---|
| Prise en compte de l'accessibilité dans les nouveaux aménagements (Office du Tourisme) |
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre. |
| Piétonisation de la Grande rue |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| Absence de trottoir et d'accotement dans les rues anciennes du bourg |

IX

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

L'élaboration des **chaînes de mobilité** correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'**enjeux** ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Dolus d'Oléron
- Offrir à chacun la possibilité de traverser en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- S'adapter à l'architecture du bâti ancien

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux **actions** à mener ultérieurement et ce en **priorité** :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation et de la largeur. Pour la place réservée aux personnes handicapées située place de la Poste un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Cette place doit également être élargie pour atteindre 3,30 m de large Pour une des places du Champ de Foire un panneau de signalisation conforme est nécessaire. Les places situées sur la Place du monument aux morts et une sur la place du Champ de foire sont non-conformes d'un point de vue de largeur et de la signalisation cependant il sera difficile de les élargir étant donné la configuration de la voirie. Matérialisation de nouvelles places de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation et des chaînes de mobilité, une place réservée aux personnes handicapées serait nécessaire sur le parking de la rue des Chapelles.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de signal d'éveil de vigilance. Les trois passages piétons au niveau du nouvel aménagement nécessitent la mise en place de bandes d'éveil de vigilance. Tous les autres nécessitent des abaissés aux normes et des bandes podotactiles.
  Au carrefour de la Grande rue et de la rue des écoles un passage piéton serait nécessaire pour traverser cette dernière. Il en est de même dans la rue des Chapelles entre l'entrée du parking et celle du cimetière.

- ✓ Mise aux normes des grilles d'évacuation.

- ✓ A l'image de la Grande rue, piétonisation de la portion de la rue des Chapelles le long de l'église et de la rue de la Poste.



*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

Tome III : Diagnostic

L'élaboration des **chaînes de mobilité** correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'**enjeux** ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Dolus d'Oléron
- Offrir à chacun la possibilité de traverser en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- S'adapter à l'architecture du bâti ancien

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux **actions** à mener ultérieurement et ce en **priorité** :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation et de la largeur. Pour la place réservée aux personnes handicapées située place de la Poste un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Cette place doit également être élargie pour atteindre 3,30 m de large Pour une des places du Champ de Foire un panneau de signalisation conforme est nécessaire. Les places situées sur la Place du monument aux morts et une sur la place du Champ de foire sont non-conformes d'un point de vue de largeur et de la signalisation cependant il sera difficile de les élargir étant donné la configuration de la voirie. Matérialisation de nouvelles places de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation et des chaînes de mobilité, une place réservée aux personnes handicapées serait nécessaire sur le parking de la rue des Chapelles.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de signal d'éveil de vigilance. Les trois passages piétons au niveau du nouvel aménagement nécessitent la mise en place de bandes d'éveil de vigilance. Tous les autres nécessitent des abaissés aux normes et des bandes podotactiles.
  Au carrefour de la Grande rue et de la rue des écoles un passage piéton serait nécessaire pour traverser cette dernière. Il en est de même dans la rue des Chapelles entre l'entrée du parking et celle du cimetière.

- ✓ Mise aux normes des grilles d'évacuation.

- ✓ A l'image de la Grande rue, piétonisation de la portion de la rue des Chapelles le long de l'église et de la rue de la Poste.

X

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

**Fiche synthèse de l'accessibilité sur le périmètre de Le Château d'Oléron**

Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Le Château est le **revêtement**. Ceci peut peut-être s'expliquer par le fait que l'on se trouve dans une zone portuaire originellement destinée aux ostréiculteurs et donc sans vocation de promenade. Ce périmètre a tout de même été choisi pour l'étude du fait de la récente reconversion de cabanes ostréicoles en cabanes d'artisans susceptibles d'attirer les touristes.

Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants se distinguent deux types d'obstacles :

- ✓ les **bordures de trottoir**, à chaque intersection et lorsqu'il est sur un trottoir le piéton est obligé de descendre et de remonter dans la mesure où il n'y pas d'abaissé de trottoir.
- ✓ les **grilles d'évacuation des eaux**. Celles–ci sont particulièrement gênantes dans la Galerie « Les Valennes du Port » puisqu'elles se trouvent au sein du cheminement piéton. Bien que localisées dans le caniveau central, ces grilles sont potentiellement des obstacles car la circulation peut se faire librement sur tout le cheminement piéton.

Les bordures de trottoir sont contraignantes pour les handicapés moteurs et les handicapés visuels ; tandis que les grilles d'évacuation le sont pour les handicapés moteurs et les personnes âgées.

Les obstacles n'ont pas tant d'influence sur la pondération du cheminement. La majorité du cheminement reste de pondération 3 avec la prise en compte des obstacles. Le principal problème ne vient pas tant des obstacles mais des cheminements et ceci quelque soit le type de handicap. Toutefois nous pouvons remarquer que la couleur orange signifiant une « facilité de mise aux normes », disparaît lorsque les obstacles sont pris en compte. Ceci signifie que le périmètre nécessite d'importants travaux pour être mis aux normes.

| Atouts |
| --- |
| Largeur des cheminements correcte |

| Faiblesses |
| --- |
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| Revêtement fortement dégradé |



*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

**Fiche synthèse de l'accessibilité sur le périmètre de Le Château d'Oléron**

Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Le Château est le **revêtement**. Ceci peut peut-être s'expliquer par le fait que l'on se trouve dans une zone portuaire originellement destinée aux ostréiculteurs et donc sans vocation de promenade. Ce périmètre a tout de même été choisi pour l'étude du fait de la récente reconversion de cabanes ostréicoles en cabanes d'artisans susceptibles d'attirer les touristes.

Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants se distinguent deux types d'obstacles :

- ✓ les **bordures de trottoir**, à chaque intersection et lorsqu'il est sur un trottoir le piéton est obligé de descendre et de remonter dans la mesure où il n'y pas d'abaissé de trottoir.
- ✓ les **grilles d'évacuation des eaux**. Celles–ci sont particulièrement gênantes dans la Galerie « Les Valennes du Port » puisqu'elles se trouvent au sein du cheminement piéton. Bien que localisées dans le caniveau central, ces grilles sont potentiellement des obstacles car la circulation peut se faire librement sur tout le cheminement piéton.

Les bordures de trottoir sont contraignantes pour les handicapés moteurs et les handicapés visuels ; tandis que les grilles d'évacuation le sont pour les handicapés moteurs et les personnes âgées.

Les obstacles n'ont pas tant d'influence sur la pondération du cheminement. La majorité du cheminement reste de pondération 3 avec la prise en compte des obstacles. Le principal problème ne vient pas tant des obstacles mais des cheminements et ceci quelque soit le type de handicap. Toutefois nous pouvons remarquer que la couleur orange signifiant une « facilité de mise aux normes », disparaît lorsque les obstacles sont pris en compte. Ceci signifie que le périmètre nécessite d'importants travaux pour être mis aux normes.

| Atouts |
| --- |
| Largeur des cheminements correcte |

| Faiblesses |
| --- |
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| Revêtement fortement dégradé |

XI

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

L'élaboration des **chaînes de mobilité** correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'**enjeux** ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Le Château d'Oléron
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- Remédier au paramètre qui fait le plus souvent défaut sur le cheminement

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux **actions** à mener ultérieurement et ce en **priorité** :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation. Pour toutes les places réservées aux personnes handicapées un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires.
  Matérialisation de nouvelles places de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation et des chaînes de mobilité de nouvelles places seraient nécessaires sur les parkings de l'avenue du port et du Chemin de ronde.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de signal d'éveil de vigilance. Tous les passages nécessitent des abaissés aux normes et des bandes podotactiles. A chaque intersection et carrefour avec l'avenue du port des passages piétons seraient nécessaires. Un passage piéton serait également nécessaire pour relier le parking du port au reste du cheminement.

- ✓ Mise aux normes des grilles d'évacuation.

- ✓ Mise aux normes du revêtement du cheminement piéton.



*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

Tome III : Diagnostic

L'élaboration des **chaînes de mobilité** correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'**enjeux** ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Le Château d'Oléron
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- Remédier au paramètre qui fait le plus souvent défaut sur le cheminement

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux **actions** à mener ultérieurement et ce en **priorité** :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation. Pour toutes les places réservées aux personnes handicapées un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires.
  Matérialisation de nouvelles places de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation et des chaînes de mobilité de nouvelles places seraient nécessaires sur les parkings de l'avenue du port et du Chemin de ronde.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de signal d'éveil de vigilance. Tous les passages nécessitent des abaissés aux normes et des bandes podotactiles. A chaque intersection et carrefour avec l'avenue du port des passages piétons seraient nécessaires. Un passage piéton serait également nécessaire pour relier le parking du port au reste du cheminement.

- ✓ Mise aux normes des grilles d'évacuation.

- ✓ Mise aux normes du revêtement du cheminement piéton.

XII

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

**Fiche synthèse de l'accessibilité sur le périmètre de Le Grand-Village-Plage**

Les paramètres qui font le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Grand Village sont la **topographie** et le **revêtement**. Le premier peut s'expliquer par l'existence de contraintes naturelles comme dans l'Allée des pins. Le défaut de revêtement peut s'expliquer par l'ancienneté des derniers travaux. Seul le boulevard de la plage est en cours de réaménagement.

Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants, pour les handicapés moteurs et les personnes âgées, se distinguent nettement les **grilles d'évacuation des eaux**. Celles–ci sont particulièrement gênantes dans la ZAC puisqu'elles se trouvent au sein du cheminement piéton. Ces grilles sont potentiellement des obstacles car la circulation peut se faire librement sur tout le cheminement piéton.
Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les handicapés visuels se distinguent nettement les **bordures de trottoir**. Elles sont situées de part et d'autre d'une intersection ou d'un passage piéton et représentent un obstacle voire un danger pour les déficients visuels dans la mesure où la traversée de la voirie n'est pas indiquée par une bande d'éveil de vigilance.

Sur ce périmètre et sans prendre ne compte les obstacles, il y a autant de mètres linéaires aux normes que de mètres linéaires ne respectant pas les normes. Les obstacles ont de l'influence sur la pondération totale du cheminement ainsi 17 % de mètres linéaires aux normes deviennent impraticables lorsque les obstacles sont pris en compte. Ceci est d'autant plus visible pour les personnes ayant une déficience motrice et pour les personnes âgées, cela s'explique par la présence de vingt-deux grilles d'évacuation des eaux sur ce périmètre.

| Atouts |
|---|
| Prise en compte de l'accessibilité dans les nouveaux aménagements (ZAC, boulevard de la Plage) |
| Marquage au sol du cheminement (de l'école dans la ZAC au passage piéton) |
| |
| |
| |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| Contraintes topographiques naturelles |
| Revêtement fortement dégradé |



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Fiche synthèse de l'accessibilité sur le périmètre de Le Grand-Village-Plage

Les paramètres qui font le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Grand Village sont la **topographie** et le **revêtement**. Le premier peut s'expliquer par l'existence de contraintes naturelles comme dans l'Allée des pins. Le défaut de revêtement peut s'expliquer par l'ancienneté des derniers travaux. Seul le boulevard de la plage est en cours de réaménagement.

Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants, pour les handicapés moteurs et les personnes âgées, se distinguent nettement les **grilles d'évacuation des eaux**. Celles–ci sont particulièrement gênantes dans la ZAC puisqu'elles se trouvent au sein du cheminement piéton. Ces grilles sont potentiellement des obstacles car la circulation peut se faire librement sur tout le cheminement piéton.
Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les handicapés visuels se distinguent nettement les **bordures de trottoir**. Elles sont situées de part et d'autre d'une intersection ou d'un passage piéton et représentent un obstacle voire un danger pour les déficients visuels dans la mesure où la traversée de la voirie n'est pas indiquée par une bande d'éveil de vigilance.

Sur ce périmètre et sans prendre ne compte les obstacles, il y a autant de mètres linéaires aux normes que de mètres linéaires ne respectant pas les normes. Les obstacles ont de l'influence sur la pondération totale du cheminement ainsi 17 % de mètres linéaires aux normes deviennent impraticables lorsque les obstacles sont pris en compte. Ceci est d'autant plus visible pour les personnes ayant une déficience motrice et pour les personnes âgées, cela s'explique par la présence de vingt-deux grilles d'évacuation des eaux sur ce périmètre.

| Atouts |
|---|
| Prise en compte de l'accessibilité dans les nouveaux aménagements (ZAC, boulevard de la Plage) |
| Marquage au sol du cheminement (de l'école dans la ZAC au passage piéton) |
| |
| |
| |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| Contraintes topographiques naturelles |
| Revêtement fortement dégradé |

XIII

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

L'élaboration des **chaînes de mobilité** correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'**enjeux** ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Grand-Village-Plage
- Offrir à chacun la possibilité de traverser en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- S'adapter aux contraintes naturelles
- Remédier au paramètre qui fait le plus souvent défaut sur le cheminement

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux **actions** à mener ultérieurement et ce en **priorité** :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation. Pour les places réservées aux personnes handicapées le long du boulevard de la plage et sur le parking du supermarché un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires.
  Matérialisation de nouvelles places de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation et des chaînes de mobilité de nouvelles places seraient nécessaires sur le parking de la salle polyvalente ou devant la mairie.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de signal d'éveil de vigilance. Les trois passages piétons au niveau du nouvel aménagement nécessitent la mise en place de bandes d'éveil de vigilance. Tous les autres nécessitent des abaissés aux normes et des bandes podotactiles. De manière générale, les bandes blanches doivent être dans l'alignement des abaissés de bordures de trottoir.

- ✓ Mise aux normes des grilles d'évacuation. Celle située sur le passage piéton de l'allée des pins, du côté de la ZAC en face du supermarché, est la plus gênante au cheminement d'une personne à mobilité réduite.

- ✓ Seule une rue de notre périmètre, l'Allée des Pins, présente une forte topographie mais celle-ci a déjà été prise en compte par la mise en place de garde-corps et de bancs pour se reposer.

- ✓ Mise aux normes du revêtement du cheminement piéton. Les travaux de revêtement sur le nouvel aménagement sont à poursuivre dans l'Allée des Pins et dans la portion du boulevard non rénovée. A l'image du cheminement pour enfant de la ZAC il est intéressant d'utiliser des couleurs et des différences de revêtement du sol pour faciliter le repérage des personnes à mobilité réduite.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III : Diagnostic

L'élaboration des **chaînes de mobilité** correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'**enjeux** ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Grand-Village-Plage
- Offrir à chacun la possibilité de traverser en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- S'adapter aux contraintes naturelles
- Remédier au paramètre qui fait le plus souvent défaut sur le cheminement

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux **actions** à mener ultérieurement et ce en **priorité** :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation. Pour les places réservées aux personnes handicapées le long du boulevard de la plage et sur le parking du supermarché un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires.
  Matérialisation de nouvelles places de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation et des chaînes de mobilité de nouvelles places seraient nécessaires sur le parking de la salle polyvalente ou devant la mairie.

- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de signal d'éveil de vigilance. Les trois passages piétons au niveau du nouvel aménagement nécessitent la mise en place de bandes d'éveil de vigilance. Tous les autres nécessitent des abaissés aux normes et des bandes podotactiles. De manière générale, les bandes blanches doivent être dans l'alignement des abaissés de bordures de trottoir.

- ✓ Mise aux normes des grilles d'évacuation. Celle située sur le passage piéton de l'allée des pins, du côté de la ZAC en face du supermarché, est la plus gênante au cheminement d'une personne à mobilité réduite.

- ✓ Seule une rue de notre périmètre, l'Allée des Pins, présente une forte topographie mais celle-ci a déjà été prise en compte par la mise en place de garde-corps et de bancs pour se reposer.

- ✓ Mise aux normes du revêtement du cheminement piéton. Les travaux de revêtement sur le nouvel aménagement sont à poursuivre dans l'Allée des Pins et dans la portion du boulevard non rénovée. A l'image du cheminement pour enfant de la ZAC il est intéressant d'utiliser des couleurs et des différences de revêtement du sol pour faciliter le repérage des personnes à mobilité réduite.

XIV

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

**Fiche synthèse de l'accessibilité sur le périmètre de Saint-Trojan les Bains**

Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Saint Trojan est la **largeur**. Ceci peut s'expliquer simplement par le fait que l'on se trouve dans un bourg ancien exposé au vent.

Parmi les obstacles au cheminement qui peuvent se changer facilement une catégorie se distincte : les **potelets**. Ils ont tous été comptabilisés dans une seule et même rue, la rue de la République.

Parmi les obstacles au cheminement les plus **contraignants** pour les déficients moteurs et les personnes âgées se distinguent nettement les **grilles d'évacuation des eaux**. Ces grilles sont localisées dans le centre ville majoritairement piéton. Les piétons ont la possibilité d'y circuler librement et peuvent donc être gênés par ces grilles.
Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les déficients visuels les **bordures de trottoir** se distinguent. Elles sont situées de part et d'autre d'une intersection ou d'un passage piéton et représentent un obstacle voire un danger pour les déficients visuels dans la mesure où la traversée de la voirie n'est pas indiquée par une bande d'éveil de vigilance.

Les obstacles ont de l'influence sur la pondération totale du cheminement ainsi 10 % de mètres linéaires aux normes deviennent impraticables lorsque les obstacles sont pris en compte. De la même façon il y a 12 % de mètres linéaires en plus de pondération égale à 3 c'est-à-dire « pas aux normes et difficilement corrigeable » Ceci est d'autant plus visible pour les personnes ayant une déficience motrice et pour les personnes âgées.

| Atouts |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre. |
| Prise en compte de l'accessibilité dans les nouveaux aménagements (Place des Filles de la Sagesse, marché couvert) |
| Piétonisation de la rue de la République |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| Etroitesse des trottoirs liée à l'ancienneté du bourg |



*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

**Fiche synthèse de l'accessibilité sur le périmètre de Saint-Trojan les Bains**

Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Saint Trojan est la **largeur**. Ceci peut s'expliquer simplement par le fait que l'on se trouve dans un bourg ancien exposé au vent.

Parmi les obstacles au cheminement qui peuvent se changer facilement une catégorie se distincte : les **potelets**. Ils ont tous été comptabilisés dans une seule et même rue, la rue de la République.

Parmi les obstacles au cheminement les plus **contraignants** pour les déficients moteurs et les personnes âgées se distinguent nettement les **grilles d'évacuation des eaux**. Ces grilles sont localisées dans le centre ville majoritairement piéton. Les piétons ont la possibilité d'y circuler librement et peuvent donc être gênés par ces grilles.
Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les déficients visuels les **bordures de trottoir** se distinguent. Elles sont situées de part et d'autre d'une intersection ou d'un passage piéton et représentent un obstacle voire un danger pour les déficients visuels dans la mesure où la traversée de la voirie n'est pas indiquée par une bande d'éveil de vigilance.

Les obstacles ont de l'influence sur la pondération totale du cheminement ainsi 10 % de mètres linéaires aux normes deviennent impraticables lorsque les obstacles sont pris en compte. De la même façon il y a 12 % de mètres linéaires en plus de pondération égale à 3 c'est-à-dire « pas aux normes et difficilement corrigeable » Ceci est d'autant plus visible pour les personnes ayant une déficience motrice et pour les personnes âgées.

| Atouts |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre. |
| Prise en compte de l'accessibilité dans les nouveaux aménagements (Place des Filles de la Sagesse, marché couvert) |
| Piétonisation de la rue de la République |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| Etroitesse des trottoirs liée à l'ancienneté du bourg |

XV

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

L'élaboration des **chaînes de mobilité** correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'**enjeux** ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Saint-Trojan les Bains
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
  Revaloriser la place des piétons dans le centre ancien en poursuivant sur les efforts déjà faits

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux **actions** à mener ultérieurement et ce en **priorité** :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation et de la largeur. Pour les places réservées aux personnes handicapées sur le parking des Marais perdus, la place des filles de la Sagesse et une sur la place du 18 juin 1940 un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Ces places doivent également être élargies pour atteindre 3,30 m de large. Les trois places rue Victor Belliard, celle sur le parking Patoiseau, deux places rue de la Poste et une autre sur la Place du 18 juin 1940 ne nécessitent qu'une signalisation aux normes. La place située dans la rue de la poste est non-conforme d'un point de vue de largeur et de la signalisation cependant il sera difficile de l'élargir étant donné la configuration de la voirie.
- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de signal d'éveil de vigilance. Tous les passages piétons nécessitent des abaissés aux normes et des bandes podotactiles excepté celui situé entre la place des filles de la Sagesse et le marché couvert. Pour traverser le boulevard de la plage il serait nécessaire d'augmenter la fréquence des passages piétons. Entre l'église et la mairie un passage piéton permettrait en toute sécurité de poursuivre de chaque côté de la rue de la République.

- ✓ Mise aux normes des grilles d'évacuation et respect des largeurs minimales lors de l'implantation du mobilier urbain.

- ✓ Le problème de l'étroitesse des trottoirs a été compensé par la piétonisation de la rue de la République en période estivale et par la mise en zone limitée à 30 km/h de certaines rues.



*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

Tome III : Diagnostic

L'élaboration des **chaînes de mobilité** correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'**enjeux** ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Saint-Trojan les Bains
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
  Revaloriser la place des piétons dans le centre ancien en poursuivant sur les efforts déjà faits

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux **actions** à mener ultérieurement et ce en **priorité** :

- ✓ Mise aux normes des places existantes du point de vue de la signalisation et de la largeur. Pour les places réservées aux personnes handicapées sur le parking des Marais perdus, la place des filles de la Sagesse et une sur la place du 18 juin 1940 un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Ces places doivent également être élargies pour atteindre 3,30 m de large. Les trois places rue Victor Belliard, celle sur le parking Patoiseau, deux places rue de la Poste et une autre sur la Place du 18 juin 1940 ne nécessitent qu'une signalisation aux normes. La place située dans la rue de la poste est non-conforme d'un point de vue de largeur et de la signalisation cependant il sera difficile de l'élargir étant donné la configuration de la voirie.
- ✓ Mise aux normes des passages piétons avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de signal d'éveil de vigilance. Tous les passages piétons nécessitent des abaissés aux normes et des bandes podotactiles excepté celui situé entre la place des filles de la Sagesse et le marché couvert. Pour traverser le boulevard de la plage il serait nécessaire d'augmenter la fréquence des passages piétons. Entre l'église et la mairie un passage piéton permettrait en toute sécurité de poursuivre de chaque côté de la rue de la République.

- ✓ Mise aux normes des grilles d'évacuation et respect des largeurs minimales lors de l'implantation du mobilier urbain.

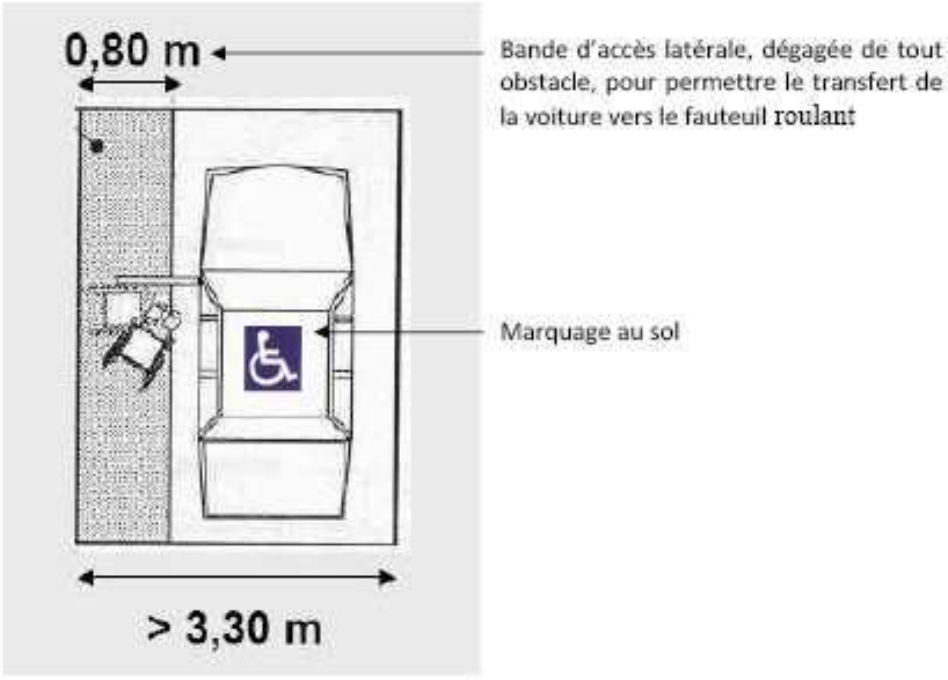
- ✓ Le problème de l'étroitesse des trottoirs a été compensé par la piétonisation de la rue de la République en période estivale et par la mise en zone limitée à 30 km/h de certaines rues.

XVI

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

## Gabarit d'une place de stationnement réservée aux personnes à mobilité réduite



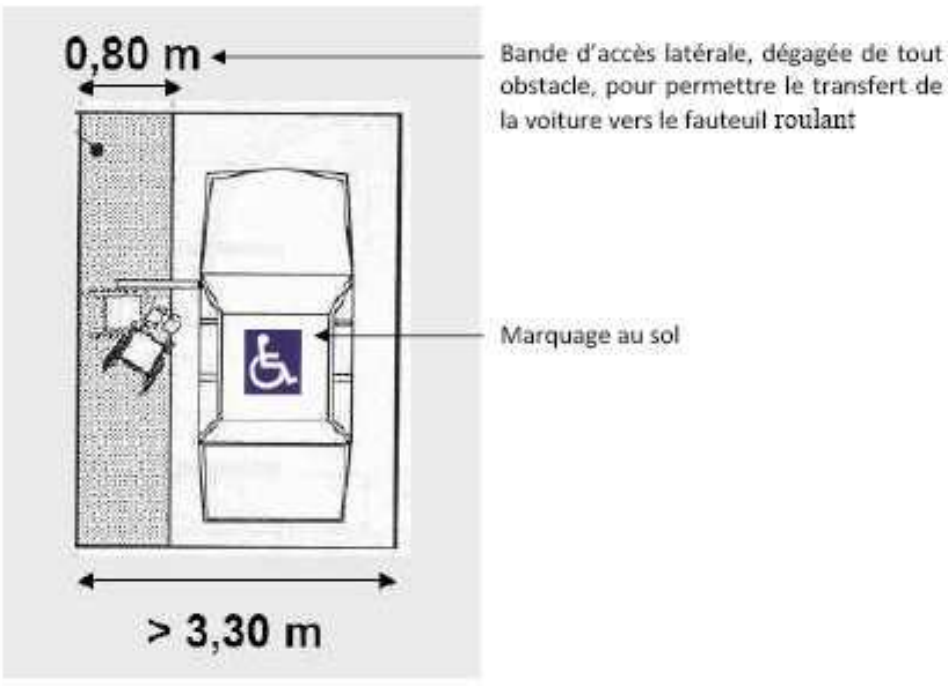






*DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR*

Gabarit d'une place de stationnement réservée aux personnes à mobilité réduite



Procédure S.I.G.

Recenser les obstacles de pondération égale à 2 et à 3 sur un cheminement aux normes :
Pour cela, réaliser les manipulations suivantes :

- Selection by attributes : create a new selection

Layer = cheminement
[ Pond_cheminement] = 1
Appliquer (Ok)

- Selection by location
  - Select features from ville_obstacles
  - That intersect
  - Layer : ville_cheminement_PMR
  - Cocher : Use selected features

Appliquer (Ok)

- Selection by attributes : select from current selection

Layer = obstacle
[ Pondération] = 2 or [ Pondération] = 3
Appliquer (Ok)

- Cliquer droit sur ville_obstacle

Selection
Create layer from selected features

Appeler la nouvelle couche : ville_obstacles_prioritaires

- Cliquer droit sur cette nouvelle couche
  - Clic gauche sur Open Attribute Table
  - Réaliser un Sort Ascending sur les pondérations pour classer les obstacles suivant leur pondération
  - Il est possible de sélectionner un obstacle dans la table en cliquant sur son onglet à gauche. Il apparaîtra alors en surbrillance bleu sur la carte

De même il est possible de zoomer sur cet obstacle en double cliquant sur ce même onglet.



DIAGNOSTIC ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Tome III : Diagnostic

Procédure S.I.G.

Recenser les obstacles de pondération égale à 2 et à 3 sur un cheminement aux normes :
Pour cela, réaliser les manipulations suivantes :

- Selection by attributes : create a new selection

Layer = cheminement
[ Pond_cheminement] = 1
Appliquer (Ok)

- Selection by location
  - Select features from ville_obstacles
  - That intersect
  - Layer : ville_cheminement_PMR
  - Cocher : Use selected features

Appliquer (Ok)

- Selection by attributes : select from current selection

Layer = obstacle
[ Pondération] = 2 or [ Pondération] = 3
Appliquer (Ok)

- Cliquer droit sur ville_obstacle

Selection
Create layer from selected features

Appeler la nouvelle couche : ville_obstacles_prioritaires

- Cliquer droit sur cette nouvelle couche
  - Clic gauche sur Open Attribute Table
  - Réaliser un Sort Ascending sur les pondérations pour classer les obstacles suivant leur pondération
  - Il est possible de sélectionner un obstacle dans la table en cliquant sur son onglet à gauche. Il apparaîtra alors en surbrillance bleu sur la carte

De même il est possible de zoomer sur cet obstacle en double cliquant sur ce même onglet.

XVIII

*Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron* *POLYTECH'TOURS - Département aménagement*

## Fiche synthèse de l'accessibilité sur le périmètre de Dolus d'Oléron

- Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Dolus d'Oléron est la **largeur**. Ceci peut s'expliquer par les petites rues du centre ville telles que la rue des Chapelles et la rue de la Poste qui ne possèdent ni trottoir et ni accotement. Le piéton doit donc circuler sur la voirie.

- Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants, pour les handicapés moteurs et les personnes âgées, se distinguent nettement :
  - les **grilles d'évacuation des eaux**. Celles-ci sont particulièrement gênantes dans la Grande rue puisqu'elles se trouvent au sein du cheminement piéton. Bien que localisées dans le caniveau central, ces grilles sont potentiellement des obstacles car la circulation peut se faire librement sur toute la voie piétonne.

- Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les déficients visuels deux types se distinguent:
  - les **bordures de trottoir** situées de part et d'autre d'une intersection ou d'un passage piéton représentent un obstacle voire un danger pour les déficients visuels dans la mesure où la traversée de la voirie n'est pas indiquée par une bande d'éveil de vigilance.
  - les **marches au seuil des portes** et situées sur l'espace public qui réduisent l'espace de cheminement disponible sur ce dernier.

Dolus le 12/07/07

| | Cheminement | % | Total | % | Total handicap moteur | % | Total handicap visuel | % | Total personnes âgées | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vert | 772,13 | 59,16 | 268,27 | 20,56 | 268,27 | 20,56 | 564,90 | 43,29 | 337,25 | 25,84 |
| Orange | 26,77 | 2,05 | 101,51 | 7,78 | 101,51 | 7,78 | 202,96 | 15,55 | 122,87 | 9,41 |
| Rouge | 506,17 | 38,78 | 935,29 | 71,67 | 935,29 | 71,67 | 537,21 | 41,16 | 844,95 | 64,74 |
| total | 1 305,07 | 100,00 | 1 305,07 | 100,00 | 1 305,07 | 100,00 | 1 305,07 | 100,00 | 1 305,07 | 100,00 |

Les obstacles ont une grande influence sur la pondération totale du cheminement ainsi 40 % de mètres linéaires aux normes deviennent impraticables lorsque les obstacles sont pris en compte. Ceci est d'autant plus visible pour les personnes ayant une déficience motrice et pour les personnes âgées, cela s'explique par la présence de vingt-quatre grilles d'évacuation des eaux sur ce périmètre.

### ❖ Atouts et faiblesses du périmètre :

| Atouts |
|---|
| Prise en compte de l'accessibilité dans les nouveaux aménagements (Office du Tourisme) |
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre. |
| Piétonisation de la Grande rue |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| Absence de trottoir et d'accotement dans les rues anciennes du bourg |

### ❖ Détermination des enjeux :

L'élaboration des **chaînes de mobilité** correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'**enjeux** ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Dolus d'Oléron
- Offrir à chacun la possibilité de traverser en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- S'adapter à l'architecture du bâti ancien

### ❖ Pistes d'actions prioritaires :

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux actions à mener ultérieurement et ce en priorité :

- **Mise aux normes des places de stationnement** existantes du point de vue de la signalisation et de la largeur. Pour la place réservée aux personnes handicapées située place de la Poste, un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Cette place doit également être élargie pour atteindre 3,30 m de large. Pour une des places du Champ de Foire, un panneau de signalisation conforme est nécessaire. Les places situées sur la Place du Monument aux Morts et une sur la Place du Champ de Foire sont non-conformes d'un point de vue de largeur et de la signalisation cependant il sera difficile de les élargir étant donné la configuration de la voirie.
  **Matérialisation de nouvelles places** de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation et des chaînes de mobilité, une place réservée aux personnes handicapées serait nécessaire sur le parking de la rue des Chapelles.

- **Mise aux normes des passages piétons** avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de bandes d'éveil de vigilance. Les trois passages piétons au niveau du nouvel aménagement nécessitent la mise en place de bandes d'éveil de vigilance. Tous les autres nécessitent des abaissés aux normes et des bandes d'éveil de vigilance.
  Au carrefour de la Grande rue et de la rue des écoles, un passage piéton serait nécessaire pour traverser cette dernière. Il en est de même dans la rue des Chapelles, entre l'entrée du parking et celle du cimetière.

- **Mise aux normes des grilles d'évacuation**.

- A l'image de la Grande rue, **piétonisation** de la portion de la rue des Chapelles le long de l'église et de la rue de la Poste.

## Fiche synthèse de l'accessibilité sur le périmètre de La Brée-les-Bains

- Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de La Brée-les-Bains est la **largeur**. Ceci peut s'expliquer simplement par le fait que l'on se trouve dans un bourg ancien exposé au vent.

- Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants deux types d'obstacles se distinguent :
  - les **bordures de trottoir**, à chaque intersection et lorsqu'il est sur un trottoir le piéton est obligé de descendre et de remonter dans la mesure où il n'y pas d'abaissé de trottoir.
  - les **grilles d'évacuation des eaux** majoritairement recensées dans des rues ou places sans trottoir ni accotement. Ces grilles sont potentiellement des obstacles car la circulation peut s'y faire librement.

Les bordures de trottoir sont contraignantes pour les handicapés moteurs et les handicapés visuels ; tandis que les grilles d'évacuation le sont pour les handicapés moteurs et les personnes âgées.

La Brée-les-Bains le 12/07/07

| | Cheminement | % | Total | % | Total handicap moteur | % | Total handicap visuel | % | Total personnes âgées | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vert | 1 044,56 | 35,26 | 468,00 | 15,80 | 492,56 | 16,63 | 964,47 | 32,55 | 570,80 | 19,27 |
| Orange | 125,35 | 4,23 | 66,52 | 2,25 | 41,96 | 1,42 | 66,52 | 2,25 | 125,35 | 4,23 |
| Rouge | 1 792,77 | 60,51 | 2 428,16 | 81,96 | 2 428,16 | 81,96 | 1 931,69 | 65,20 | 2 266,53 | 76,50 |
| total | 2 962,68 | 100,00 | 2 962,68 | 100,00 | 2 962,68 | 100,00 | 2 962,68 | 100,00 | 2 962,68 | 100,00 |

Les obstacles ont une grande influence sur la pondération totale du cheminement ainsi 20 % de mètres linéaires aux normes deviennent inaccessibles lorsque les obstacles sont pris en compte. Ceci est d'autant plus visible pour les personnes ayant une déficience motrice et pour les personnes âgées, cela s'explique notamment par la présence d'une cinquantaine de grilles d'évacuation des eaux sur ce périmètre.

### ❖ Atouts et faiblesses du périmètre:

| Atouts |
|---|
| Prise en compte de l'accessibilité dans les nouveaux aménagements (Place du Marché, rue de Saint Denis, Office du Tourisme, salle multimédia) |
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre. |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| Mauvaise lisibilité des panneaux d'indication |
| Etroitesse des trottoirs liée à l'ancienneté du bourg |
| Contraintes topographiques naturelles |

### ❖ Détermination des enjeux :

L'élaboration des **chaînes de mobilité** correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'**enjeux** ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de la Brée-les-Bains
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- Revaloriser la place des piétons dans le centre ancien en poursuivant sur les efforts déjà faits
- S'adapter aux contraintes naturelles

### ❖ Pistes d'actions prioritaires :

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux actions à mener ultérieurement et ce en priorité :

- **Mise aux normes des places de stationnement** existantes du point de vue de la signalisation et de la largeur. Pour les places réservées aux personnes handicapées situées Place Gaston Robert et Place du marché, un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Toutes les autres places doivent être élargies pour atteindre 3,30 m de large et un panneau de signalisation aux normes est nécessaire.
  **Matérialisation de nouvelles places** de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation et des chaînes de mobilité, une nouvelle place serait nécessaire Place de la République.

- **Mise aux normes des passages piétons** avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de bandes d'éveil de vigilance. Les deux passages piétons au niveau du marché nécessitent la mise en place de bandes d'éveil de vigilance. Tous les autres nécessitent des abaissés aux normes et des bandes d'éveil de vigilance.
  Aux intersections et aux carrefours de la rue des Boulassiers, des passages piétons supplémentaires seraient nécessaires. Il en est de même pour la rue de Saint Denis.

- **Mise aux normes des grilles d'évacuation et des panneaux d'indication**.

- Pour compenser le problème de l'étroitesse des trottoirs, une circulation en sens unique entre les places de Verdun et Gaston Robert a été instaurée pendant la période estivale. Il faudrait peut-être aller plus loin et rendre cette portion de rue piétonne.

- Pour remédier à la forte topographie des rues menant à la plage comme la rue Paul Monteau l'implantation de bancs et de garde-corps seraient nécessaires.

## Fiche synthèse de l'accessibilité sur le périmètre de Saint-Georges d'Oléron

- Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Le Château est le **revêtement**. Ceci peut peut-être s'expliquer par le fait que l'on se trouve dans une zone portuaire originellement destinée aux ostréiculteurs et donc sans vocation de promenade. Ce périmètre a tout de même été choisi pour l'étude du fait de la récente reconversion de cabanes ostréicoles en cabanes d'artisans susceptibles d'attirer les touristes.

- Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants se distinguent deux types d'obstacles :
  - les **bordures de trottoir**, à chaque intersection et lorsqu'il est sur un trottoir le piéton est obligé de descendre et de remonter dans la mesure où il n'y pas d'abaissé de trottoir.
  - les **grilles d'évacuation des eaux**. Celles–ci sont particulièrement gênantes dans la Galerie « Les Valennes du Port » puisqu'elles se trouvent au sein du cheminement piéton. Bien que localisées dans le caniveau central, ces grilles sont potentiellement des obstacles car la circulation peut se faire librement sur tout le cheminement piéton.

Les bordures de trottoir sont contraignantes pour les handicapés moteurs et les handicapés visuels ; tandis que les grilles d'évacuation le sont pour les handicapés moteurs et les personnes âgées.

Le Château le 12/07/07

| | Cheminement | % | Total | % | Total handicap moteur | % | Total handicap visuel | % | Total personnes âgées | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vert | 233,02 | 17,77 | 187,51 | 14,30 | 187,51 | 14,30 | 233,02 | 17,77 | 187,51 | 14,30 |
| Orange | 79,25 | 6,04 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 79,25 | 6,04 |
| Rouge | 998,89 | 76,18 | 1 123,65 | 85,70 | 1 123,65 | 85,70 | 1 078,14 | 82,23 | 1 044,40 | 79,65 |
| total | 1 311,16 | 100,00 | 1 311,16 | 100,00 | 1 311,16 | 100,00 | 1 311,16 | 100,00 | 1 311,16 | 100,00 |

Les obstacles ont peu d'influence sur la pondération du cheminement. La majorité du cheminement reste de pondération 3 avec la prise en compte des obstacles. Le principal problème ne vient pas tant des obstacles mais des cheminements et ceci quelque soit le type de handicap. Toutefois nous pouvons remarquer que la couleur orange signifiant une « facilité de mise aux normes », disparaît lorsque les obstacles sont pris en compte. Ceci signifie que le périmètre nécessite d'importants travaux pour être mis aux normes.

### ❖ Atouts et faiblesses du périmètre

| Atouts |
|---|
| Largeur des cheminements correcte |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| Revêtement fortement dégradé |

### ❖ Détermination des enjeux :

L'élaboration des **chaînes de mobilité** correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'**enjeux** ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques du Château d'Oléron
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- Remédier au paramètre qui fait le plus souvent défaut sur le cheminement

### ❖ Pistes d'actions prioritaires :

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux actions à mener ultérieurement et ce en priorité :

- **Mise aux normes des places de stationnement** existantes du point de vue de la signalisation. Pour toutes les places réservées aux personnes handicapées un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires.
  **Matérialisation de nouvelles places** de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation et des chaînes de mobilité de nouvelles places seraient nécessaires sur les parkings de l'avenue du Port et du Chemin de ronde.

- **Mise aux normes des passages piétons** avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de bandes d'éveil de vigilance. Tous les passages nécessitent des abaissés aux normes et des bandes d'éveil de vigilance. A chaque intersection et carrefour avec l'avenue du Port des passages piétons seraient nécessaires. Un passage piéton serait également nécessaire pour relier le parking du port au reste du cheminement.

- **Mise aux normes des grilles d'évacuation**.

- **Mise aux normes du revêtement du cheminement piéton**.

## Fiche synthèse de l'accessibilité sur le périmètre de Grand-Village-Plage

- Les paramètres qui font le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Grand-Village sont la **topographie** et le **revêtement**. Le premier peut s'expliquer par l'existence de contraintes naturelles comme dans l'allée des Pins. Le défaut de revêtement peut s'expliquer par l'ancienneté des derniers travaux. Seul le boulevard de la plage est en cours de réaménagement.

- Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants, pour les handicapés moteurs et les personnes âgées, se distinguent nettement :
  - les **grilles d'évacuation des eaux**. Celles–ci sont particulièrement gênantes dans la ZAC puisqu'elles se trouvent au sein du cheminement piéton. Ces grilles sont potentiellement des obstacles car la circulation peut se faire librement sur tout le cheminement piéton.

- Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les handicapés visuels se distinguent nettement :
  - les **bordures de trottoir**. Elles sont situées de part et d'autre d'une intersection ou d'un passage piéton et représentent un obstacle voire un danger pour les déficients visuels dans la mesure où la traversée de la voirie n'est pas indiquée par une bande d'éveil de vigilance.

Grand-Village le 12/07/07

| | Cheminement | % | Total | % | Total handicap moteur | % | Total handicap visuel | % | Total personnes âgées | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vert | 530,40 | 49,02 | 346,46 | 32,02 | 346,46 | 32,02 | 488,48 | 45,15 | 346,46 | 32,02 |
| Orange | 126,02 | 11,65 | 56,36 | 5,21 | 56,36 | 5,21 | 117,06 | 10,82 | 107,24 | 9,91 |
| Rouge | 425,51 | 39,33 | 679,11 | 62,77 | 679,11 | 62,77 | 476,39 | 44,03 | 628,23 | 58,07 |
| total | 1 081,93 | 100,00 | 1 081,93 | 100,00 | 1 081,93 | 100,00 | 1 081,93 | 100,00 | 1 081,93 | 100,00 |

Sur ce périmètre et sans prendre en compte les obstacles, il y a autant de mètres linéaires aux normes que de mètres linéaires ne respectant pas les normes. Les obstacles ont de l'influence sur la pondération totale du cheminement ainsi 17 % de mètres linéaires aux normes deviennent impraticables lorsque les obstacles sont pris en compte. Ceci est d'autant plus visible pour les personnes ayant une déficience motrice et pour les personnes âgées, cela s'explique par la présence de vingt-deux grilles d'évacuation des eaux sur ce périmètre.

### ❖ Atouts et faiblesses du périmètre

| Atouts |
|---|
| Prise en compte de l'accessibilité dans les nouveaux aménagements (ZAC, Boulevard de la Plage) |
| Marquage au sol du cheminement (de l'école dans la ZAC au passage piéton) |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| Contraintes topographiques naturelles |
| Revêtement fortement dégradé |

### ❖ Détermination des enjeux :

L'élaboration des **chaînes de mobilité** correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'**enjeux** ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Grand-Village-Plage
- Offrir à chacun la possibilité de traverser en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- S'adapter aux contraintes naturelles
- Remédier au paramètre qui fait le plus souvent défaut sur le cheminement

### ❖ Pistes d'actions prioritaires :

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux actions à mener ultérieurement et ce en priorité :

- **Mise aux normes des places de stationnement** existantes du point de vue de la signalisation. Pour les places réservées aux personnes handicapées le long du boulevard de la Plage et sur le parking du supermarché, un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires.
  **Matérialisation de nouvelles places** de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation et des chaînes de mobilité de nouvelles places seraient nécessaires sur le parking de la salle polyvalente ou devant la mairie.

- **Mise aux normes des passages piétons** avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de bandes d'éveil de vigilance. Les trois passages piétons au niveau du nouvel aménagement nécessitent la mise en place de bandes d'éveil de vigilance. Tous les autres nécessitent des abaissés aux normes et des bandes d'éveil de vigilance. De manière générale, les bandes blanches doivent être dans l'alignement des abaissés de bordures de trottoir.

- **Mise aux normes des grilles d'évacuation**. Celle située sur le passage piéton de l'allée des Pins, du côté de la ZAC en face du supermarché, est la plus gênante au cheminement d'une personne à mobilité réduite.

- Seule une rue de notre périmètre, l'allée des Pins, présente une forte topographie mais celle-ci a déjà été prise en compte par la mise en place de garde-corps et de bancs pour se reposer.

- **Mise aux normes du revêtement du cheminement piéton**. Les travaux de revêtement sur le nouvel aménagement sont à poursuivre dans l'allée des Pins et dans la portion du boulevard non rénovée. A l'image du cheminement pour enfant de la ZAC, il est intéressant d'utiliser des couleurs et des différences de revêtement du sol pour faciliter le repérage des personnes à mobilité réduite.

# Fiche synthèse de l'accessibilité sur le périmètre de Saint-Denis d'Oléron

- Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Saint-Denis d'Oléron est la **largeur**. Ceci peut s'expliquer simplement par le fait que l'on se trouve dans un bourg ancien exposé au vent.

- Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants deux types d'obstacles se distinguent, et ce quelque soit le PMR concerné:
  - les **marches au seuil des portes** et situées sur l'espace public qui réduisent l'espace de cheminement disponible sur ce dernier. Ceci peut s'expliquer pour des raisons architecturales et climatiques. En effet, village de bord de mer et donc susceptible d'être inondé, les seuils des portes de Saint-Denis étaient construits au dessus du niveau du sol d'où la présence de marches.
  - les **bordures de trottoir**, à chaque intersection et lorsqu'il est sur un trottoir le piéton est obligé de descendre et de remonter dans la mesure où il n'y pas d'abaissé de trottoir.

Saint-Denis le 12/07/07

| | Cheminement | % | Total | % | Total handicap moteur | % | Total handicap visuel | % | Total personnes âgées | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vert | 123,66 | 8,12 | 61,74 | 4,05 | 61,74 | 4,05 | 61,74 | 4,05 | 83,20 | 5,46 |
| Orange | 248,12 | 16,29 | 164,52 | 10,80 | 164,52 | 10,80 | 164,52 | 10,80 | 252,95 | 16,60 |
| Rouge | 1 151,72 | 75,60 | 1 297,24 | 85,15 | 1 297,24 | 85,15 | 1 297,24 | 85,15 | 1 187,35 | 77,94 |
| total | 1 523,50 | 100,00 | 1 523,50 | 100,00 | 1 523,50 | 100,00 | 1 523,50 | 100,00 | 1 523,50 | 100,00 |

Les obstacles ont peu d'influence sur la pondération du cheminement. La majorité des cheminements reste de pondération 3 avec la prise en compte des obstacles. Le principal problème ne vient pas tant des obstacles mais des cheminements et ceci quelque soit le type de handicap.

## ❖ Atouts et faiblesses du périmètre

| Atouts |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre. |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Etroitesse des trottoirs liée à l'ancienneté du bourg |
| Marches à l'interface piéton et cadre bâti ancien |

## ❖ Détermination des enjeux :

L'élaboration des **chaînes de mobilité** correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'**enjeux** ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Saint-Denis d'Oléron
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Revaloriser la place des piétons dans le centre ancien
- S'adapter à l'architecture du bâti ancien

### ❖ Pistes d'actions prioritaires :

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux actions à mener ultérieurement et ce en priorité :

- **Mise aux normes des places de stationnement** existantes du point de vue de la signalisation et de la largeur. Pour les places réservées aux personnes handicapées dans la rue de l'Ormeau et dans la rue Saint-Nicolas, un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Ces places doivent également être élargies pour atteindre 3,30 m de large. La place rue Ernest Maurisset ne nécessite qu'une signalisation aux normes. La place située dans la petite rue du port est non-conforme d'un point de vue de largeur et de la signalisation cependant il sera difficile de l'élargir étant donné la configuration de la voirie.
  **Matérialisation de nouvelles places** de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation et des chaînes de mobilité de nouvelles places seraient nécessaires dans la rue de la Libération pour faciliter l'accès au marché couvert.

- **Mise aux normes des passages piétons** avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de bandes d'éveil de vigilance. Tous les passages piétons nécessitent des abaissés aux normes et des bandes d'éveil de vigilance. A chaque intersection ou carrefour avec la rue de l'Ormeau, de nouveaux passages piétons seraient nécessaires. Il en est de même au carrefour de la rue Saint-Nicolas et de la rue Ernest Maurisset et pour traverser cette dernière devant le parvis de l'église.

- **Création d'un secteur piéton** autour du marché et du foyer rural. Celui-ci s'étendrait à toute la petite rue du port, à la rue de Libération entre la mairie et la petite rue du port et à la rue Ernest Maurisset entre la mairie et l'église, étant donné la configuration de ces rues autour de la place du marché et la concentration de commerces et de services. Cette action nécessitera de remédier au problème de stationnement aux alentours de ce secteur.

- **Mise aux normes du cheminement piéton**, même aux dépens de la circulation automobile. Les rues de l'Ormeau, Saint-Nicolas, Ernest Maurisset et de la Libération voient leur largeur de trottoir réduite suite aux nombreuses marches. Selon les normes, si le trottoir fait 1,40 m de part et d'autre, 0,80 m au pied des marches suffisent. Cet élargissement risque de réduire la voirie et de contraindre la circulation à une voie.

## Fiche synthèse de l'accessibilité sur le périmètre de Saint-Georges d'Oléron

- Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Saint-Georges est la **largeur**. Ceci peut s'expliquer simplement par le fait que l'on se trouve dans un bourg ancien exposé au vent.

- Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants, deux types d'obstacles se distinguent, et ce quelque soit le type de PMR concerné :

  - les **bordures de trottoir**, à chaque intersection et lorsqu'il est sur un trottoir le piéton est obligé de descendre et de remonter dans la mesure où il n'y pas d'abaissé de trottoir.
  - Les **marches au seuil des portes** et situées sur l'espace public qui réduisent l'espace de cheminement disponible sur ce dernier. Ceci peut s'expliquer pour des raisons architecturales et climatiques. En effet, village de bord de mer et donc susceptible d'être inondé, les seuils des portes de Saint-Georges étaient construits au dessus du niveau du sol d'où la présence de marches.

Saint-Georges le 12/07/07

| | Cheminement | % | Total | % | Total handicap moteur | % | Total handicap visuel | % | Total personnes âgées | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vert | 662,63 | 35,21 | 577,60 | 30,69 | 577,60 | 30,69 | 594,54 | 31,59 | 601,97 | 31,99 |
| Orange | 50,63 | 2,69 | 65,49 | 3,48 | 65,49 | 3,48 | 63,00 | 3,35 | 73,71 | 3,92 |
| Rouge | 1 168,53 | 62,10 | 1 238,70 | 65,83 | 1 238,70 | 65,83 | 1 224,25 | 65,06 | 1 206,11 | 64,09 |
| total | 1 881,79 | 100,00 | 1 881,79 | 100,00 | 1 881,79 | 100,00 | 1 881,79 | 100,00 | 1 881,79 | 100,00 |

Les obstacles ont peu d'influence sur la pondération du cheminement. Nous pouvons constater que le pourcentage de mètres linéaires aux normes est conséquent et ce même lorsque les obstacles sont pris en compte. Il n'existe pas de réelles différences entre les types de handicap.

### ❖ Atouts et faiblesses du périmètre

| Atout |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre. |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Mauvaise lisibilité des panneaux d'informations |
| Etroitesse des trottoirs liée à l'ancienneté du bourg |
| Marches à l'interface piéton et cadre bâti ancien |

### ❖ Détermination des enjeux :

L'élaboration des **chaînes de mobilité** correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'**enjeux** ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Saint-Georges d'Oléron
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité

- Revaloriser la place des piétons dans le centre ancien
- S'adapter à l'architecture du bâti ancien

### ❖ Pistes d'actions prioritaires :

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux actions à mener ultérieurement et ce en priorité :

- **Mise aux normes des places de stationnement** existantes du point de vue de la signalisation. Pour la place réservée aux personnes handicapées située Place de Verdun, un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Cette place doit également être élargie pour atteindre 3,30 m de large. Un marquage au sol et une signalisation aux normes pour les places situées sur la Place d'Aliénor d'Aquitaine et dans la rue de la République sont également obligatoires.

- **Mise aux normes des passages piétons** avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de bandes d'éveil de vigilance. Les passages piétons situés au niveau de l'église et du square nécessitent la mise en place de bandes d'éveil de vigilance. Tous les autres nécessitent des abaissés aux normes et des bandes d'éveil de vigilance. A chaque intersection ou carrefour avec la rue de la République, de nouveaux passages piétons seraient nécessaires. Dans la rue des Dames, deux passages piéton seraient nécessaires en face des sorties du square et sur la portion de la rue des Dames de la maison de retraite au carrefour avec la rue de la République.

- **Mise aux normes des panneaux d'information** pour les plans d'information situés sur la place d'Aliénor d'Aquitaine.

- La mise en place d'un secteur piéton ne se prête pas à ce périmètre ; il faudrait plutôt **instaurer une zone limitée à 30 km/h** pour les véhicules dans la rue des Dames, entre l'église et la maison de retraite. En effet cette portion commerçante de la rue borde la Place de Verdun et le square ce qui fait d'elle un lieu attirant les piétons. Un ralentissement ponctuel de la vitesse dans la rue de la République devant la mairie serait également nécessaire afin d'en sécuriser ses abords.

- **Mise aux normes du cheminement piéton**, même aux dépens de la circulation automobile. La rue de la République voit sa largeur de trottoir réduite suite aux nombreuses marches. Selon les normes, si le trottoir fait 1,40 m de part et d'autre, 0,80 m au pied des marches suffisent. Cet élargissement risque de réduire la voirie et de contraindre la circulation à une voie.

## Fiche synthèse de l'accessibilité sur le périmètre de Saint-Pierre d'Oléron

- Les paramètres qui font le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Saint Pierre sont la **largeur** et le **revêtement**. Le défaut de largeur se retrouve principalement dans les rues anciennes du bourg à vocation unique d'habitation comme la rue Clotaire Perdriau et la rue Pierre Loti. Le défaut de revêtement peut s'expliquer par l'ancienneté des derniers travaux. Seules les rues commerçantes du centre ville ont été réaménagées telles la rue de la République et la rue du Général de Gaulle.

- Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants, pour les handicapés moteurs et les handicapés visuels, un type d'obstacle se distingue nettement :
  - les **bordures de trottoir**. A chaque intersection et lorsqu'il est sur un trottoir le piéton est obligé de descendre et de remonter dans la mesure où il n'y pas d'abaissé de trottoir.

- Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les personnes âgées se distinguent deux types d'obstacle :

  - les **grilles d'évacuation**, la majorité de celle-ci est localisée dans les rues piétonnes. Les personnes âgées ont la possibilité d'y circuler librement et celles se déplaçant à l'aide de cannes ou de déambulateurs peuvent donc être gênées par ces grilles.
  - les **marches**, dans la mesure où elles laissent un cheminement inférieur à 0,80 m. Il s'agit d'une gêne de confort du cheminement.

Saint-Pierre le 12/07/07

| | Cheminement | % | Total | % | Total handicap moteur | % | Total handicap visuel | % | Total personnes âgées | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vert | 3325,33 | 43,60 | 2 244,60 | 29,43 | 2 313,42 | 30,33 | 2 962,69 | 38,85 | 2 731,53 | 35,81 |
| Orange | 499,88 | 6,55 | 341,75 | 4,48 | 272,93 | 3,58 | 388,95 | 5,10 | 620,18 | 8,13 |
| Rouge | 3801,57 | 49,85 | 5 040,43 | 66,09 | 5 040,43 | 66,09 | 4 275,14 | 56,05 | 4 275,07 | 56,05 |
| total | 7 626,78 | 100,00 | 7 626,78 | 100,00 | 7 626,78 | 100,00 | 7 626,78 | 100,00 | 7 626,78 | 100,00 |

Sur ce périmètre et sans prendre en compte les obstacles, il y a presque autant de mètres linéaires aux normes que de mètres linéaires ne respectant pas les normes. Les obstacles ont de l'influence sur la pondération totale du cheminement ainsi 14 % de mètres linéaires aux normes deviennent impraticables lorsque les obstacles sont pris en compte. Ceci est d'autant plus visible pour les personnes ayant une déficience motrice cela s'explique par la présence d'une vingtaine de regards de trottoir sur ce périmètre.

### ❖ Atouts et faiblesses du périmètre :

| Atouts |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre |
| Prise en compte de l'accessibilité dans les nouveaux aménagements (marché couvert et sa place, maison PHARE, Musée de l'Ile d'Oléron, complexe sportif) |
| Piétonisation de la rue de la République, de la rue du Général de Gaulle et de la rue Aliénor d'Aquitaine |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| Etroitesse des trottoirs liée à l'ancienneté du bourg |
| Revêtement fortement dégradé |

### ❖ Détermination des enjeux :

L'élaboration des **chaînes de mobilité** correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'**enjeux** ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Saint-Pierre d'Oléron
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- Revaloriser la place des piétons dans le centre ancien en poursuivant sur les efforts déjà faits
- Remédier au paramètre qui fait le plus souvent défaut sur le cheminement

### ❖ Pistes d'actions prioritaires :

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux actions à mener ultérieurement et ce en priorité :

- **Mise aux normes des places de stationnement** existantes du point de vue de la signalisation. Pour deux des places réservées aux personnes handicapées sur la place Gambetta, un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Trois places situées rue de la Bouline et rue de la République sont non-conformes d'un point de vue de la largeur et de la signalisation cependant il sera difficile de les élargir étant donné la configuration de la voirie. Toutes les autres places doivent être élargies pour atteindre 3,30 m de large et un panneau de signalisation aux normes est nécessaire.
  **Matérialisation de nouvelles places** de stationnement réservées aux personnes handicapées. Au vu de la réglementation de nouvelles places seraient nécessaires sur la place Gambetta.

- **Mise aux normes des passages piétons** avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de bandes d'éveil de vigilance. Les passages piétons au niveau des nouveaux aménagements du marché couvert, de la rue de la République, de la rue Cariñena et aux carrefours de l'avenue de la gare nécessitent la mise en place de bandes d'éveil de vigilance. Tous les autres nécessitent des abaissés aux normes et des bandes d'éveil de vigilance. De manière générale, les bandes blanches doivent être dans l'alignement des abaissés de bordures de trottoir. Les feux tricolores de la rue Franck Massé, de l'avenue de la Gare et de la rue Dubois Aubry doivent être équipés d'un dispositif permettant de connaître la période de traversée des piétons.

- **Mise aux normes des grilles d'évacuation**.

- Prolonger l'aménagement piéton de la rue de la République jusqu'au cinéma et jusqu'à la bibliothèque dans la rue Grandsart.

- **Mise aux normes du revêtement du cheminement piéton**. Les récents travaux d'aménagement sont à poursuivre sur tous les trottoirs présentant ce défaut.

## Fiche synthèse de l'accessibilité sur le périmètre de Saint-Trojan-les-Bains

- Le paramètre qui fait le plus souvent défaut aux tronçons sur le périmètre de Saint-Trojan-les-Bains est la **largeur**. Ceci peut s'expliquer simplement par le fait que l'on se trouve dans un bourg ancien exposé au vent.

- Parmi les obstacles au cheminement qui peuvent se changer facilement une catégorie se distingue :
  - les **potelets**. Ils ont tous été comptabilisés dans une seule et même rue, la rue de la République.

- Parmi les obstacles au cheminement les plus **contraignants** pour les déficients moteurs et les personnes âgées se distinguent nettement :
  - les **grilles d'évacuation des eaux**. Ces grilles sont localisées dans le centre ville majoritairement piéton. Les piétons ont la possibilité d'y circuler librement et peuvent donc être gênés par ces grilles.

- Parmi les obstacles au cheminement les plus contraignants pour les déficients visuels les **bordures de trottoir** se distinguent. Elles sont situées de part et d'autre d'une intersection ou d'un passage piéton et représentent un obstacle voire un danger pour les déficients visuels dans la mesure où la traversée de la voirie n'est pas indiquée par une bande d'éveil de vigilance.

Saint-Trojan le 12/07/07

| | Cheminement | % | Total | % | Total handicap moteur | % | Total handicap visuel | % | Total personnes âgées | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vert | 894,60 | 30,27 | 615,73 | 20,83 | 615,73 | 20,83 | 765,83 | 25,91 | 647,37 | 21,91 |
| Orange | 191,92 | 6,49 | 104,64 | 3,54 | 104,64 | 3,54 | 196,53 | 6,65 | 199,19 | 6,74 |
| Rouge | 1 868,78 | 63,23 | 2 234,93 | 75,62 | 2 234,93 | 75,62 | 1 992,94 | 67,44 | 2 108,74 | 71,35 |
| total | 2 955,30 | 100,00 | 2 955,30 | 100,00 | 2 955,30 | 100,00 | 2 955,30 | 100,00 | 2 955,30 | 100,00 |

Les obstacles ont de l'influence sur la pondération totale du cheminement ; ainsi 10 % de mètres linéaires aux normes deviennent impraticables lorsque les obstacles sont pris en compte. De la même façon, il y a 12 % de mètres linéaires en plus de pondération égale à 3 c'est-à-dire « pas aux normes et difficilement corrigeable » Ceci est d'autant plus visible pour les personnes ayant une déficience motrice et pour les personnes âgées.

### ❖ Atouts et faiblesses du périmètre :

| Atouts |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées dispersées sur l'ensemble du périmètre. |
| Prise en compte de l'accessibilité dans les nouveaux aménagements (Place des Filles de la Sagesse, marché couvert) |
| Piétonisation de la rue de la République |

| Faiblesses |
|---|
| Places de parking réservées aux personnes handicapées non-conformes du point de vue de leur largeur et de leur signalisation |
| Mauvais traitement des passages piétons |
| Grilles d'évacuation des eaux non-conformes |
| Etroitesse des trottoirs liée à l'ancienneté du bourg |

### ❖ Détermination des enjeux :

L'élaboration des **chaînes de mobilité** correspond à l'enjeu global de cette étude. Cependant répondre à cet enjeu implique la détermination d'**enjeux** ciblés :

- Offrir à chacun la possibilité de stationner au plus près des points névralgiques de Saint-Trojan-les-Bains
- Offrir à chacun la possibilité de traverser fréquemment et en toute sécurité
- Adapter le mobilier aux nouvelles exigences de l'accessibilité
- Revaloriser la place des piétons dans le centre ancien en poursuivant sur les efforts déjà faits

### ❖ Pistes d'actions prioritaires :

La formulation de ces enjeux permet de donner un sens aux actions à mener ultérieurement et ce en priorité :

- **Mise aux normes des places de stationnement existantes** du point de vue de la signalisation et de la largeur. Pour les places réservées aux personnes handicapées sur le parking des Marais perdus, la Place des Filles de la Sagesse et une sur la Place du 18 juin 1940, un panneau « Interdit de stationner » et un panonceau « Interdit sauf GIG-GIC » accompagné du pictogramme international d'accessibilité sont nécessaires. Ces places doivent également être élargies pour atteindre 3,30 m de large. Les trois places rue Victor Belliard, celle sur le parking Patoiseau, deux places rue de la Poste et une autre sur la Place du 18 juin 1940 ne nécessitent qu'une signalisation aux normes. La place située dans la rue de la poste est non-conforme d'un point de vue de largeur et de la signalisation cependant il sera difficile de l'élargir étant donné la configuration de la voirie.

- **Mise aux normes des passages piétons** avec la mise en œuvre d'abaissés de bordure de trottoir et de bandes d'éveil de vigilance. Tous les passages piétons nécessitent des abaissés aux normes et des bandes d'éveil de vigilance excepté celui situé entre la Place des Filles de la Sagesse et le marché couvert. Pour traverser le boulevard de la Plage, il serait nécessaire d'augmenter la fréquence des passages piétons. Entre l'église et la mairie, un passage piéton permettrait en toute sécurité de poursuivre de chaque côté de la rue de la République.

- **Mise aux normes des grilles d'évacuation** et respect des largeurs minimales lors de l'implantation du mobilier urbain.

- Le problème de l'étroitesse des trottoirs a été compensé par la piétonisation de la rue de la République en période estivale et par la mise en zone limitée à 30 km/h de certaines rues.

# Dolus d’Oléron

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Grande Rue**

Périmètre : Dolus d'Oléron

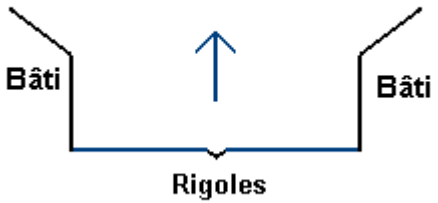
Date : le 30 mai 2007

## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :**

Rue à sens unique, qui devient à partir du n°6, rue piétonne le matin en période estivale.

*La voirie ne pose pas tant problème en terme d'accessibilité mais plutôt en terme de sécurité !*



## Vue Globale








- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Côté impair :

Au début de la rue, du côté impair, se trouve la Place du Champ de Foire. Cette place qui est aussi un parking n'est séparée par aucun élément du reste du cheminement, ce qui créé un sentiment d'insécurité pour les piétons. Avant le n°1, un obstacle réduit le cheminement à 1,15 m du côté bâti. Cependant on peut facilement faire le tour de cet obstacle de l'autre côté c'est-à-dire du côté de la circulation automobile. (Au n°1, il y a un commerce de vêtements de sport, qui a une rampe trop étroite et trop raide au bas de son entrée. L'étalage de ce même magasin sur la voirie, rétrécit davantage le cheminement piéton et renforce le conflit piétons-voitures. Au n°3, il y a une marche de maximum 5 cm de haut à l'entrée d'une boulangerie. Au n°5, il y a une marche d'environ 15 cm de haut à l'entrée d'un marchand de vin.) Devant le n°7, un obstacle oblige les piétons à faire un écart par rapport au mur. (Au n°11, il y a une marche d'environ 25 cm de haut qui aboutit sur l'entrée d'une superette.) Après le n°11, il y deux gardes corps respectivement devant l'entrée d'une boucherie et d'une boulangerie, ne laissant que 60 cm et 56 cm de passage. (La boucherie présente une marche d'environ 5 cm et la boulangerie, une marche de 2,5 cm de haut.) En face du n°46, après les galeries oléronaises, il y un décrochement du bâti. (Ces mêmes galeries sont parfaitement accessibles, car au même niveau que la chaussée et comportant une double porte à ouverture automatique. Au n°47, un tabac présente une marche d'environ 15 cm de haut aboutissant sur une porte étroite. La librairie, qui suit, a un ressaut au bas de sa porte d'entrée. L'entrée de l'auto-école est composée d'une marche de 4 cm de haut puis d'un ressaut. )

Côté pair :

A l'intersection avec la départementale, le trottoir est large de 1,07 m. Ensuite il n'y a plus de cheminement spécifique dédié aux piétons. Au niveau du passage de la voirie en voie piétonne, un obstacle réduit le cheminement du côté du mur à 1 m. Au n°10 (magasin MOBALPA), il y a un ressaut de 5 cm. Au n°12 (Vacances pour tous-Centre de vacances) l'accès à la porte se fait par plusieurs marches. Au n°14 (cabinet d'infirmiers), il y a deux ressauts de 3 cm et 6,5 cm distants de 80 cm. Au n°16 (poissonnerie) il y a une marche d'environ 25 cm. Au n°18 (agence immobilière), la marche a une hauteur de 20 cm environ. Au n°20 (magasin de stores), il y a une marche d'environ 20 cm. Sur la droite, il y a une impasse puis un bar-snack avec une marche de 4 cm à l'entrée, la terrasse empiète sur le cheminement. Au n°26 (cabinet médical), il y a une marche de 3 cm à l'entrée et une de 20 cm à la sortie. Une interdiction de stationner est mentionnée devant tout le n°26 (environ sur 7 m) sauf pour les véhicules de secours.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

A l'intersection avec la route départementale, il y a une traversée piétonne, donnant sur un dévers de 5 % côté impair et sur un abaissé de trottoir aux normes côté pair. A l'intersection avec la rue de la poste il n'y a pas de passage piéton pour traverser.

- **Revêtement de surface :** Le revêtement sur toute la rue est du béton lavé.

- **Evènements particuliers (chantier, travaux, …) :** Des travaux de ravalement de façade sont présents au n°18.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

<u>Côté impair :</u>

Jardinière, à l'intermédiaire entre le parking et le n°1, laissant 1,15 m de passage du côté bâti.
Jardinière, devant le n°7, le long du bâti.
Garde corps, devant la boucherie, laissant 60 cm de passage.
Garde corps, devant la boulangerie, laissant 56 cm de passage.
Jardinières, le long du bâti.
Poubelle, située juste après l'intersection avec la rue des Champs.
Jardinière, située à l'intersection avec la rue des Ecoles.
Pancarte mobile de publicité, appartenant au marchand de vin.
Deux pancartes mobiles de publicité, appartenant à la supérette et une pancarte mobile de publicité, appartenant à un commerce.
Pancarte mobile de publicité appartenant à un commerce et située juste avant l'intersection avec la rue des Champs.

<u>Côté pair :</u>

Jardinière laissant un passage contre le mur à 1 m.
Grille d'évacuation des eaux, au n°6, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.

Grille d'évacuation des eaux, au n°12, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, au n°14, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, au n°26, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, au n°28, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, avant le n°32, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, au le n°34, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, au n°40, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, après la Poste, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, au n°44, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, devant le n°31, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, au n°46, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, au  n°48, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, au n°50, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, au n°52, dont la largeur des fentes est supérieure à é cm.
Terrasse du bar-snack empiétant sur la voirie.
**Autres :** Au début de la Grande rue, au niveau du passage en voie piétonne, une fixation d'un poteau de signalisation, est en saillie de 4 cm par rapport à la chaussée. A l'intersection avec la rue des Ecoles, une fixation d'un poteau de signalisation, est en saillie de plus de 2 cm par rapport à la chaussée.

## Interfaces entre les différents modes

- **Zone de conflits PMR-voiture :**

Sur toute la rue du côté pair, il y a  un conflit entre les voitures garées et les piétons, dans la mesure où le stationnement est autorisé de ce côté sur l'accotement.



- A : **Equipement public au sein du cheminement piéton :**

Boîte aux lettres, du côté pair, dont la fente est à 1,54 m de hauteur.



# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Place de la Poste**

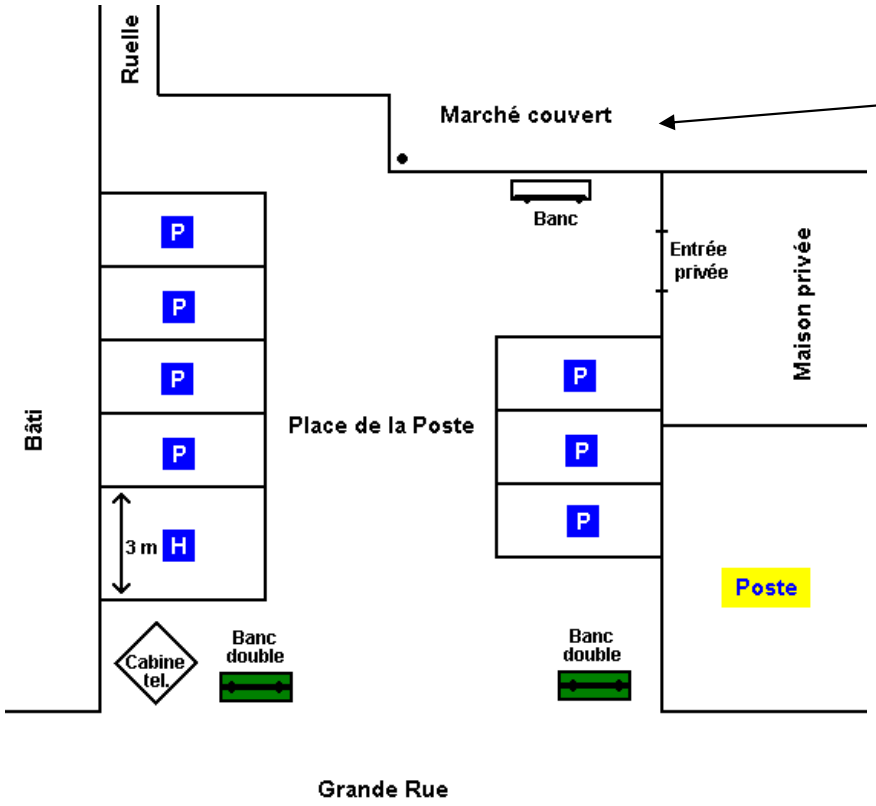
Périmètre : Dolus d'Oléron

Date : le 30 mai 2007

## Aménagement de la voirie

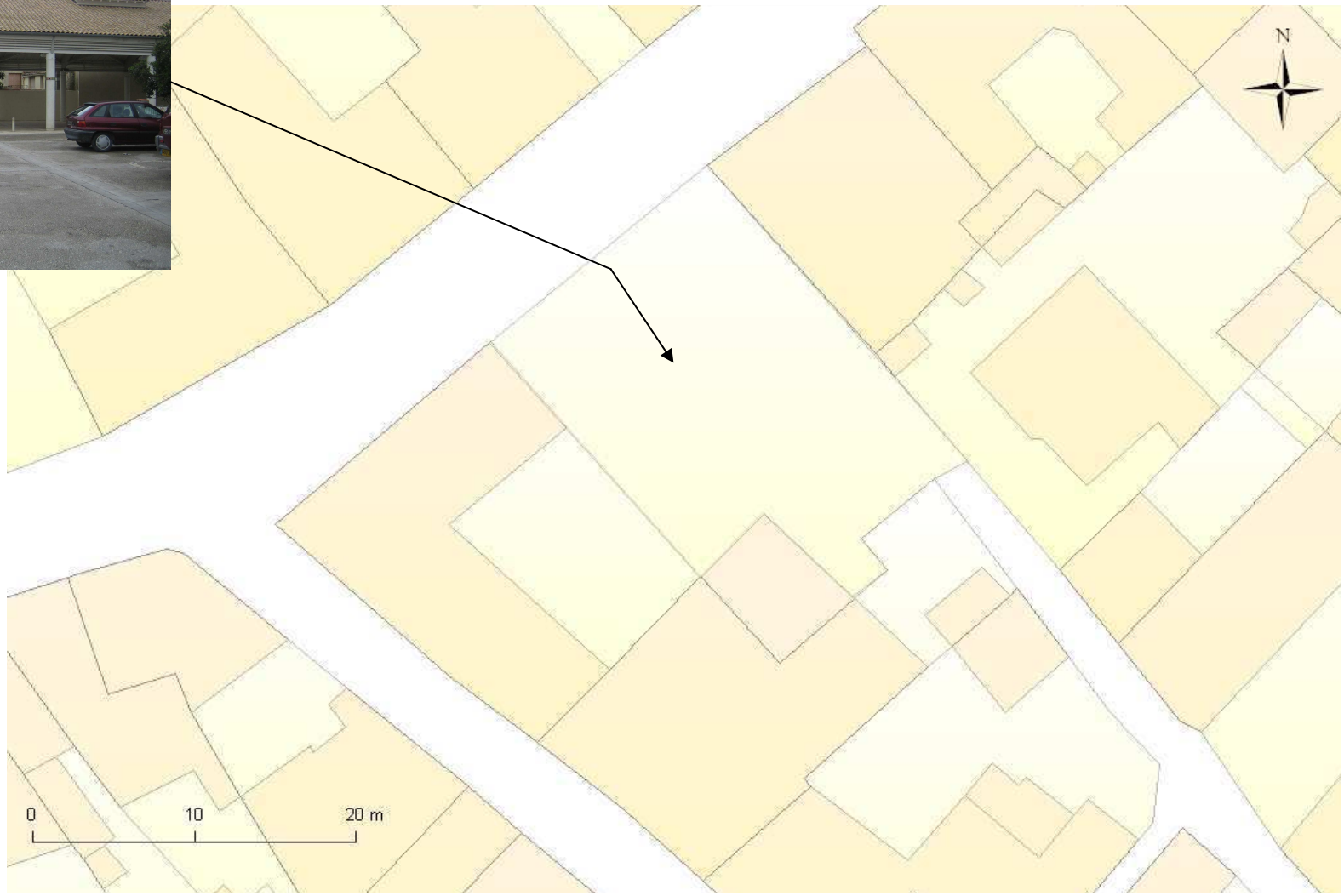
Il s'agit d'une place servant au stationnement et au déroulement du marché couvert. Il y a 8 places de stationnement dont une place réservée aux personnes handicapées qui est large de 3 m et est signalisée par un panneau d'indication non aux normes.





Vue Globale





## Cheminements piéton

- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …)**
- **Traversées piétonnes et carrefours**
- **Revêtement de surface :**

  Le revêtement sur toute la place est du béton lavé.

## Obstacles aux déplacements

- (1) **: MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR** :

  Lampadaire laissant un passage de 96,5cm avec un banc

## Equipements

- (A) **: Equipement public au sein du cheminement :**

Cabine téléphonique non aux normes, le ressaut du socle en béton est de 9 cm, celui du sol de la cabine est de 5,5 cm. La largeur des portes est de 78 cm, elles sont dures à ouvrir et se referment automatiquement. La tablette est à 0,83 m de haut, la fente est à 1,20 m, le combiné est à 1,25 m, les touches sont à 1,35 m et l'écran est à 1,45 m de haut.
Banc double.
Banc double.
Banc au niveau du marché.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Place du Champ de Foire**

Périmètre : Dolus d'Oléron

Date : le 30 mai 2007

## Aménagement de la voirie

Cette grande place est constituée de deux parkings séparés par l'hôtel de ville de Dolus d'Oléron. Le premier parking, du côté de la Grande rue, est composé de 54 places de stationnement bien matérialisées au sol. Parmi ces places, il y en a une réservée aux personnes handicapées (de largeur égale à 2,44 m) et 5 réservées pour l'administration de l'hôtel de ville. De plus, la signalisation de ce parking, au sein de la ville est assez bien faite. Il existe un cheminement piéton de part et d'autre de ce parking.

Le second parking, situé entre le derrière de la salle des fêtes et la pharmacie, est constitué de 10 places plus 8 réservées à la clientèle de la pharmacie et une réservée aux personnes handicapées (de largeur égale à 3,41 m).

Enfin entre ces deux parkings, il y a l'hôtel de ville, lui-même bordé par un cheminement piéton.

Bande herbeuse

Revêtement délimitant le cheminement piéton



Empiètement sur le cheminement de végétation



Garage à vélo



Palmiers



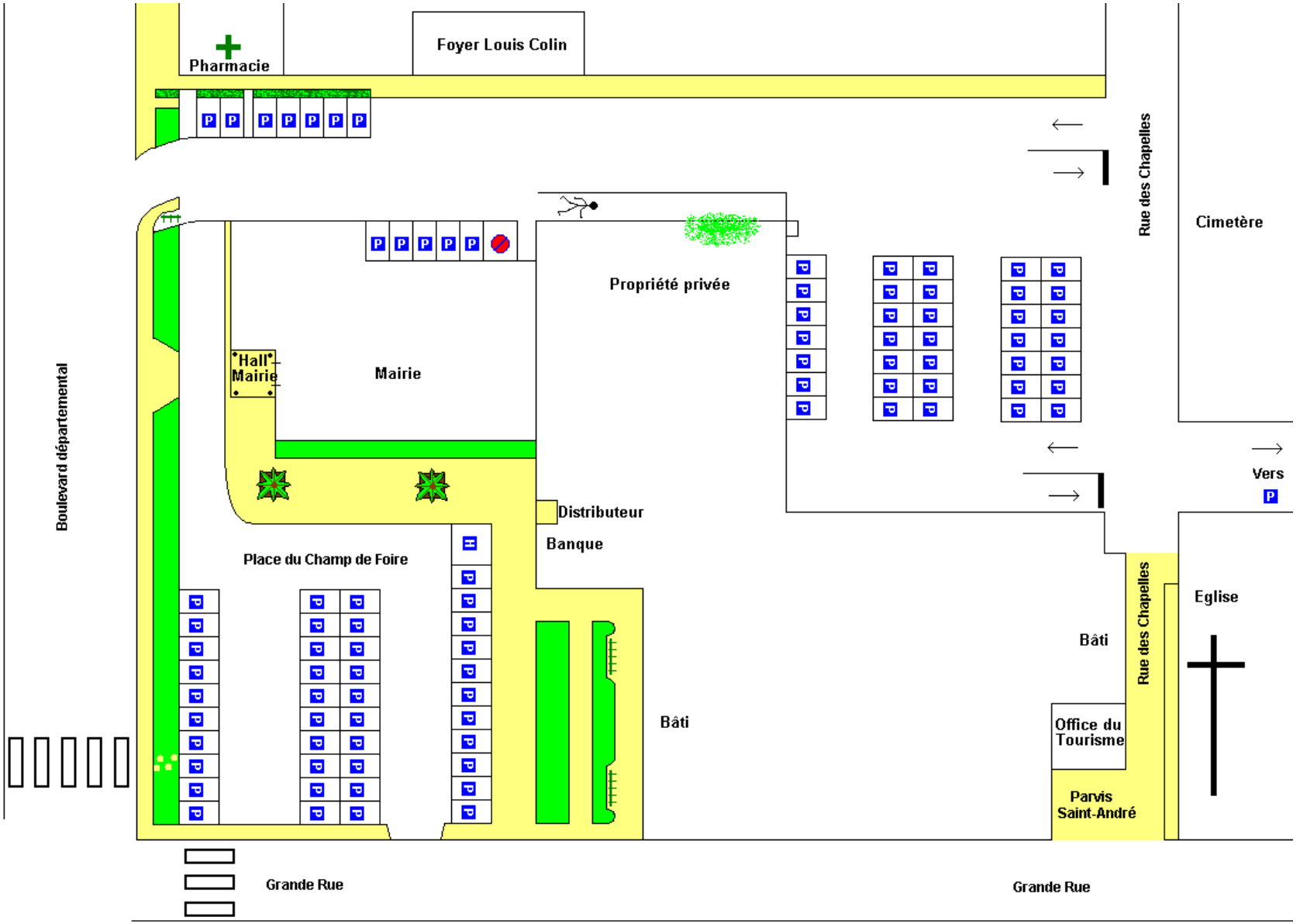
Dalles créant un cheminement



Voie piétonne matérialisée






Pharmacie
Foyer Louis Colin
Rue des Chapelles
Cimetière
Propriété privée
Boulevard départemental
Hall Mairie
Mairie
Vers
Distributeur
Banque
Place du Champ de Foire
Eglise
Bâti
Rue des Chapelles
Bâti
Office du Tourisme
Parvis Saint-André
Grande Rue
Grande Rue

## Vue Globale








## Cheminements piéton

- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Parking, du côté de la Grande rue :

Entre les rangées de voitures garées, il y a la possibilité de se déplacer à pied, mais ce cheminement a une pente de 2 % du côté de la départementale et de 1 % du côté des magasins.



Du côté des commerces, il y a un cheminement de 2,50 m de large qui se subdivise ensuite en deux cheminements de 1,68 m le long des commerces et de 1,94 m entre deux bandes enherbées.

Ces deux cheminements se rejoignent ensuite pour n'en former plus qu'un de 1,94 m de large et qui se termine sur une pente de 5,5 %. (A côté de la mairie, il y a une agence Caisse d'Epargne avec un guichet de retrait en extérieur. Le clavier est à 0,95 m de haut, la fente à 1,20 m et l'écran à 1,20 m également. Ce distributeur comporte des écritures en braille. A l'entrée de l'agence, il y a un ressaut de 3,5 cm de haut et un sas d'1, 40 m. Le bureau des permanences de la mairie a pour entrée une porte de 0,98 m de large. Puis à l'entrée du coiffeur, il y a un ressaut de 5 cm.)

Trottoir qui longe la départementale :

Du côté de la route départementale, la largeur du trottoir est de 1,87 m à l'angle avec la Grande rue. Puis la largeur du trottoir se réduit de 1,83 m à 1,36 m suite à obstacle. Ce même trottoir présente un dévers de 3,5 %. Un obstacle laisse ensuite des cheminements de 0,82 m et de 0,85 m de part et d'autre.

Un panneau d'affichage laisse 0,91 m de cheminement. (cf photographie ci-contre)




Un obstacle laisse ensuite des cheminements de 0,70 m du côté de la bande herbeuse et 0,66 m entre ce même obstacle et un banc. Puis un autre obstacle laisse 1,06 m de passage. Une cabine téléphonique laisse ensuite 1,26 m de cheminement du côté de la bande herbeuse. Face à la départementale, le trottoir fait 1,90 m de large. Puis la largeur de ce même trottoir se réduit à 1,01 m puis 1,04 m. Ce

trottoir a un dévers de 8,5 % et une pente de 3 %. Ce trottoir se termine brutalement par un obstacle qui laisse 56 cm de passage sur 1,03 m. Pour descendre de ce trottoir, il y a une marche de 9 cm de haut.
Il existe une possibilité pour passer du parking au trottoir qui borde la départementale. Pour cela, il faut passer entre les voitures et traverser une bande herbeuse parsemée de dalles. Pour monter sur cette bande, il y a une marche de 9 cm et pour descendre de la bande, il y a encore une marche de 10,5 cm.

Devant l'hôtel de ville :

Sur le côté de la mairie, un palmier laisse des passages de 0,82 m et d'1,23 m (côté voirie) de part et d'autre. Après, le trottoir a une largeur de 1,40 m. La pente d'accès à la mairie est de 4,5 %. De la mairie vers la pharmacie, il y a un cheminement de 1,59 m qui se réduit ponctuellement à 0,83 m suite à un obstacle.

Parking, du côté de la pharmacie :

Le long de la pharmacie, il y a un cheminement piéton. Au départ, c'est-à-dire du côté de la départementale, le cheminement a une largeur de 1,24 m de large, une pente de 9,5 % et un dévers de 8,5 %. Devant l'entrée de la pharmacie, il y a une pente de 1,72 m de large avec une pente de 10 %. Après l'entrée de la pharmacie, la largeur du cheminement se réduit à 1,14 m suite à un obstacle et présente un dévers de 7 %.



A la fin du parking, il y a un passage matérialisé avec un piéton peint au sol. Ce cheminement est de 1,70 m mais se réduit ponctuellement à 1,61 m suite à un obstacle.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

Pour traverser la départementale, il y a un passage piéton qui aboutit sur une bordure de trottoir de 10,5 cm de haut, du côté du parking « Grande rue ».

- **Revêtement de surface :**

Du côté des commerces, et sur le parking côté Grande Rue, le revêtement est fait de béton lavé.
Sur le parking, entre l'arrière de la salle des fêtes et la pharmacie, le revêtement est fait de enrobé.

## Obstacles aux déplacements

(1) **: MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Palmier, sur le côté de l'hôtel de la ville, laissant des passages de 0,84 m et de 1,40 m de part et d'autre. Les feuilles de cet arbre se situent également à hauteur de visage.
Lampadaire, sur le trottoir longeant la départementale, laissant 1,36 m de passage sur 1,87 m.
Potelet, sur le trottoir longeant la départementale, laissant des passages de 0,82 m et de 0,85 m sur 1,80 m.
Panneau d'affichage, sur le trottoir longeant la départementale, laissant 0,91 m de passage sur 1,80 m.
Jardinière en béton, sur le trottoir longeant la départementale, laissant des passages de 0,70 m et de 0,66 m.
Jardinière en béton, sur le trottoir longeant la départementale, laissant 1,06 m de passage.
Jardinière en béton, sur le trottoir longeant la départementale, laissant 0,56 m de passage sur 1,03 m.
**Autres :** Il y a deux trous de 8 cm et de 8,5 cm de diamètre dans le revêtement, à côté de la jardinière en face des toilettes publiques.

## Equipements

- (A) : **Equipement public au sein du cheminement :**

Distributeur de billets Caisse d'Epargne, le clavier est à 0,95 m de haut, la fente pour introduire la carte à 1,20 m et l'écran à 1,20 m. Il y a des écritures en braille sur ce distributeur.
Bancs, situés sur les bandes herbeuses le long des magasins. La hauteur de l'assise est à 0,44 m.
Deux bancs en pierre en demi cercle, situés dos à dos et avec des jardinières entre les deux. La hauteur de l'assise est à 0,50 m de haut.
Banc, en face de la mairie.

Cabine téléphonique France Télécom, dans laquelle on peut accéder en montant une marche de 6,5 cm de haut, la largeur des portes (assez lourdes) est de 76 cm de large. Le combiné est à 1,25 m de haut, la fente à 1,18 m de haut, le clavier à 1,33 m de haut et l'écran à 1,45 m de haut. Cette cabine laisse un passage d'1,26 m du côté de la bande herbeuse.
Toilettes publiques, rétrécissement qui laisse un passage d'1,40 m entre la jardinière et la porte d'entrée. La porte d'entrée fait 0,95 m de large. La largeur du cabinet de toilettes est de 0,92 m. L'interrupteur est à 1,42 m de haut. Le lavabo est à 0,85 m du sol.
Banc, situé devant le Foyer L.Collin.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

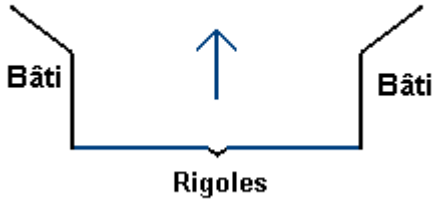
Nom du tronçon : **Rue de la Poste**

Périmètre : Dolus d'Oléron

Date : le 30 mai 2007

## Aménagement de la voirie

Il s'agit d'une voirie en sens unique, large de 5 m, interdite aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes. Le stationnement est interdit du côté impair.
Il s'agit d'une rue sans trottoir ni accotement, il y a une rigole au centre de la rue.



Vue Globale



## Cheminements piéton

- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Au niveau de l'entrée de la boucherie il y a deux marches.
Au niveau du magasin Bio, il y a 3 marches sans main courante.
Pour accéder au marché, il faut franchir 3 marches de hauteurs respectives 12 cm, 16 cm et 16 cm. La distante entre la 1ère et la 2ème marche est de 16 cm, celle entre la 2ème et la 3ème marche est de 13 cm. Il n'y a pas de main courante. Une rampe de 20% à côté des marches permet également l'accès au marché.

- **Revêtement de surface :**

Le revêtement sur toute la rue est du béton lavé.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Grille d'évacuation des eaux à, l'entrée de la rue au niveau du n°10, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, au n°7, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, au n°1, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, au niveau de la poste, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.

## Interfaces entre les différents modes



- **Zone de conflits PMR-voiture :** il y a un conflit entre les voitures garées et les piétons du côté pair.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

De façon ponctuelle, du côté pair de la rue des marches de maisons empiètent sur la voirie.

## Equipements

- **Le jalonnement, la signalisation, les informations visuelles/auditives :**




Du côté de la Grande rue, il y a des panonceaux d'indication lisibles (1 seule couleur, écriture lisible, flèche dans le même sens…).

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Rue des Chapelles**

Périmètre : Dolus d'Oléron

Date : le 30 mai 2007

## Aménagement de la voirie

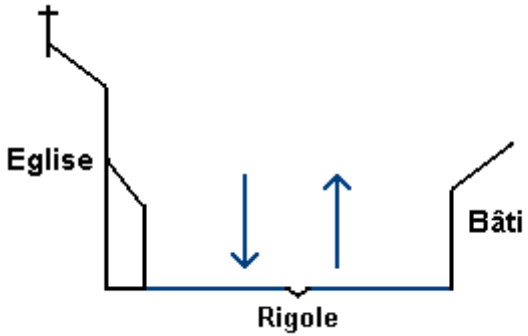
- **Usages des différents espaces :**

Rue bordée d'un côté par le cimetière, le parking de la maison paroissiale (23 places de parking, dont une réservée aux personnes handicapées) et l'église ; et de l'autre côté par un parking et des habitations.

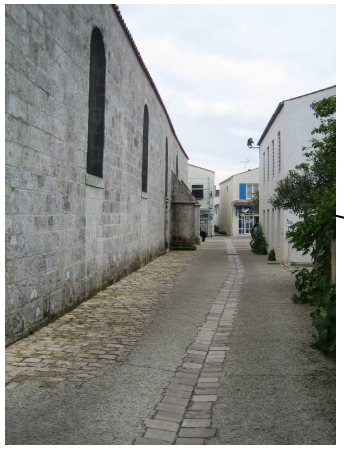


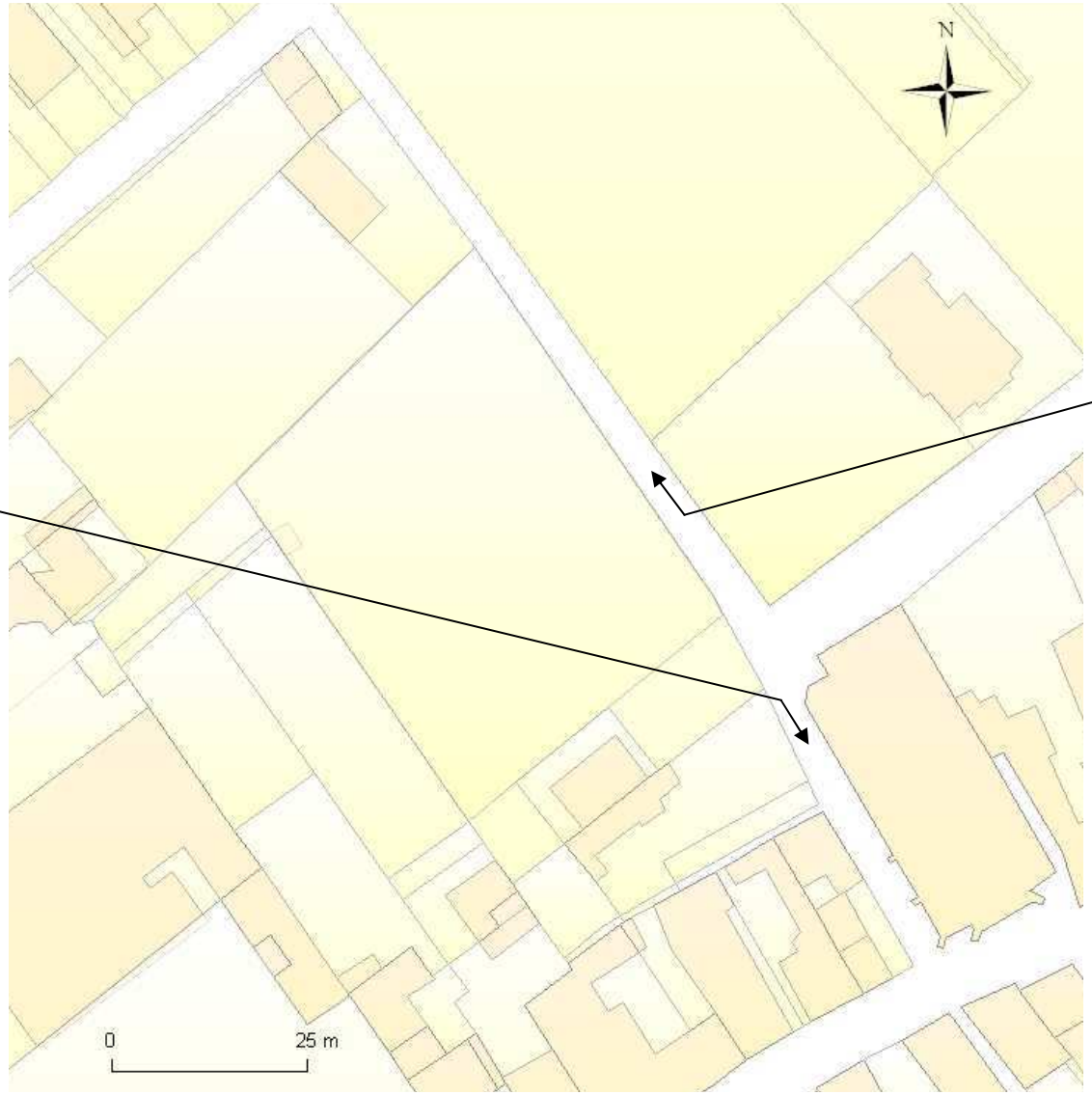






Vue Globale








## Cheminements piéton

- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Axe central de circulation à double sens, sans trottoir ni accotement de part et d'autre.
La largeur de la voirie se réduit à 2,33 m, à partir du moment où la rue longe l'église (1,47 m de large, en pavés au pied de l'église et 2 ,47 m de large en enrobé).

- **Revêtement de surface :**

Parking de la maison paroissiale : enrobé abîmé avec de nombreuses crevasses remplies de petits gravillons.
Le long de l'église : cailloux incrustés, avec une rigole faite en pavés au pied du bâtiment.
Le reste de cette rue est fait du même revêtement, à savoir : du enrobé « neuf ».

## Obstacles aux déplacements

- (1) **: MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Grille d'évacuation des eaux, située sur le côté de l'église, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.

## Equipements

- (A) : **Equipement public au sein du cheminement public :**

Container à verre, sur le parking.
Container à papier, sur le parking.
Cabine téléphonique : pour y accéder, il faut franchir deux ressauts successifs de 2 et 5 cm.
Banc, sur le parking.
Banc, le long de l'église.
Bancs sous le porche, devant l'office du Tourisme.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

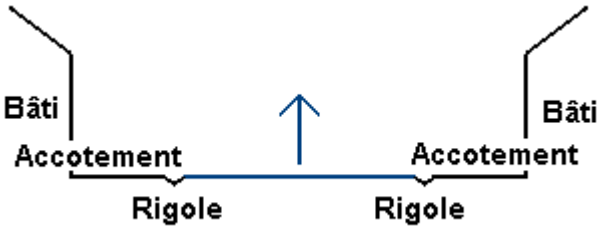
Nom du tronçon : **Rue des Ecoles**

Périmètre : Dolus d'Oléron

Date : le 30 mai 2007

## Aménagement de la voirie

- **Usage des différents espaces :** La rue est en sens unique et en zone 30.



## Vue Globale



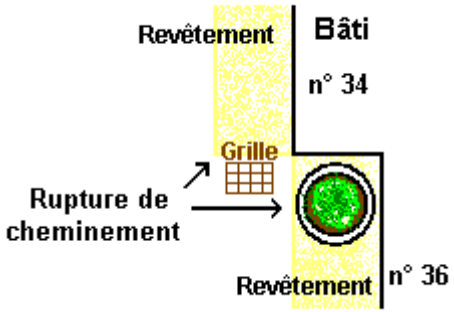





- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Côté pair :

A l'angle de la grande rue, l'accotement est large de 1,36 m. Au n°50, l'accotement est large de 1,36 m mais se réduit à 0,93 m suite à un obstacle, un second obstacle réduit l'accotement à 1,05 m au lieu de 1,32 m. Au n°46 l'accotement est large de 1,36 m. Au n°44 l'accotement est large de 1,45 m mais se réduit à 0,80 m suite à un obstacle. Au n°42 l'accotement est large de 1,42 m mais se réduit à 1,10 m suite à un obstacle. Pour passer du n°42 au n°36 il y a un dévers de 7,5 %. A l'angle du n°36 l'accotement est large de 1,40 m et possède un dévers de 7,5 %. A la fin du n°36 l'accotement est large de 1,25 m et a un dévers de 13,75 %. A la sortie du garage du n°36 il y a un dévers de 15 %. Entre le n°36 et le n°34 il y a une rupture de cheminement :




Le cheminement s'élargit ensuite à 1,47 m mais se réduit suite à une succession d'obstacles à 0,66 m, 0,68 m et 0,70 m. Devant la maison du n°34 l'accotement est large de 1,56 m puis il s'élargit à 1,60 m devant le portail du n°34. Sur la droite, une ruelle mène à la place du marché. L'accotement s'élargit ensuite à environ 4 m mais se réduit au niveau de 2 potelets en plastiques à 1,33 m et à 1,35 m. Après le marquage au sol du passage piéton, il n'y a plus de réel cheminement matérialisé pour les piétons. A l'angle du n°30, un obstacle réduit le cheminement le long des maisons à 0,80 m alors qu'il n'y a pas de contrainte de largeur du cheminement.

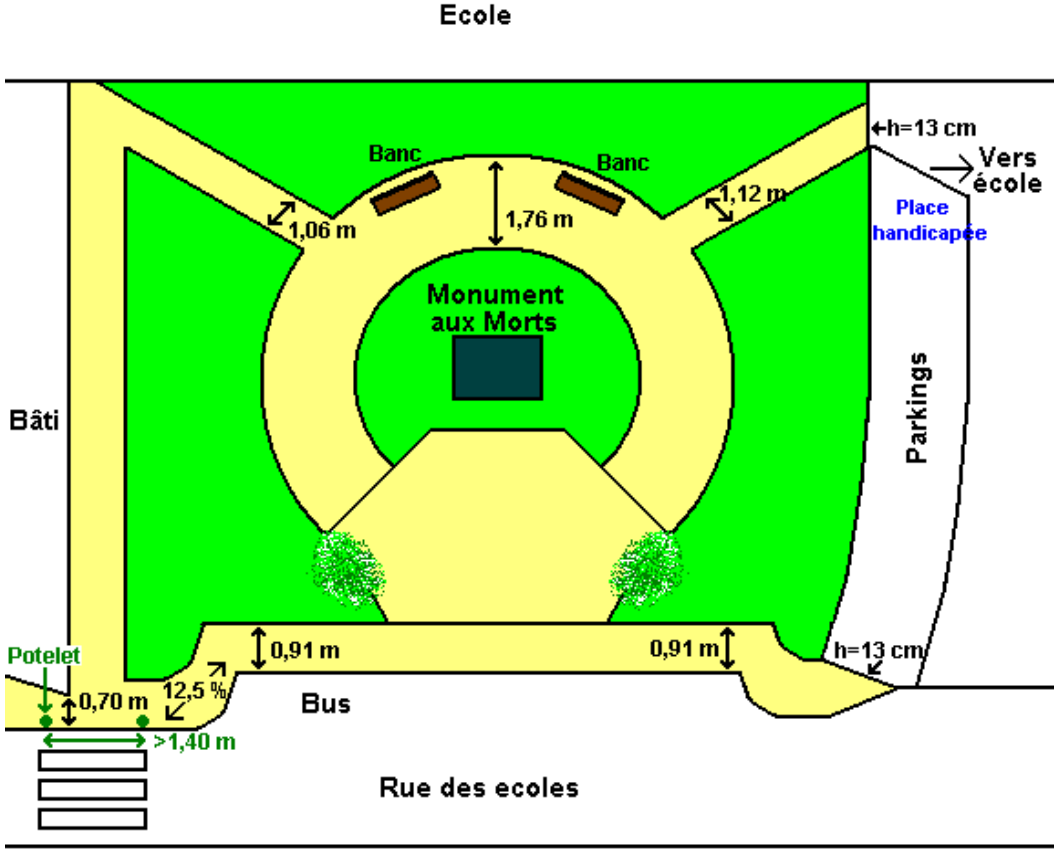
Côté impair :

Devant le n°41, le cheminement est de 1,49 m de large entre des potelets. Devant le n°39, la largeur du cheminement est de 1,33 m, mais est réduite ponctuellement à 0,85 m puis à 1,25 m. Devant le n°37, la largeur du cheminement est de 1,04 m et reste constante jusqu'à la Place du monument aux morts. A l'angle de la Place du monument aux morts, un bâti s'avance sur l'accotement et réduit la taille du passage à 0,70 m de large. Le long de la Place, la largeur

du cheminement est de 0,91 m et sa pente est de 12,5 %. Au niveau de la sortie de l'école, le trottoir s'interrompt. Pour descendre du trottoir, il y a une marche de 13 cm de haut. Le long de la bibliothèque, il y a une rampe de 4,5 % de pente (avec un garde corps), qui aboutit sur deux marches de 12 cm de haut et de 24 cm de profondeur. Ces marches donnent sur un trottoir de 1,58 m de large et de 11 cm de haut.

Place du monument aux morts :

La largeur du cheminement est de 1,76 m de large autour du monument. Sur le côté de la Place, il y a une zone de parking, dont une est réservée aux personnes handicapées de 2,27 m de large.



- **Traversées piétonnes et carrefours :**

Une traversée piétonne de la rue matérialisée en béton lavé, dont le passage est bombé avec une pente de 15 % côté pair et une largeur de 1,40 m de large entre deux potelets successifs.
Il y a une traversée piétonne de la rue au même niveau que l'accotement donnant côté pair sur un accotement de 4 m environ.

- **Revêtement de surface :**

Le revêtement de l'accotement est du béton lavé.
Après le marquage au sol du passage piéton, en face de la bibliothèque, toute la rue devient en béton lavé.

## Obstacles aux déplacements

- 1 **: MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Côté pair :

Grilles d'évacuation des eaux, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Jardinière (scellée dans le revêtement) prenant tout l'accotement
Grille d'évacuation des eaux située entre le n°36 et le n°34.
Potelet réduisant le cheminement à 0,66 m au lieu de 1,47 m.
Potelet réduisant le cheminement à 0,68 m au lieu de 1,47 m.
Potelet réduisant le cheminement à 0,68 m au lieu de 1,47 m.
Potelet réduisant le cheminement à 0,70 m au lieu de 1,47 m.
Jardinière réduisant le cheminement à 0,66 m au lieu de 1,47 m.
Potelet en plastique réduisant le cheminement à 1,33 m au lieu de 4 m.
Potelet en plastique réduisant le cheminement à 1,35 m au lieu de 4 m.

Côté impair :

Grille d'évacuation des eaux, après le n°37, dont les fentes sont supérieures à 2 cm de large.
Jardinière en béton, ne laissant aucun passage.

## Interfaces entre les différents modes



- **Zone de conflits PMR-voiture :**

Sur toute la rue du côté pair il y a un conflit entre les voitures garées et les piétons, dans la mesure où le stationnement est autorisé de ce côté sur l'accotement.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

Au n°39, une marche réduit le cheminement de 1,25 m à 0,85 m.
Au n°50, une marche réduit l'accotement à 0,93 m au lieu de 1,36 m et une autre le réduit à 1,05 m au lieu de 1,32 m.
Au n°44, une marche réduit l'accotement à 0,80 m au lieu de 1,45 m.
Au n°42, une marche réduit l'accotement à 1,10 m au lieu de 1,42 m.

## Equipements

- (A) **: Equipement public au sein du cheminement :**
  Bancs, situés sur la Place du monument aux morts.

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Bibliothèque**

Adresse : Rue des Ecoles

Périmètre : Dolus d'Oléron

Date : le 30 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :** Néant
- **Présence de jardins ou de cours :** Néant

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :** Deux marches, de 12 cm de haut et de 24 cm de profondeur. Mais il y a aussi une rampe de 4,5% de pente, avec un garde corps.
- **Dimension de la porte :** 90 cm de large.
- **Présence de sas**
- **Issue de secours**

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Cimetière**

Adresse : Rue des Chapelles

Périmètre : Dolus d'Oléron

Date : le 30 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :** Grille de plus d'1,40 m, puisque cette entrée sert également aux véhicules.
- **Présence de jardins ou de cours :** Pente de 15% et ce sur une distance de 40 cm, après la grille.

## Accès au bâtiment

- Seuil et marches
- Dimension de la porte
- Présence de sas
- Issue de secours

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Eglise**

Adresse : Grande Rue

Périmètre : Dolus d'Oléron

Date : le 30 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :** Néant
- **Présence de jardins ou de cours :** Néant

## Accès au bâtiment

Deux accès au bâtiment, une principale dans la Grande Rue et une latérale, dans la rue des Chapelles.

- **Seuil et marches :** Pour l'entrée principale, il y a des marches de 14 cm puis 12 cm de haut.
- **Dimension de la porte :** Pour l'entrée latérale, la largeur de la porte est d'1,18 m.
- **Présence de sas**
- **Issue de secours**

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Foyer L. Colin**

Adresse : Place du Champ de foire

Périmètre : Dolus d'Oléron

Date : le 30 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :** Néant
- **Présence de jardins ou de cours :** Néant

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :** Ressaut de 3 cm de haut.
- **Dimension de la porte :** Deux portes battantes de plus d'1,40 m de largeur. Avec une seule porte ouverte, on a un passage de 0,83 m.
- **Présence de sas**
- **Issue de secours**

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Mairie**

Adresse : Place du Champ de foire

Périmètre : Dolus d'Oléron

Date : le 30 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :** Néant
- **Présence de jardins ou de cours :** Néant

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches** : Néant
- **Dimension de la porte :** Deux doubles portes qui se tirent vers l'extérieur pour les premières et vers l'intérieur pour les secondes, séparées par un sas. Chaque battant fait 0,75 cm de large.
- **Présence de sas :** Sas de 2,05 m de profondeur et de 1,53 m de large, entre les deux portes.

## Cheminements dans les bâtiments

- **Dimension du cheminement (taille des portes et couloirs…) :** Largeur des couloirs supérieurs à 0,90 m de large.
- **Obstacles permanents (radiateur…) et temporaires (chaises…)**

## Equipements du bâtiment

- **Hauteur des comptoirs :** Deux comptoirs d'accueil à 1,10 m et 0,70 m de haut.
- **Hauteur des interrupteurs**
- **Alarmes incendies et extincteurs**
- **WC :** Aux normes handicapées.

## Communication

- **Jalonnement**
- **Lisibilité de l'information (plans, n° de bureaux…)**

## Aménagement accessible au personnel

- Oui, car la largeur des couloirs et les sanitaires sont aux normes.

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Office du tourisme**

Adresse : Grande Rue

Périmètre : Dolus d'Oléron

Date : le 30 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :** Néant
- **Présence de jardins ou de cours :** Néant

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :** Ressaut de 2 cm de haut.
- **Dimension de la porte :** Porte de 90,5 cm de large.
- **Présence de sas**
- **Issue de secours**

## Cheminements dans les bâtiments

- **Dimension du cheminement (taille des portes et couloirs…)**
- **Obstacles permanents (radiateur…) et temporaires (chaises…)**

## Equipements du bâtiment

- **Hauteur des interrupteurs**
- **Alarmes incendies et extincteurs**
- **WC**

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Poste**

Adresse : Grande rue

Périmètre : Dolus d'Oléron

Date : le 30 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :** Néant
- **Présence de jardins ou de cours :** Néant

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :** pas de ressaut à l'entrée
- **Dimension de la porte :** la porte est à double battant mais seule une peut s'ouvrir facilement et laisse un passage de 66cm. On a une deuxième porte qui laisse un passage de 90cm.
- **Présence de sas**
- **Issue de secours**

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Salle des fêtes**

Adresse : Place du Champ de foire

Périmètre : Dolus d'Oléron

Date : le 30 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :** Néant
- **Présence de jardins ou de cours :** Néant

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches** : Néant
- **Dimension de la porte :** Porte de 0,82 cm de large. Mais il y a un autre battant qui peut être ouvert, ce qui fait une largeur totale de 1,64 m.
- **Présence de sas :** Néant
- **Issue de secours**

# La Brée-les-Bains

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Avenue de la Mer**

Périmètre : La Brée-les-Bains

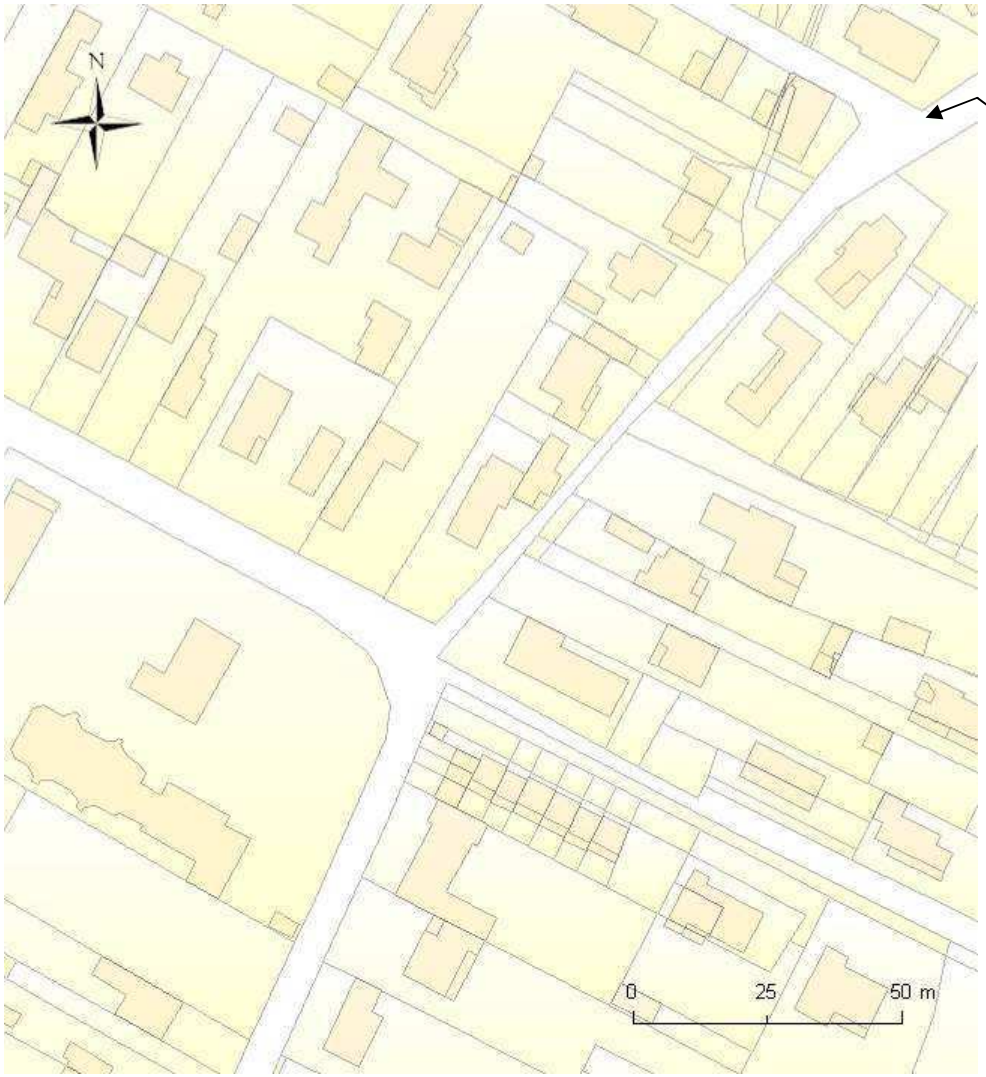
Date : le 14 mai 2007

## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :** Il s'agit d'une voirie en double sens, bordée de trottoirs de chaque côté.



## Vue Globale






- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Côté impair :

Avant l'intersection avec la rue Alexandre Dumas, et à partir du passage piéton en face du parking de la Mairie, la largeur du trottoir est de 1,04 m. Pour monter sur ce trottoir, il faut franchir une bordure de trottoir faisant 7,5 cm de haut. Du n°21 au n°25, le trottoir est large de 90 cm avec un devers de 9%. A partir du n°25 jusqu'au n°35, le trottoir est large de 1,20 m sauf devant le n°25bis où le trottoir est réduit à 80 cm.

Côté pair :

Du n°32 au n°30, le trottoir a une largeur de 75 cm. Après le carrefour avec l'avenue des Acacias, le trottoir a une pente de 5 % sur 10 m vers la Mairie. Avant l'intersection avec la rue des Boulassiers, le trottoir fait 0,56 m sur 1,12 m de trottoir et possède une bordure de trottoir de 7,5 cm de haut au n°20, jusqu'à l'angle de la rue des Boulassiers.

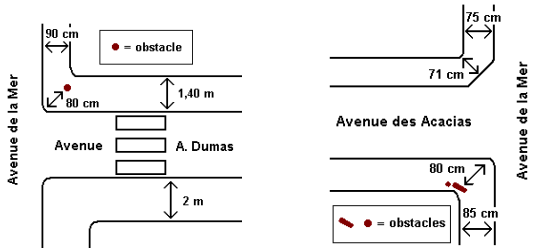
- **Traversées piétonnes et carrefours :**

Passage piéton entre le n°13 et n°15, est matérialisé mais n'est pas aux normes, de part et d'autre les bordures de trottoir chanfreinés font 7,5 cm**.**

Deux passages piétons avec des bordures de trottoir chanfreinées de 7 cm de hauteur sur toute la rue.

Carrefour avec l'avenue Alexandre Dumas : le trottoir a une largeur de 2 m côté pair et de 1,40 m côté impair, excepté à l'angle où la largeur est réduite à 0,80 m par un obstacle.

Carrefour avec l'avenue des Acacias : le trottoir a une largeur de 75 cm du coté impair sauf à l'angle où la largeur est de 71 m et de 85 cm du coté pair excepté à l'angle où la largeur passe à 80 cm à cause de deux obstacles successifs.




- **Revêtement de surface :**



Enrobé fortement abîmé recouvert de gravillons.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Panneau, réduisant le cheminement à 80 cm.
Panneau d'affichage publicitaire, réduisant le cheminement à 79 cm.
Plaque PTT en saillie sur le trottoir.
Tableau EDF, laissant un passage de 1 m sur 1,20 m.
Plaque France Télécom, devant le n°23, en saillie de 3 cm.
Regard de trottoir, au n°25BIS, laissant moins de 80 cm de passage sur 90 cm.
Compteur électrique et luminaire
Regard de trottoir, au n°20, en saillie de 3cm, laissant un passage de moins de 80 cm sur 90 cm.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

Au n°30 : la végétation de la propriété dépasse sur le trottoir et se retrouve à la hauteur du visage.

## Equipements

- (A) **: Equipement public au sein du cheminement**

- **Le jalonnement, la signalisation, les informations visuelles/auditives :**

Beaucoup de panonceaux d'indication avec une petite écriture et de nombreuses couleurs, ce qui induit des problèmes de lisibilité.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Avenue des Acacias**

Périmètre : La Brée-les-Bains

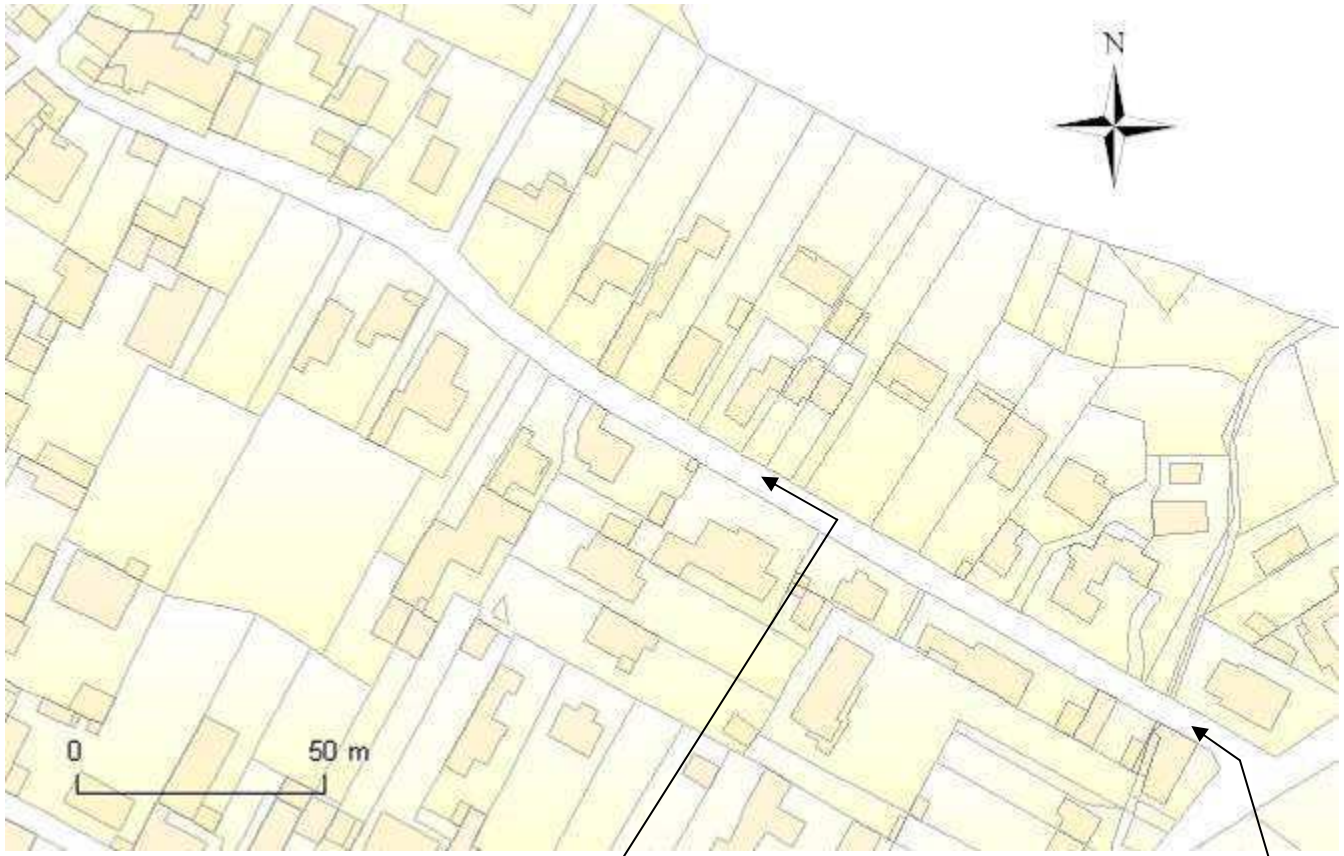
Date : le 14 mai 2007

## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :**
  La rue des acacias est une rue à double sens, avec une chaussée sans trottoir ni accotement. Il s'agit d'un espace partagé entre les piétons et les voitures.

## Vue Globale

-








## Cheminements piéton

- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Axe central partagé entre les voitures et les piétons. De nombreux obstacles sont situés le long de la chaussée et peuvent parfois empêcher le bon cheminement d'un piéton ou d'un PMR tout le long de cette avenue. Du coté impair se trouve l'église, son accès se fait pas une marche variant de 6 à 14 cm de hauteur. La porte d'entrée est constituée de deux vantaux faisant chacun 90 cm de large. Au carrefour avec la rue Paul Monteau, il n'y a aucun passage piéton matérialisé. Après ce carrefour, la chaussée possède une pente de 7 % et fait 2m80 de large jusqu'à la place Frédéric Breau.

- **Revêtement de surface :**

Sur l'axe centre le revêtement est en enrobé abimé et sur les cotés c'est une zone herbacée. Au n°17 bis, il y a une couche épaisse de gravillons.

- **Evénements particuliers :** au n°10, un chantier dû à la rénovation d'une résidence empiète sur la chaussée.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Plaque de trottoir, au n°23, sur le bord de la chaussé en saillie de 4 cm.
Plaque de trottoir, au n°23 bis, sur le bord de la chaussée en saillie de 4 cm.



## Interfaces entre les différents modes

- **Zone de conflits PMR-voiture :**

Tout le long de l'avenue des Acacias.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Place de la République**

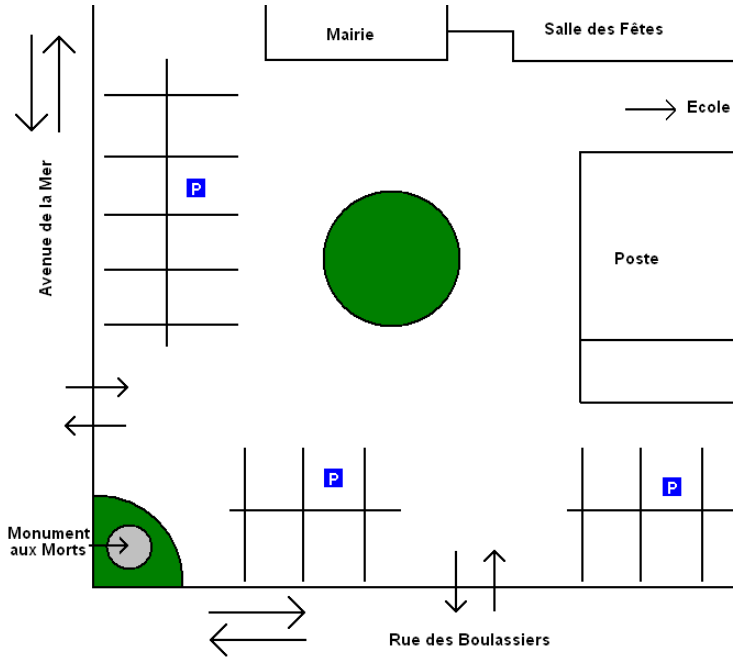
Périmètre : La Brée-les -Bains

Date : le 14 mai 2007

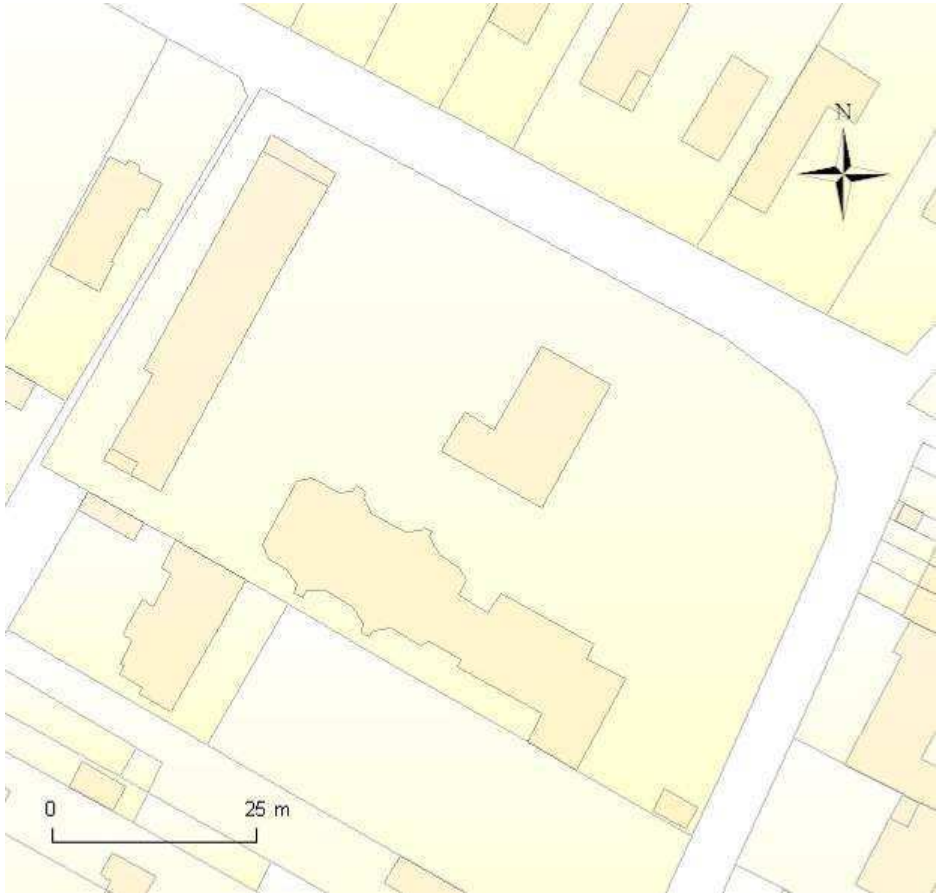
## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :** un seul espace, occupé à la fois par les piétons et les voitures. Sur cette place, on accède à la Mairie, à la salle des fêtes, à la Poste et à l'école. Cette place est également un parking avec 25 emplacements matérialisés au sol mais aucun n'est réservé aux personnes handicapées.

La place est bordée par un trottoir chanfreiné, de 7 cm de haut.



## Vue Globale



## Cheminements piéton

- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :** circulation aisée pour tous les usagers malgré une pente de 2 % vers l'intérieur de la Place.



- **Revêtement de surface :**

Enrobé fortement dégradé par endroit, formant alors des petites crevasses. Ceci est accentué par les racines des arbres qui déforment le revêtement.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD de TROTTOIR :**

Grille d'évacuation des eaux, sur le bord du cheminement menant à l'entrée arrière de l'école.
Plaque d'égout, à côté de l'école, près du parking de la Place.

Boite « de dépôt de lettres », sous la boite aux lettres, ce qui empêche l'accès à cette dernière notamment pour les personnes en fauteuil roulant et les personnes de petites tailles.





## Equipements

- (A) **: Equipement public au sein du cheminement :**

Boîte aux lettres, de la Poste, dont la fente est située à une hauteur de 1,50 m.
Toilettes publiques, non accessibles aux personnes en fauteuils.
Container à verre, dont l'ouverture se situe à plus de 1,60 m.
Container à papier, dont l'ouverture se situe à plus de 1,60 m.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

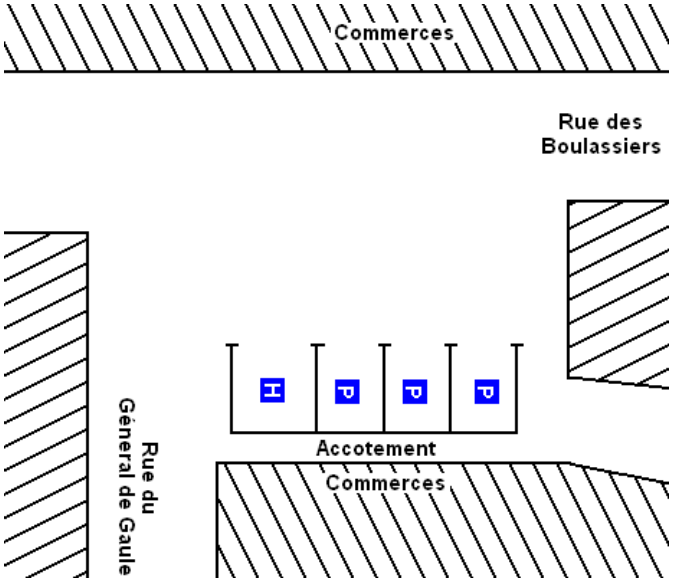
Nom du tronçon : **Place Gaston Robert**

Périmètre : La Brée-les-Bains

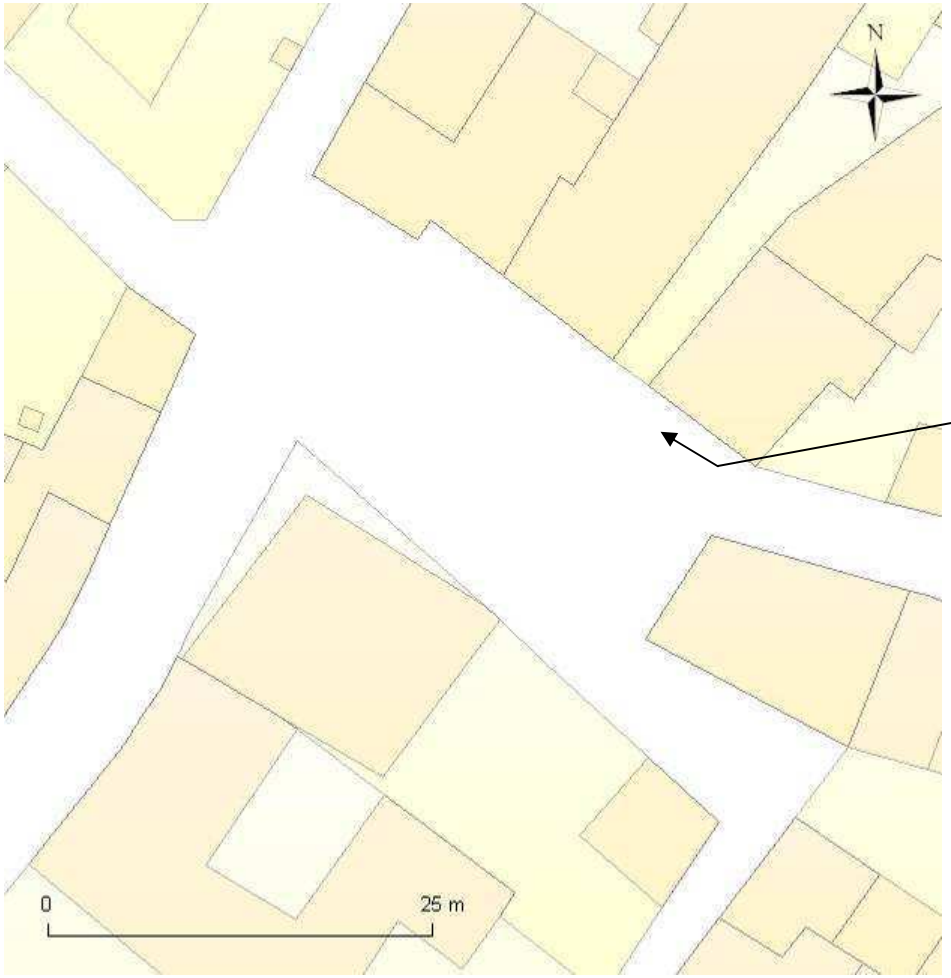
Date : le 14 mai 2007

## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :** axe central réservé à la circulation automobile, encadré par deux espaces. Du côté pair, on distingue un cheminement piéton. Du côté impair, on trouve également un cheminement piéton mais aussi un parking de 6 places dont une (aux normes) est réservée aux personnes handicapées. Ces cheminements sont faits de pavés.



## Vue Globale






## Cheminements piéton

- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …)** :



Les cheminements piétons sont séparés de la voirie par des rigoles.

- **Traversées piétonnes et carrefours** : une unique traversée piétonne, matérialisée par une différence de revêtement.

- **Revêtement de surface :**



Pavage, mais de nombreux pavés se déchaussent ce qui constitue une gêne pour les personnes en fauteuil roulant comme pour les personnes âgées.

- **Evènements particuliers (chantier, travaux, …)** : aucun, au moment de l'étude.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Grille d'évacuation des eaux, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 centimètres.
Grille d'évacuation des eaux, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 centimètres.
Grille d'évacuation des eaux, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 centimètres.
Grille d'évacuation des eaux, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 centimètres.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Place du marché**

Périmètre : La Brée-les-Bains

Date : 22 mai 2005

## Aménagement de la voirie

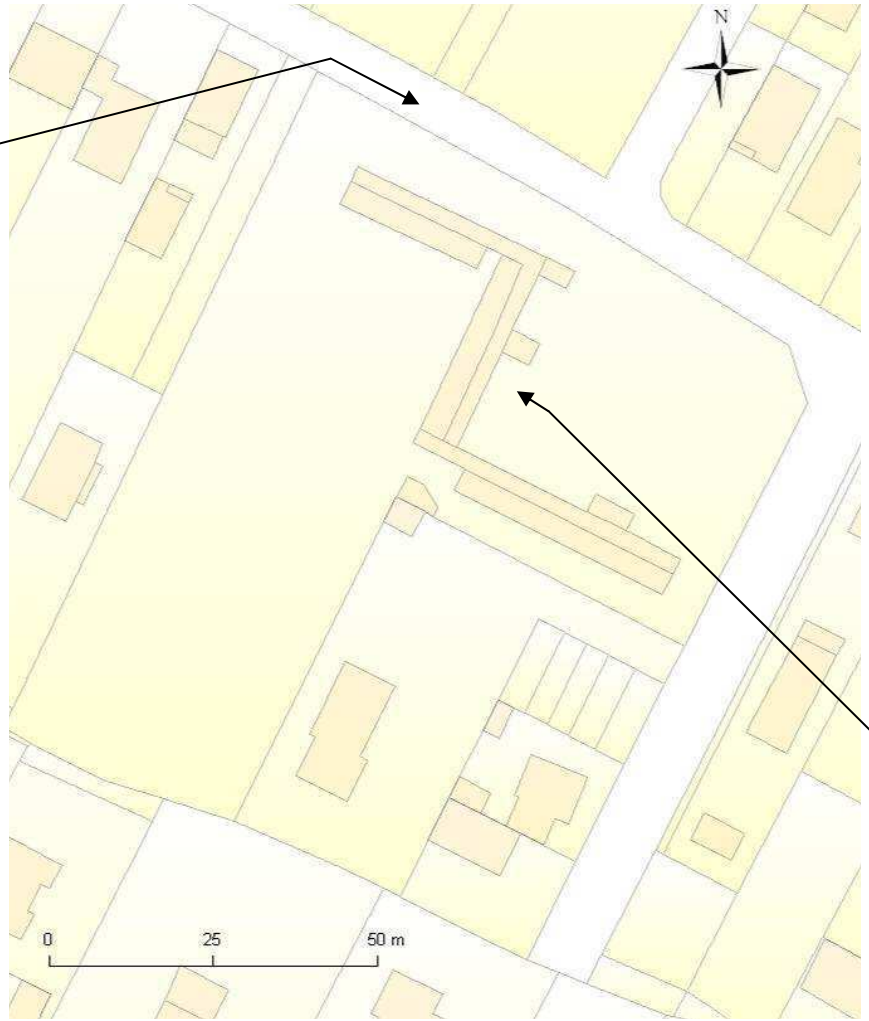
**- Usage des différents espaces :**

Marché : les étalages du marché couvert sont à une hauteur de 0,78 m

Parking (environ 100 places de stationnement dont 3 réservées aux personnes handicapées mais une seule est aux normes, les deux autres font 3,10 m de largeur).

## Vue Globale








## Cheminements piéton

- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Le cheminement latéral, côté rue St Denis, fait 2,40 m de large, il a dévers de 3 %.
L'accès au marché côté parking possède une pente de 5 %. Une rampe d'appui est fixée sur le mur le long de ce cheminement.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

Au carrefour avec les rues St Denis et Planginot, il y a un passage piéton matérialisé par un changement de revêtement (pavés), du côté du marché l'abaissé de trottoir est aux normes (même niveau que la voirie), alors que du côté du parking rue Planginot le trottoir est haut de 10 cm.
Au carrefour avec la rue des Ardillères, il y a un passage piéton matérialisé par un changement de revêtement et les abaissés de trottoir sont aux normes.

- **Revêtement de surface :**

Sur les cheminements du marché, le revêtement est du béton lavé. Sur la place du marché et le parking le revêtement est du enrobé lisse.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Grille d'évacuation des eaux situées sur le parking, les fentes sont supérieures à 2 cm mais les grilles se trouvent dans les caniveaux.
Grille d'évacuation des eaux, le long du cheminement mais les fentes sont supérieures à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux sur la place du marché, dans les rigoles au pied des étalages, les fentes sont supérieures à 2 cm.
Blocs de pierre délimitant le cheminement, ne laissant qu'un passage de 1,25 m entre deux.





- A **: Equipement public au sein du cheminement :**



Distributeur de billet (Crédit Agricole), sous les galeries du marché, la fente pour insérer la carte est à 1,25 m et le clavier est à 0,97 m. Cependant pour y accéder, il faut franchir une pente de 7 %.

Conteneur à verre, ouverture trop haute.
Conteneur à papier, ouverture trop haute.
Banc sur le marché
Toilettes publiques du marché (ouvertes pendant la durée du marché), la porte d'entrée fait 0,94 m, il n'y a pas de marche à l'entrée, présence de toilettes « Femme », « Homme et Handicapé », un fauteuil roulant peut faire demi-tour même s'il n'y a pas un espace de diamètre égal à 1,50 m dans l'entrée des sanitaires. Les lavabos sont à 0,85 m de haut. La porte du WC handicapé est de 0,80 m de large, l'espace fait 1,57 m x 1,66 m, la cuvette des WC est à 0,52 m de haut, la barre fait entre 0,73 m et 0,92 m de haut, le milieu de la cuvette est à 0,47 m du mur du côté de la barre et de l'autre côté il reste 0,95 m.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Rue des Ardillères**

Périmètre : La Brée-les-Bains

Date : 22 mai 2007

## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces**

Il s'agit d'une voirie en double sens, bordée de trottoirs de chaque côté.




N
0
50 m



- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Côté pair :

Le cheminement fait 2,02 m. Tout le long de la parcelle n°2, de la végétation privée empiète sur le trottoir et le réduit à 1,20 m. Sur toute la rue les bordures de trottoir font 7,5 cm de haut. A l'angle avec l'Allée des Vigneaux le trottoir varie entre 1,24 m et 0,77 m. Ensuite le trottoir fait 1,90 m. Au n°8, on a dévers de 8 %, et des pentes de 8 % et 9 % de chaque côté du portail.



A partir du n°10, il n'y a plus de mur/grillage pour délimiter la propriété. Le trottoir fait 1,70 m entre les potelets « sécurisant » le cheminement et le champ. Au n°12, le trottoir fait 1,70 m de largeur, des potelets verts sont implantés pour « sécuriser » le cheminement piéton.



A l'angle du n°18, le trottoir passe de 1,23 m à 0,44 m.



Côté Impair :

En face du chantier, le trottoir a une largeur de plus de deux mètres. Au n°19 et 19bis, il y a une pente de 9 % et un dévers de 10 %. Au n°7, le trottoir se rétrécit et a un dévers de 6 %. Devant le parking à vélos, le trottoir fait 1,48 m.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**



Il y a un passage piéton matérialisé par un changement de revêtement (pavés), les deux abaissés de trottoirs sont aux normes. Devant le passage il y a une pente de 8 %.



Au carrefour avec l'Allée des Vigneaux, il n'y a pas de passage piéton et les deux trottoirs font 7,5 cm de hauteur. Au n°8 et à la fin du n°10, les passages piétons ne sont pas aux normes avec des bateaux droits de 11 cm de haut.

Au carrefour avec la rue A.Joussemet, le passage piéton n'est pas aux normes. En face du n°14, le passage piéton n'est pas aux normes. Au carrefour avec la rue des Varennes, le passage piéton n'est pas aux normes. Le passage piéton sur la rue des Ardillères (en face du chantier) n'est pas aux normes, les bordures de trottoir font 7,5 cm. Au carrefour avec l'Avenue Georges Pompidou, le passage piéton n'est pas aux normes. Au carrefour avec la rue A.Joussemet, le trottoir se rétrécit, le passage piéton donne sur deux accotements herbeux.

- **Revêtement de surface :**

Côté pair :

Le enrobé est abîmé du n°4 jusqu'à l'Allée des Vigneaux, il y a des trous et des gravillons.
Il y a une différence de niveau entre le revêtement du trottoir et les bordures de trottoir sur toute la rue.



Côté impair :



Présence de gros cailloux sur le trottoir situé en face du chantier. Ensuite il s'agit d'un mélange de gravillons et de cailloux.

- **Evènements particuliers (chantier, travaux, …) :**

En été, pendant les jours de marché la rue des Ardillères est fermée aux voitures, les marchands déballent leurs étalages sur les trottoirs, mais un accès de 3 m de large est laissé pour le passage notamment des pompiers. Après le carrefour avec la rue de Varennes, se trouve le chantier de l'Office de Tourisme et de la salle multimédia.

## Obstacles aux déplacements

- (1) **: MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Poteau de signalisation urbaine, laissant 0,90 m entre lui même et un rocher et 0,90 m du côté de la chaussée.
Poteau de signalisation urbaine, entre le poteau et le rocher, laissant 1,20 m entre lui-même et un rocher et 0,82 m du côté de la chaussée.
Panneau publicitaire, laissant un passage de 0,87 m.
Grille d'évacuation des eaux située au niveau de l'abaissé de trottoir, la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Panneau de signalisation « St Georges », réduisant le trottoir à 1,36 m.
Panneau de signalisation, réduisant le trottoir à 1,20 m.
Jardinières, laissant respectivement 1,10 m, 1,20 m, 1,15 m et 1,15 m de passage.
Grille d'évacuation des eaux, située au niveau du caniveau sur le passage piéton, la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Panneau de signalisation « Stop », laissant un passage de 1,10 m au sol et de 0,76 m à hauteur du visage.
Luminaire fixé en haut d'un poteau électrique, au n°13, laissant un passage de 1,13 m au lieu de 1,75 m.

Luminaire fixé en haut d'un poteau électrique, au n°11, laissant un passage de 0,95 m.
Panneau de signalisation, laissant un passage de 0,92 m.
Luminaire fixé en haut d'un poteau électrique, au n°3, laissant un passage de 0,90 m au lieu de 1,63 m.
Plaque trottoir, réduisant le passage à 0,58 m et en saillie de 5 cm.



Plaque trottoir réduisant le passage à 1,17 m et en saillie de 4 cm. Photo n°7

Plaque trottoir, au n°4, réduisant le passage à 1 m côté mur et 0,28 m côté chaussée.
Panneau publicitaire « Brocante » fixé sur un panneau de signalisation, laissant un passage de 1,10 m sur le trottoir.
Poteau en bois électrique, laissant un passage de 1,30 m au lieu de 1,63 m.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

Au n°2, la végétation privée empiète sur la voirie.
Au n°9, une gouttière empiète sur le trottoir et réduit le passage à 1,25 m au lieu de 1,53 m.
Au n°18, la végétation privée empiète sur la voirie, elle est à hauteur de visage.



Au n°11, la végétation privée empiète sur la voirie réduisant la largeur du trottoir à 1,20 m.

- A **: Equipement public au sein du cheminement :**

Bancs sur le trottoir, le long du cheminement.



Cabine téléphonique, la largeur des portes fait 75 cm, elles sont dures à ouvrir et se referment automatiquement. La tablette est à 0,83 m de haut, le combiné est à 1,30 m, les touches sont à 1,40 m et l'écran est à 1,51 m de haut. Le sol de la cabine est au même niveau que celui du marché.



Boîte aux lettres aux normes, la fente est à 1,30 m de hauteur.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

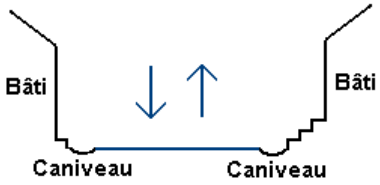
Nom du tronçon : **Rue des Boulassiers**

Périmètre : La Brée-les-Bains

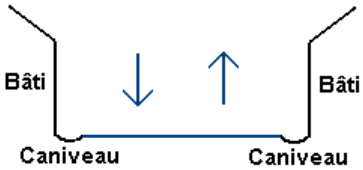
Date : le 14 mai 2007

## Aménagement de la voirie

- **Du n°2 au 4bis :**




**Du n°4bis au n°21 :**




**Après le n°21 :**



## Vue Globale












- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

De la place de la République au n°21 le trottoir a une largeur de 1,20 m avec des rétrécissements à 0,85 m au n°37, à 1 m au n°31, à 1,10 m au n°27, à 0,95 m au n°23.



Au n°9 le trottoir a un dévers de 5 % (entrée de la propriété). A partir du n°21 : absence de trottoir. Du n°2 au n°4bis : marches des maisons. Du n°4bis au n°26 : absence de trottoir. A partir du n°26 : le trottoir a une largeur de 0,65 m.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**



3 passages piétons dans la rue.
Les bordures de trottoir dans cette rue ont une hauteur de 7 cm.

- **Revêtement de surface :** enrobé abîmé, recouvert de gravillons.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Panneau « attention aux enfants ».
Poteau.
Poteau électrique.
Poteau électrique.
Caniveau.
Plaque d'égout.
Panneau « attention aux enfants ».
Grille d'évacuation des eaux.
Plaque au sol, au n°37.
Plaque PTT fortement en saillie sur le trottoir.
Poteau PTT, au n°24.

## Interfaces entre les différents modes



- **Zone de conflits PMR-voiture :** zone de conflits PMR-piétons

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

Au n°21, la végétation de la propriété empiète sur la voirie et se retrouve à la hauteur du visage.
Au n°23, passage étroit dû au mur de la propriété.
Au n°30, la végétation de la propriété déborde du trottoir.



## Equipements

- (A) **: Equipement public au sein du cheminement :**

Cabine téléphonique sur le parking de l'école, non accessible en fauteuil roulant, avec la touche n°5 en relief sur le clavier.
**C**abine téléphonique sur le parking de l'école, non accessible en fauteuil roulant, avec la touche n°5 en relief sur le clavier.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

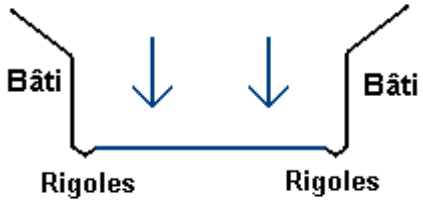
Nom du tronçon : **Rue Pasteur et Place Pasteur**

Périmètre : La Brée-les -Bains

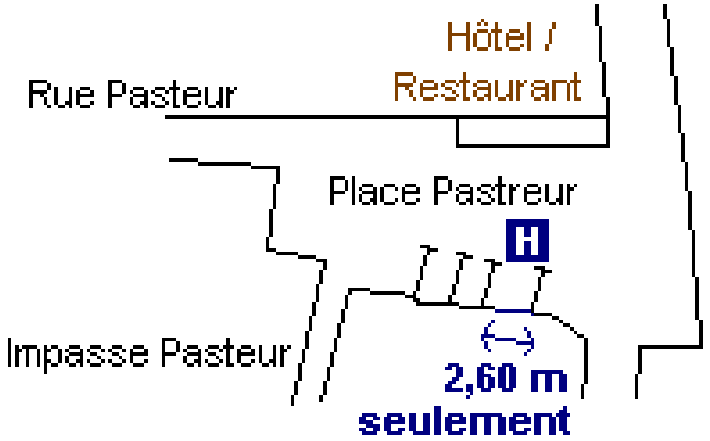
Date : le 15 mai 2007

## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :** Place Pasteur : 2 places de stationnement et une réservée aux personnes handicapées mais de largeur égale à 2,60 m.




Place Pasteur



## Vue Globale










## Cheminements piéton

- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Rue Pasteur : Ni accotement, ni trottoir  mais des rigoles, de 50 cm de large en moyenne, au pied des maisons.

- **Revêtement de surface :** Enrobé.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Grilles d'évacuation des eaux, avec des fentes de largeur supérieure à 2 cm.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Rue Paul Monteau**

Périmètre : La Brée-les-Bains

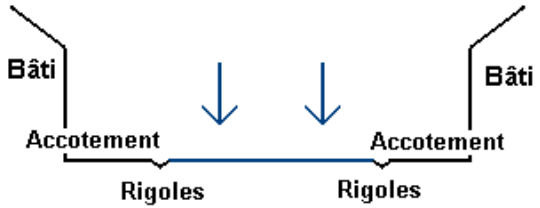
Date : le 15 mai 2007

## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :**

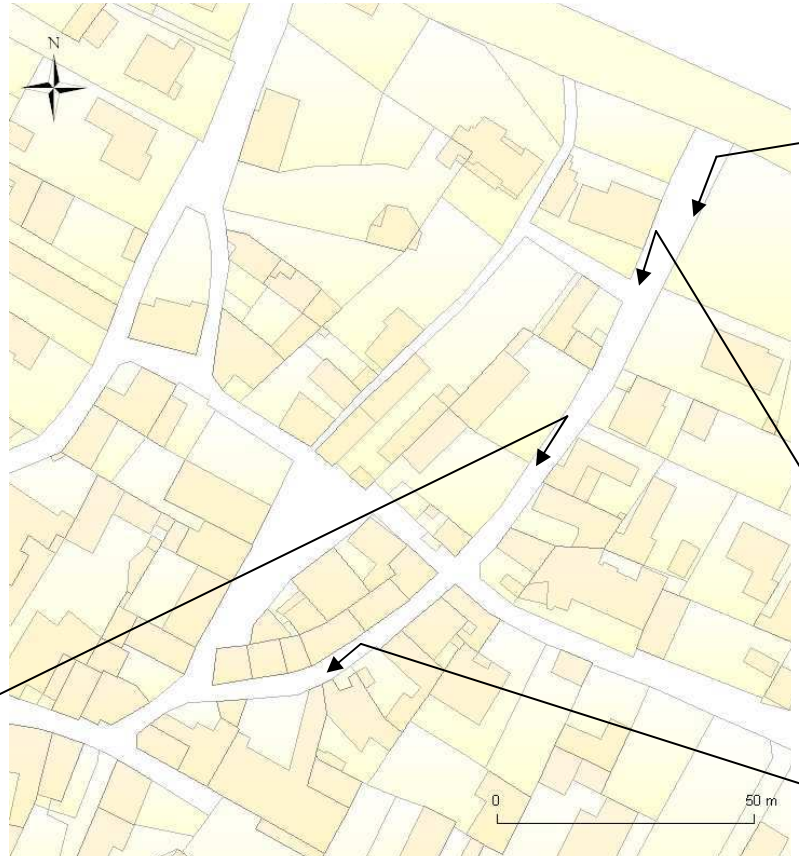
Une voirie, bordée d'accotements de taille variable voire nulle.

A partir de l'Avenue des Acacias jusqu'à la rue Pasteur, la rue Paul Monteau est en sens unique pendant la période estivale.



## Vue Globale












- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Côté impair :



De l'allée de la digue au n°13, la pente de la voirie varie entre 9 et 11 %. Avant le n°15, la largeur de l'accotement est supérieure à 1,40 m.

Au n°15, les marches devant le portail empiètent sur tout l'accotement. Après le n°15, l'accotement se réduit de 1,20 m à 0,51 m.
Devant le n°13, l'accotement est inexistant. Au n°11, l'accotement est de 0,56 m de large, mais si on prend en compte la rigole, la largeur du passage est de 0,90 m.

Côté pair :

En face du n°15, le trottoir a une largeur de 0,93 m, mais un obstacle réduit ponctuellement la largeur du trottoir à 0,70 m.
Au n°14, le trottoir a une largeur de 0,68 m et il y a un dévers de 10 % devant le portail. Au n°12, le trottoir fait 0,69 m de largeur. Au n°10 bis, la largeur de l'accotement est réduite à 0,80 m suite à un obstacle.
A partir du carrefour avec l'Avenue des Acacias, les accotements font de 0,50 à 0,60 m de largeur.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

Carrefour avec l'impasse Paul Monteau : L'accotement, du côté des numéros pairs, est de 1,40 m.
Carrefour avec l'Avenue des Acacias : Aucun passage piéton.
Place Frédéric Breau

- **Revêtement de surface :**

L'enrobé est de cabossé.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Lampadaire, en face du n°13.
Grilles d'évacuation des eaux, avec des fentes de largeur supérieure à 2cm.
Grilles d'évacuation des eaux, avec des fentes de largeur supérieure à 2cm.
Grilles d'évacuation des eaux, avec des fentes de largeur supérieure à 2cm.
Poteau électrique, au pied duquel le enrobé est fortement dégradé et creusé.
Poteau électrique, devant le n°9.
Poteau électrique, devant le n°10 bis.
Plaque, en saillie de plus de 2 cm.



Trou, devant le n°11, de 0,44 m de diamètre.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

Les marches permettant l'accès au n°15, empiètent complètement sur l'accotement, empêchant ainsi le passage des piétons.
En face du n°15 et devant le n°7, la végétation empiète sur l'accotement, et est à hauteur du visage.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Place de Verdun**

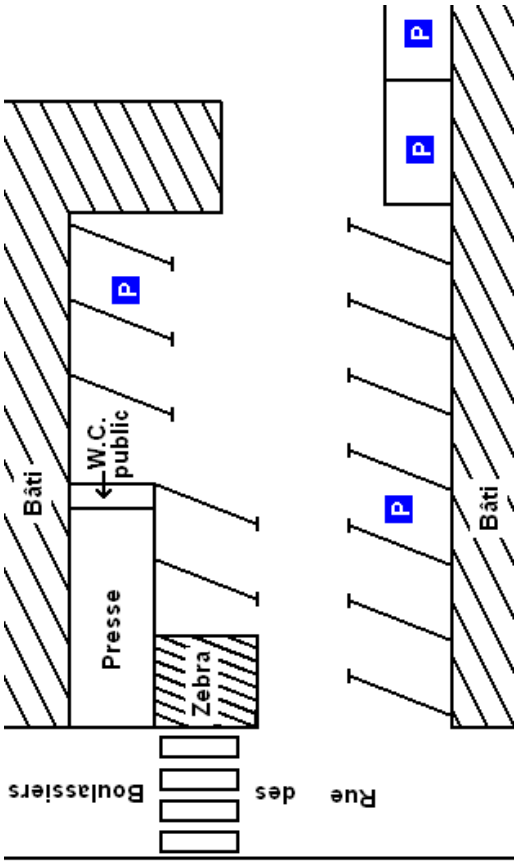
Périmètre : La Brée-les -Bains

Date : le 14 mai 2007

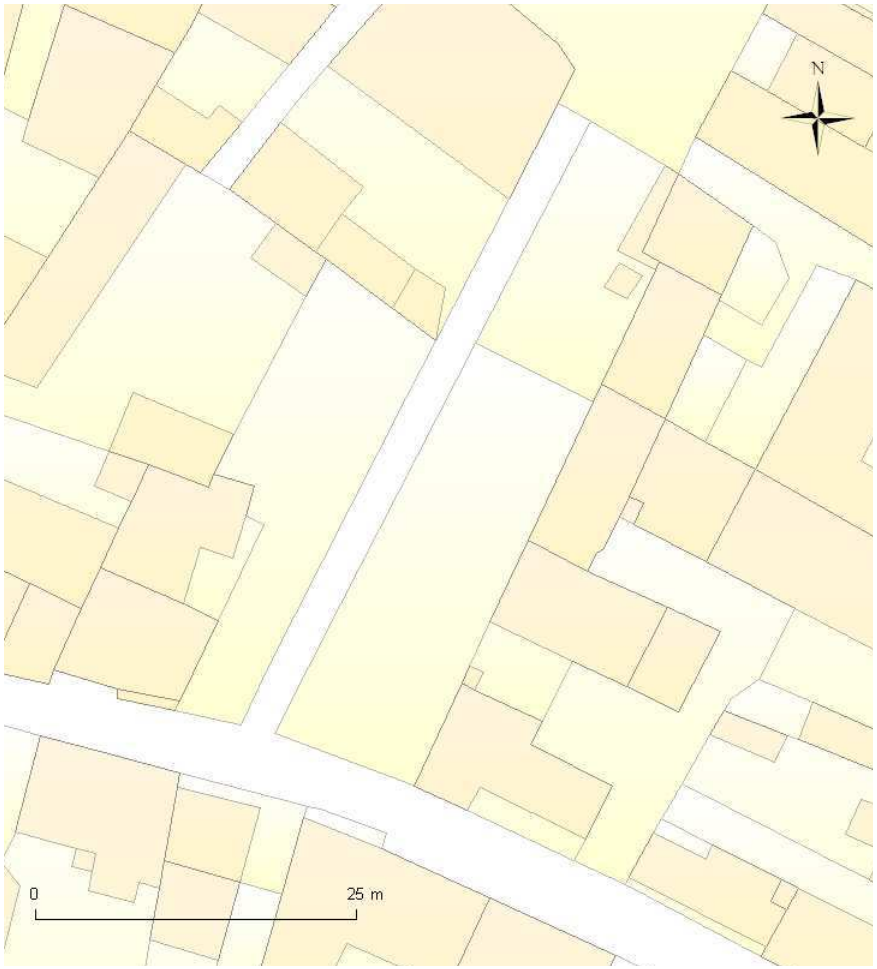
## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :**

Un axe central, réservé à la circulation piétonne et encadré par des places de stationnement. On comptabilise au total 28 places de stationnement, dont aucune n'est réservée aux personnes handicapées.



Vue Globale



## Cheminements piéton

- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …)**
- **Traversées piétonnes et carrefours**
- **Revêtement de surface**
- **Evènements particuliers (chantier, travaux, …)**

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR** :

## Equipements

- (A) : **Equipement public au sein du cheminement :**



Toilettes publiques, non accessibles.
Container à verre, dont les ouvertures sont à plus de 1,60 m de hauteur.
Container à papier, dont les ouvertures sont à plus de 1,60 m de hauteur.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

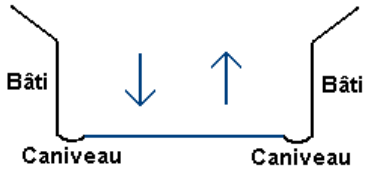
Nom du tronçon : **Rue de Saint Denis**

Périmètre : La Brée-les-Bains

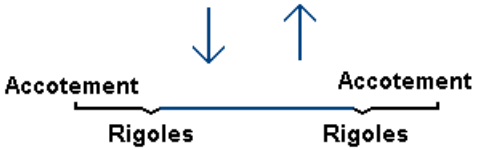
Date : le 14 mai 2007

## Aménagement de la voirie

- **De la Place G.Robert au n°16 :**




**Du n°16 au n°28 :**




**Du n°28 au n°36 :**



## Vue Globale










**Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …)**

Côté pair :

A partir de la place Gaston ROBERT jusqu'au n°16 la rue n'est bordée par aucun trottoir ni accotement.



A partir du n°16 jusqu'au n°36 l'accotement a une largeur de 1,40 m.

Côté impair :

Le long des places de parking le trottoir a une largeur de 0,90 m et une pente de 7 % sur le premier mètre.
Ensuite l'accotement a une largeur de 1,40 m puis à partir du n°13 l'accotement a une largeur de 0,54 m jusqu'au n°11.
A partir du n°11 il n'y a plus de trottoir.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

Deux traversées piétonnes matérialisées par des pavés avec des bordures de trottoir chanfreinées de 7 cm de hauteur.

- **Revêtement de surface**

- **Evènements particuliers (chantier, travaux, …) :**

En été, pendant les jours de marché la rue est fermée aux voitures, les marchands déballent leurs étalages sur les trottoirs, mais un accès de 3 m de large est laissé pour le passage notamment des pompiers

## Obstacles aux déplacements

- 1 : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Grille d'évacuation des eaux et un poteau, au n°2, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grilles d'évacuation des eaux, devant le n°4 dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, à l'intersection de la rue Tamaris, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, au n°6, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, au n°16, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, au n°20, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, au n°26, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Plaque et lampadaire au carrefour, avec la rue Planginot.
Grille d'évacuation des eaux, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, au n°11, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, au n°9, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, au n°7, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, au n°5 et plaque « eau », dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
4 Grilles d'évacuation des eaux, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.

## Interfaces entre les différents modes



- **Zone de conflits PMR-voiture :** beaucoup de voitures empiètent sur les cheminements piétons.

## Equipements

- A **: Equipement public au sein du cheminement :**

Boîte aux lettres dont la fente est située à 1,61 m.

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Ecole**

Adresse : Rue des Boulassiers

Périmètre : La Brée-les-Bains

Date : le 14 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :** Deux entrées, la principale constituée d'un portail de plus d'1 mètre 40 donnant sur un trottoir avec 4,5% de devers. La seconde entrée est également un portail, de 90 cm de large.
- **Présence de jardins ou de cours :** Cours de récréation, accessible par l'entrée secondaire. Cependant l'aire de jeux suspendus est non accessible, car il faut franchir une marche pour y accéder.

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :** L'accès au bâtiment principal de l'école se fait à l'aide d'une rampe de pente égale à 15%. Des accès secondaires existent, ce sont des portes de plus d'1 mètre de large, cependant devant l'une d'elle on distingue une marche.
- **Dimension de la porte**
- **Présence de sas :** Néant.

## Cheminements dans les bâtiments

- **Dimension du cheminement (taille des portes et couloirs…) : Toutes les portes à l'intérieur du bâtiment ne sont pas aux normes, en effet, on peut relever comme largeur 64 cm, 69 cm ou encore 85 cm.**
- **Obstacles permanents (radiateur…) et temporaires (chaises…)**

## Equipements du bâtiment

- **Hauteur des comptoirs**
- **Hauteur des interrupteurs**
- **Alarmes incendies et extincteurs**
- **WC :** Marche non chanfreinée de 3 cm de haut, devant la porte des sanitaires qui eux sont aux normes.

## Communication

- **Jalonnement**
- **Lisibilité de l'information (plans, n° de bureaux…)** : Non, il n'y a d'ailleurs aucune information à l'intérieur des bâtiments.

## Aménagement accessible au personnel

- **Oui ou non ?**

**Remarque :** Les enfants se rendent en minibus au réfectoire. Mais aucun équipement n'est adapté pour transporter d'éventuels enfants handicapés.

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Mairie**

Adresse : Place de la République

Périmètre : La Brée-les-Bains

Date : le 14 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :**
- **Présence de jardins ou de cours :** non

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :** une marche de 12,5cm
- **Dimension de la porte :** porte à double battant dont la largeur d'une porte est de 75cm.
- **Présence de sas :** non
- **Issue de secours :** non

## Cheminements dans les bâtiments

- **Dimension du cheminement (taille des portes et couloirs…)**
  Porte de la salle du Conseil : 88cm et un petit battant de 34cm qui peut s'ouvrir. La salle est accessible.
  Porte du bureau de police municipale : 76cm. Le bureau est accessible même s'il n'y a pas l'espace libre requis de 1m50 de diamètre
  Porte du bureau des permanences : 76 cm. Le bureau est très étroit (impossibilité d'y faire un demi tour).
- **Obstacles permanents (radiateur…) et temporaires (chaises…)**
- **Accès aux étages :** des escaliers pour aller à l'étage, les marches font 17cm de hauteur et 29cm de profondeur.

## Equipements du bâtiment

- **Hauteur des comptoirs :** 1m11 pour le comptoir mais il y a une tablette de 80cm pour recevoir les enfants ou personnes en fauteuil roulant.
- **Hauteur des interrupteurs**
- **Alarmes incendies et extincteurs**
- **WC**

## Communication

- **Jalonnement**
- **Lisibilité de l'information (plans, n° de bureaux…)**

## Aménagement accessible au personnel

- L'entrée au bâtiment est difficile suite à la présence de la marche, seuls les bureaux situés au rez-de-chaussée peuvent accueillir une PMR.

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Poste**

Adresse : Place de la République

Périmètre : La Brée-les-Bains

Date : le 14 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée**
- **Présence de jardins ou de cours :** Néant

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :** 2 marches de 14 et 15,5 cm
- **Dimension de la porte** : 83,5cm
- **Présence de sas :** sas de 1,55 de longueur
- **Issue de secours :** non

## Cheminements dans les bâtiments

- **Dimension du cheminement (taille des portes et couloirs…) :** un hall principal spacieux
- **Obstacles permanents (radiateur…) et temporaires (chaises…) :** non

## Equipements du bâtiment

- **Hauteur des comptoirs :** le comptoir du guichet a une hauteur de 1m10, celui des prospectus a une hauteur de 1m05
- **Hauteur des interrupteurs :** 1m30

## Communication

- **Jalonnement :** bonne indication depuis la place sinon problème de lisibilité générale des indications  dans la ville.
- **Lisibilité de l'information (plans, n° de bureaux…)**

## Aménagement accessible au personnel

- Non

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Salle des fêtes**

Adresse : Place de la République

Périmètre : La Brée les Bains

Date : le 14 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :**
- **Présence de jardins ou de cours :** non

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :** non
- **Dimension de la porte :** 160cm quand les deux battants de la porte sont ouverts
- **Présence de sas :** hall
- **Issue de secours :** marche extérieure de 4,5cm, porte de largeur 125cm quand les deux battants sont ouverts

## Cheminements dans les bâtiments

- **Dimension du cheminement (taille des portes et couloirs…) :** pas de couloirs, les portes font 160cm de large quand les deux battants sont ouverts.
- **Obstacles permanents (radiateur…) et temporaires (chaises…) :** pas d'obstacle
- **Accès aux étages : escaliers, ascenseurs :** pas d'étage

## Equipements du bâtiment

- **Hauteur des comptoirs :** le comptoir dans le hall d'entrée fait 1m06
- **Hauteur des interrupteurs :** 1m30
- **Alarmes incendies et extincteurs :** 2 extincteurs dans la salle principale dont un à 1m60 de haut et l'autre à 1m.
- **WC** : non accessibles
- **Autres** : la scène n'est pas accessible aux personnes en fauteuil roulant, il y a cinq marches avec une rampe.

## Communication

- **Jalonnement :**
- **Lisibilité de l'information (plans, n° de bureaux…) :**

# Le Château d’Oléron

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Avenue du port**

Périmètre : Le Château d'Oléron

Date : le 06 juin 2007

## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :**

L'avenue du Port est à double sens. La chaussée est bordée de chaque côté par un trottoir.




**Parking du Port :**

Le parking du Port comprend 46 emplacements de stationnement. Trois places sont réservées aux personnes handicapées ; deux d'entre elles ont une largeur de 3,30 m et la troisième à une largeur de 3,60 m. Les places handicapées ne possèdent ni panneau de signalisation, ni peinture au sol. Plusieurs places du parking ont leur peinture effacée.

## Vue Globale

















- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

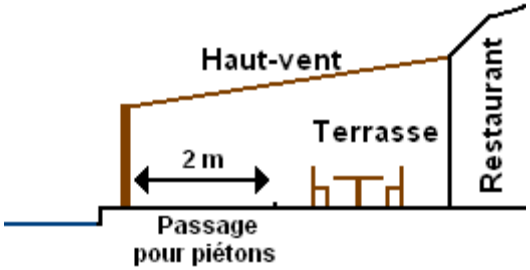
Côté gendarmerie :

Le cheminement piéton avant la Porte d'Ors est large de 3,23 m, sous les arcades de la Porte d'Ors il est large de 1,40 m. Après la Porte d'Ors, il est large de 2,30 m. Un accès au parking se fait par une pente de 14 % d'une largeur de 1,86 m. Le parking n'est pas matérialisé au sol et il n'y a pas de place réservée aux personnes handicapées. Ensuite le trottoir est large de 1,60 m. A l'angle du carrefour, le trottoir s'élargit à 2 m et possède un dévers de 9 % vers la route. La bordure du trottoir pour descendre est de 8 cm et celle pour y remonter est de 12 cm. La largeur du trottoir est de 1,76 m. Au niveau de la sortie du n°16, le trottoir présente un dévers de 6 %. Au niveau du n°15, le trottoir présente un dévers de 5 % et la largeur du trottoir est nettement supérieure à 1,40 m. Devant la voilerie Roumegous (marche d'environ 8 cm à l'entrée) l'accotement est large de 2,10 m. Devant l'angle de la voilerie, des panneaux de signalisation liés aux travaux du pont laissent plus de 1,40 m du côté du mur mais une pente de 6 % est présente à ce niveau. Après la voilerie Roumegous, il n'y a plus vraiment d'accotement pour les piétons, un accès aux cabanes d'ostréiculteurs se trouve sur la droite.
Juste avant le pont, l'accotement est large de 2,60 m.



Au niveau du pont, la largeur du trottoir est de 0,82 m, une pente de 6 % a été relevée au début du pont.

Après le pont, le trottoir est large de 1,20 m sur 2 m puis il s'élargit à 2 m. L'accès à une cabane d'artisan (Aquarelle) se fait par une pente de 22 % sur environ 3 m. Pour traverser la ruelle sur la droite, il n'y a pas de passage piéton, les bordures de trottoir sont chanfreinées et de 6 cm de hauteur pour descendre et pour remonter. La largeur du trottoir (dans la ruelle sur la droite) est de 0,86 m à l'angle de la COOP maritime. Devant la COOP Maritime (hauteur de la marche à l'entrée environ 15 cm), le trottoir est large de 2,90 m. Devant le garage Bénéteau, le trottoir est large de plus de 1,40 m (l'accès au magasin se fait par une pente en ciment). Au niveau du restaurant, le trottoir est large de 2,32 m, il se réduit à 1,54 m à l'angle du restaurant et



s'élargit ensuite à 2,24 m. Au niveau de la vente d'huîtres, le trottoir est large de 1,50 m puis s'élargit à plus de 1,40 m juste après.
Pour traverser la route de la Pointe blanche, il y a une bordure de 7 cm pour descendre du trottoir. Pour remonter de l'autre côté sur le trottoir il faut franchir une bordure de 9 cm. La largeur du trottoir est supérieure à 1,40 m. A l'angle de la « cave du port » (l'accès se fait par une marche d'environ 10cm), la largeur du trottoir est de 2,18 m. Au niveau du restaurant « L'étoile de Mer », la largeur du cheminement est de 2 m. Le cheminement se fait sous le haut-vent de la terrasse du restaurant. Au niveau du bar-restaurant le trottoir est large de 2,60 m mais se réduit suite à la terrasse. Devant l'entrée du restaurant, le passage se réduit à 1,24 m. A l'angle du restaurant, les tables et les chaises empiètent un peu moins sur le trottoir. Pour descendre du trottoir, il faut franchir une bordure de 13cm de hauteur.

Côté :

A partir du passage piéton, juste avant la Porte d'Ors, le trottoir possède une hauteur de 7 cm ainsi qu'une largeur de 3,30 m, il est séparé par deux bornes espacées de 2,03 m de la chaussée. Les caniveaux sont en pavés. Il y a un accès au square de 1,40 m de large et une pente de 20 % et un accès au centre ville d'une largeur de 1,30 m. La porte d'Ors, laisse un passage de 1,40 m, le trottoir possède une pente de 7,5 %. Après la porte d'Ors, la largeur du trottoir est de 3,30 m dont 2 m en béton lavé et 1,30 m en bande herbeuse sur une longueur de 8 m. Ensuite le trottoir est en béton lavé et fait 4 m de large. A l'angle de la rue au niveau du restaurant, la terrasse laisse un passage de 1,36 m sur 4 m de trottoir. Puis le trottoir se rétrécit devant le restaurant à 1,82 m. La largeur du trottoir augmente ensuite à 3 m, un obstacle réduit le passage à 1,04 m coté bâti et 0,46 m coté chaussée sur 3 m de trottoir.

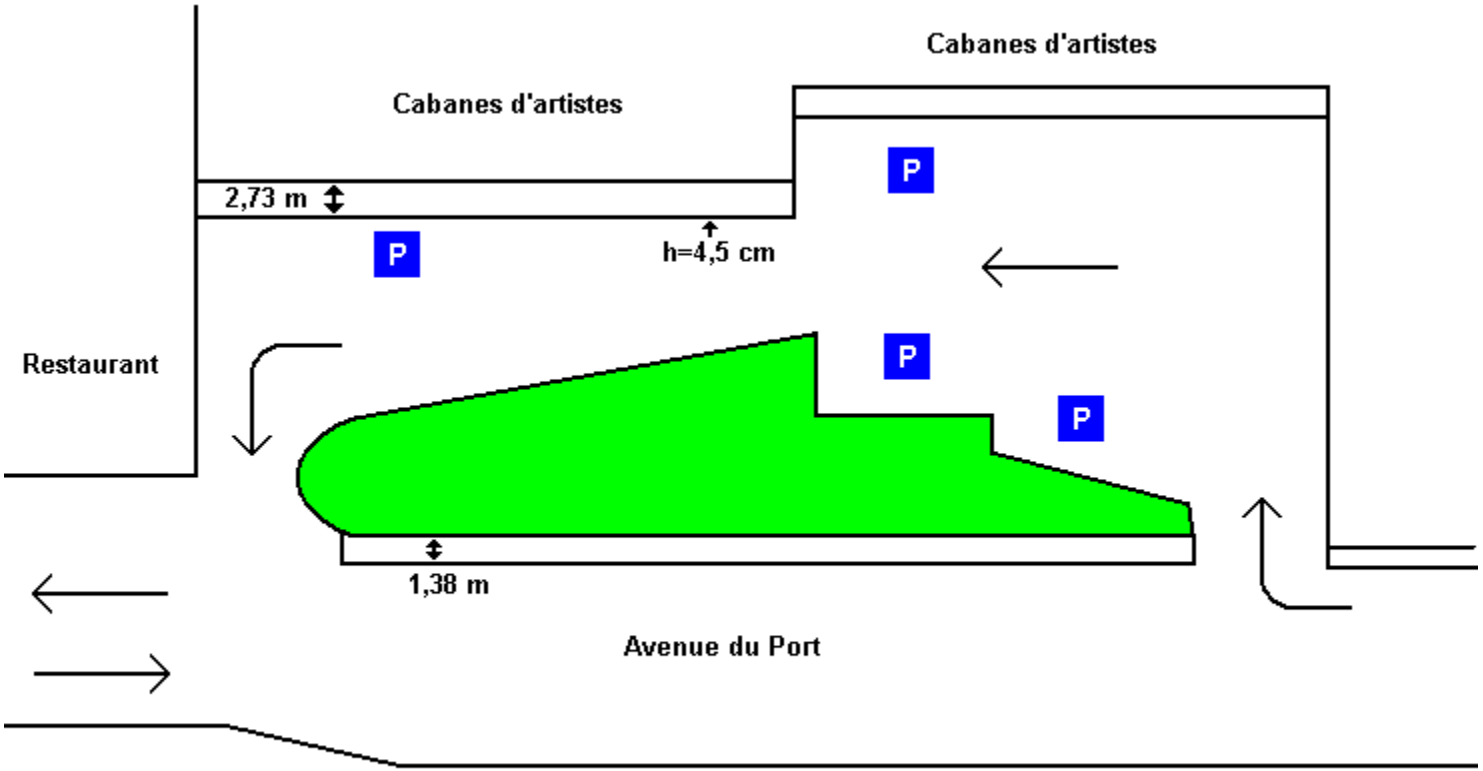


Le restaurant est accessible par une rampe seulement une plante empêche l'accès, et par 5 marches au niveau de la terrasse.
Un obstacle à la limite du restaurant, réduit le passage à 0,80 m coté bâti (avec une jardinière) et 0,90 m coté chaussée sur 4 m de trottoir. De la végétation empiète sur le trottoir, laissant 1 m sur 1,50 m (jardinière) sur 4 m de trottoir.



Ensuite, le cheminement se divise en deux, un du coté de la chaussée et un du coté des petits commerces .Ces deux cheminement sont séparés par une bande de gazon et par des places de parking.

Côté chaussée : Le trottoir fait 1,38 m et 10 cm de hauteur, un obstacle vient réduit le passage à 1,05 m. Des voitures garées sur le second cheminement empiètent sur ce trottoir et laissent 0,90 m sur 1,38 m de trottoir. Un obstacle ensuite vient réduire le passage à 1,02 m sur 1,38 m de trottoir. On arrive ensuite à la sortie du second cheminement, il n'y a pas de bordure de trottoir, c'est un accotement.
Coté petits commerces : Il y a deux magasins dont l'accès se fait par des rampes non aux normes et un avec une marche de 15cm de hauteur.

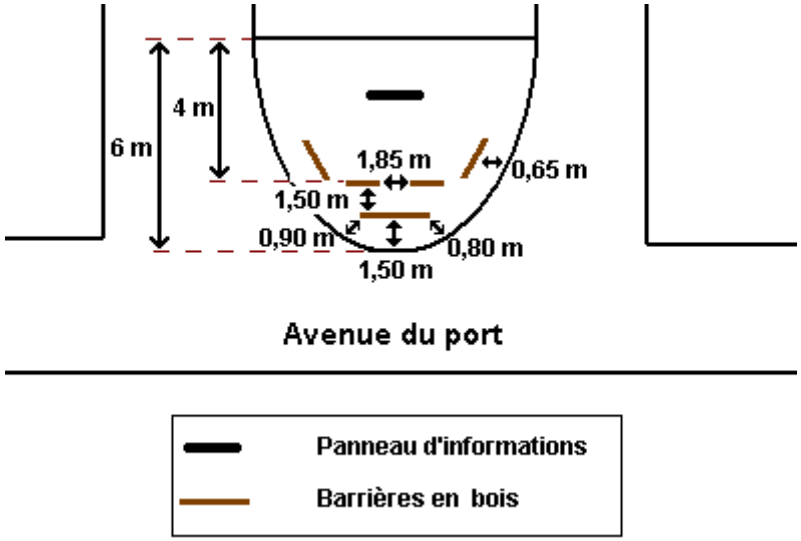




Lorsque les deux cheminements se rejoignent, il y a un chantier au niveau du pont qui obstrue totalement ce coté de cheminement, le pont est inaccessible.

Après le pont, le trottoir fait 1,25 m de large, la bordure du trottoir est chanfreinée et fait 8 cm de hauteur. D'un coté il y a la chaussée et de l'autre il y a une pente abrupte créant une marche de 80 cm de hauteur, vers une cabane commerçante au n°18. Après la traversée piétonne, la largeur du trottoir est de 4 m, il y a une bifurcation  menant à la cabane n°18. Cet accès possède une pente de 12 %. Ensuite le trottoir fait 6 m mais des voitures se garent dessus et laissent 1,40 m de passage. Au niveau du restaurant « les Goélands », il y a une rampe d'accès. Après le passage piéton, à l'angle du restaurant, il y a une intersection avec une petite allée sans traversée piétonne. Avant la traversée, le trottoir chanfreiné fait 6 cm de hauteur. Après cette traversée, on arrive sur une avancée dont la bordure de trottoir chanfreinée fait 8 cm de hauteur. Cette avancée est composée de  barrières en bois et d'un plan d'information.





Après cette avancée, il y a une intersection avec la route menant au bassin. La bordure du trottoir chanfreinée est de 8 cm de hauteur. Un restaurant est installé à l'angle de la rue. La largeur du trottoir est d'environ 5 m, un obstacle privé laisse 1,28 m de passage au n°128. Puis le trottoir se rétrécit à 1,62 m. Un obstacle privé, toujours devant le restaurant laisse un passage de 74 cm coté bâti et 60 cm coté chaussée .Un second obstacle privé, laisse 82 cm de passage coté chaussée et 1,27 m coté bâti sur 2,50 m. Toujours devant ce restaurant, des obstacles mobiles laissent moins de 1,40 m de passage. Un obstacle privé fixe laisse 0,85 m de passage coté chaussée et 1,65 m coté bâti cependant des obstacles mobiles viennent diminuer le passage .Un obstacle privé, vient diminuerle cheminement à 0,70 m sur 3,20 m, un second obstacle privé laisse 0,54 m de passage coté bâti et 0,50 m avec l'obstacle précédent sur une largeur de trottoir de 3,20 m. Au niveau de « l'imprimerie du large », la largeur du trottoir est de 4,70 m sans bordure de trottoir. A cela vient s'ajouter un second trottoir coté bâti de 2,05 m de large en béton avec une bordure de trottoir chanfreinée de 7 cm de hauteur.



Les voitures viennent stationner en bataille sur le trottoir de 4,70 m, ce qui empêche tout cheminement piéton. Puis devant le bâtiment des ponts et chaussées, la largeur du trottoir de 4,70 m passe à 3,50 m. Arrivé au parking du port, le trottoir diminue jusqu'à la largeur du petit trottoir puis il passe à 1 m. On arrive au parking du port.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

Juste avant la porte d'Ors, un passage piéton donne sur des bordures de trottoir chanfreinées de 7 cm et 6 cm.
Après la Porte d'Ors, un passage piéton donne sur des bordures de trottoir chanfreinées de 7 cm et 6 cm.
Il n'y a pas de passage piéton pour traverser le carrefour, pour descendre du trottoir il faut franchir une bordure de 8 cm.
Après la voilerie Roumegous, un passage piéton donne sur une bordure de 10 cm et sans différence de hauteur du côté de la voilerie. La peinture des bandes blanches est effacée.
Au niveau de l'accès aux cabanes des ostréiculteurs, un passage piéton sans différence de hauteur côté ostréiculteurs donne sur une bordure de trottoir de 10 cm du côté des cabanes d'artisans.

Après le pont, un passage piéton donne sur des bordures de trottoir chanfreinées de 8 cm et 5,5 cm. Après le pont, pour traverser la ruelle sur la droite, il n'y a pas de passage piéton.
Au niveau du garage Bénéteau (n°18 de l'autre côté), un passage piéton donne sur des bordures de trottoir chanfreinées de 6 cm et 9 cm. Pour traverser la Route de la Pointe blanche, il n'y a pas de passage piéton.
Au niveau du restaurant « L'étoile de mer », un passage piéton donne sur une bordure de trottoir chanfreinée de 7 cm et sur une de 10 cm (côté restaurant).




La peinture du passage est dessinée en biais par rapport à la rue.

- **Revêtement de surface :**

Côté gendarmerie :

Au niveau de la porte d'Ors, le revêtement est du béton lavé.
Pour accéder au parking, le revêtement est du béton lavé.
Au niveau du parking et de la banque, le revêtement du trottoir est du béton très abîmé.
Le long de l'Avenue du port, le revêtement du trottoir est fortement abîmé, il s'agit de gravillons/cailloux ou d'enrobé dégradé recouvert de gravillons.
Au niveau du n°15, le revêtement du trottoir change, il s'agit d'enrobé.
Au niveau du n°14, il y a à nouveau un changement de revêtement de l'accotement, il s'agit de gravillons/cailloux. Le revêtement devient de plus en plus impraticable.
Juste avant le pont, l'accotement sauvage est fait de terre, sable, gravillons.
Sur le pont le revêtement du trottoir est fait des gravillons puis de béton lisse puis de gravillons. Il y a une différence de hauteur entre les revêtements de 3 cm.




Après le pont le revêtement du trottoir est du enrobé fortement abîmé recouvert partiellement de gravillons.
Devant la sortie du garage Bénéteau, il y a une différence de revêtement de 6 cm, le trottoir est en enrobé. Après le garage, il y a des cailloux et gravillons.
Au niveau du restaurant, il y a une différence de revêtement de 7,5 cm, le revêtement est du ciment lisse.
Après le restaurant, le revêtement du trottoir est fait de gravillons, cailloux, et terre. A l'angle après la traversée de la route de la pointe blanche, le revêtement du trottoir est fait d'un mélange de cailloux, graviers, herbes et de terre.

Au niveau de la « Cave du port », le revêtement du trottoir est fait d'enrobé recouvert légèrement de gravillons.
Au niveau du Bar-Restaurant, le trottoir change de revêtement, il s'agit de ciment lisse.

Côté :
Avant la porte d'Ors le trottoir est en béton lavé, après la porte d'Ors, il est partagé entre du béton lavé de 2 m de large et une bande herbeuse de 1 m de large sur environ 8 m.
Après le passage piéton, le revêtement passe de béton lavé à enrobé rouge abimé.
Au niveau du restaurant, le revêtement passe d'enrobé rouge abimé à enrobé fortement abimé et à des gravillons. Le revêtement au niveau des cabanes commerçantes est constitué d'herbe, d'enrobé et de gros cailloux.
Au niveau de l'avancée où il y a un plan d'information et des barrières en bois, l'enrobé rouge est abimé avec des trous.

- **Evènements particuliers (chantier, travaux, …) :** Travaux sur le pont

- (1) **: MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR** :

Côte gendarmerie :

Lampadaire, réduisant le passage à 1,14 m au lieu de 1,77 m.
Panneau de signalisation, réduisant le passage à 1 m au lieu de 1,77 m.
Grille d'évacuation des eaux dans le cheminement piéton, au niveau du passage piéton situé en face de la voilerie.
Panneau de signalisation, situé à l'angle de la COOP Maritime, réduisant le passage à 0,36 m au lieu de 0,86 m.
Plaque trottoir sur le cheminement piéton, en saillie de 3 cm mais laissant plus de 1,40 m de passage.
Plaque trottoir sur le cheminement piéton, en saillie de 3 cm et réduisant le passage à 1,20 m du côté de la route,
Plaque trottoir sur le cheminement piéton, en saillie de 3 m mais laissant plus de 1,40 m de passage.
Jardinière du restaurant, située juste en face du passage piéton réduisant le passage à 0,84 m du côté de la route et à 1 m du côté de la terrasse mais il y a plus de 1,40 m avant et après.
Terrasse du bar-restaurant, empiétant sur le trottoir et réduisant le passage à 1 m au lieu de 2,60 m.

Coté :

Lampadaire, laissant 0,80 m de passage coté bâti et 0,90 m coté chaussée sur 4 m de trottoir.
Lampadaire, laissant 1,05 m de passage sur 1,38 m de trottoir.
Lampadaire, laissant 1,02 m de passage sur 1,38 m de trottoir.
Grille d'évacuation des eaux, juste devant l'entrée du restaurant.
Grille d'évacuation des eaux, juste devant l'entrée du restaurant.
Terrasse d'un restaurant, laissant 1,36 m sur 4 m de trottoir.
Panneau commerçant, laissant 1,04 m coté bâti et 0,46 m coté chaussée.
Terrasse d'un restaurant, laissant 1,28 m sur environ 5 m de trottoir.
Jardinière du restaurant, laissant 0,74 m de passage coté bâti et 0,60 m coté chaussée sur une 1,62 m de trottoir.
Jardinière du restaurant, laissant 0,82 m coté chaussée et 1,27 m coté bâti sur 2,50 m de trottoir.
Carte menu restaurant, laissant 0,85 m coté chaussée et 1,65 m coté bâti avec en plus des obstacles mobiles.
Jardinière, laissant 0,70 m de passage coté chaussée sur 3,20 m de trottoir.
Pied de parasol, situé entre le bâti et l'obstacle 10 laissant 0,54 m coté bâti et 0,50 m coté de l'obstacle précédent.

## Interfaces entre les différents modes

- **Zone de conflits PMR-voiture :**

Tout le long de l'avenue du port, du côté des cabanes d'ostréiculteurs, il existe des conflits avec les voitures garées sur le trottoir et les piétons (notamment devant l'entrepôt « Huîtres d'Oléron », la voilerie Roumegous – alors qu'il y a un parking juste en face, le garage Bénéteau, …).



Voitures, stationnant sur les places en face des petites cabanes commerçantes empiétant sur le trottoir de 1,38 m et laissant 0,90 m de passage.
Voitures, stationnant sur le trottoir de 6 m de large et laissant un passage de 1,40 m (devant COOP Maritime).
Voitures, stationnant en bataille sur le trottoir de 4,70 m de large qui ne laisse aucun cheminement pour les piétons.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

Végétation se trouvant dans une jardinière, laissant 1 m de passage de l'extrémité des plantes à la limite de la chaussée sur 1,50 m avec la jardinière et 4 m de trottoir.
« Résidus » de trottoir, sur le cheminement avant d'arriver aux petites cabanes, créant un ressaut de plus de 2 cm sur le trottoir.

## Equipements

- (A) **: Equipement public au sein du cheminement :**

Distributeur de billets, situé au niveau du parking, l'accès se fait soit par deux marches soit par une rampe avec une pente de 3 %. La hauteur du clavier est à 0,98 m, celle de l'écran à 1,20 m et celle de la fente pour insérer la carte à 1,26 m.
Boîte aux lettres, la hauteur de la fente est à 1,44 m, son accès est rendu difficile à cause des tables et des chaises de la terrasse.
Bancs en bois, situés à l'intérieur du square.
Cabine téléphonique, située dans le square.

- P**arcs et jardins**

**Accès au petit square :**

Ce petit square a vue sur la mer. Son revêtement est fait d'un mélange d'herbes, de gravillons et de sable. Plusieurs arbres permettent à ce square d'être une zone relativement ombragée.

On comptabilise 5 bancs (de A à E) à l'intérieur de celui-ci, ainsi qu'une cabine téléphonique (F).

Ce square est entouré par des barrières en bois de 45 cm de haut.

A l'intérieur du square, il y a un plan de situation difficilement lisible.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Les Valennes du Port**

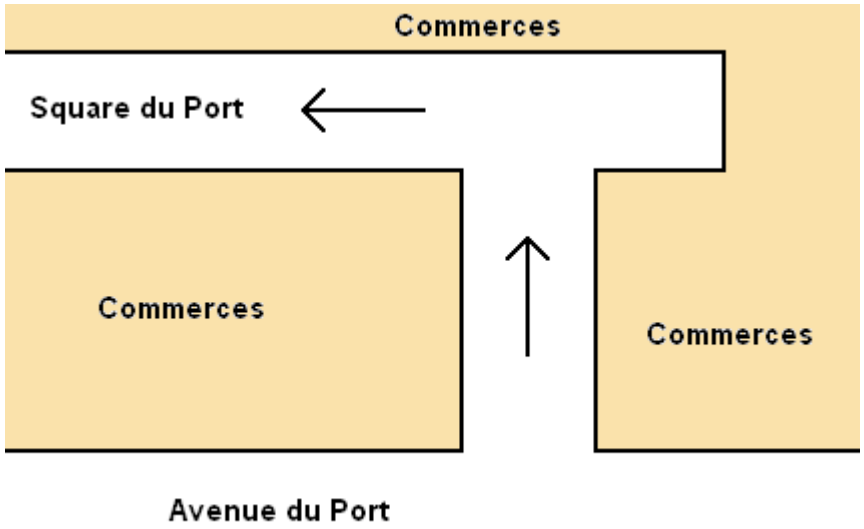
Périmètre : Le Château d'Oléron

Date : le 6 juin 2007

## Aménagement de la voirie

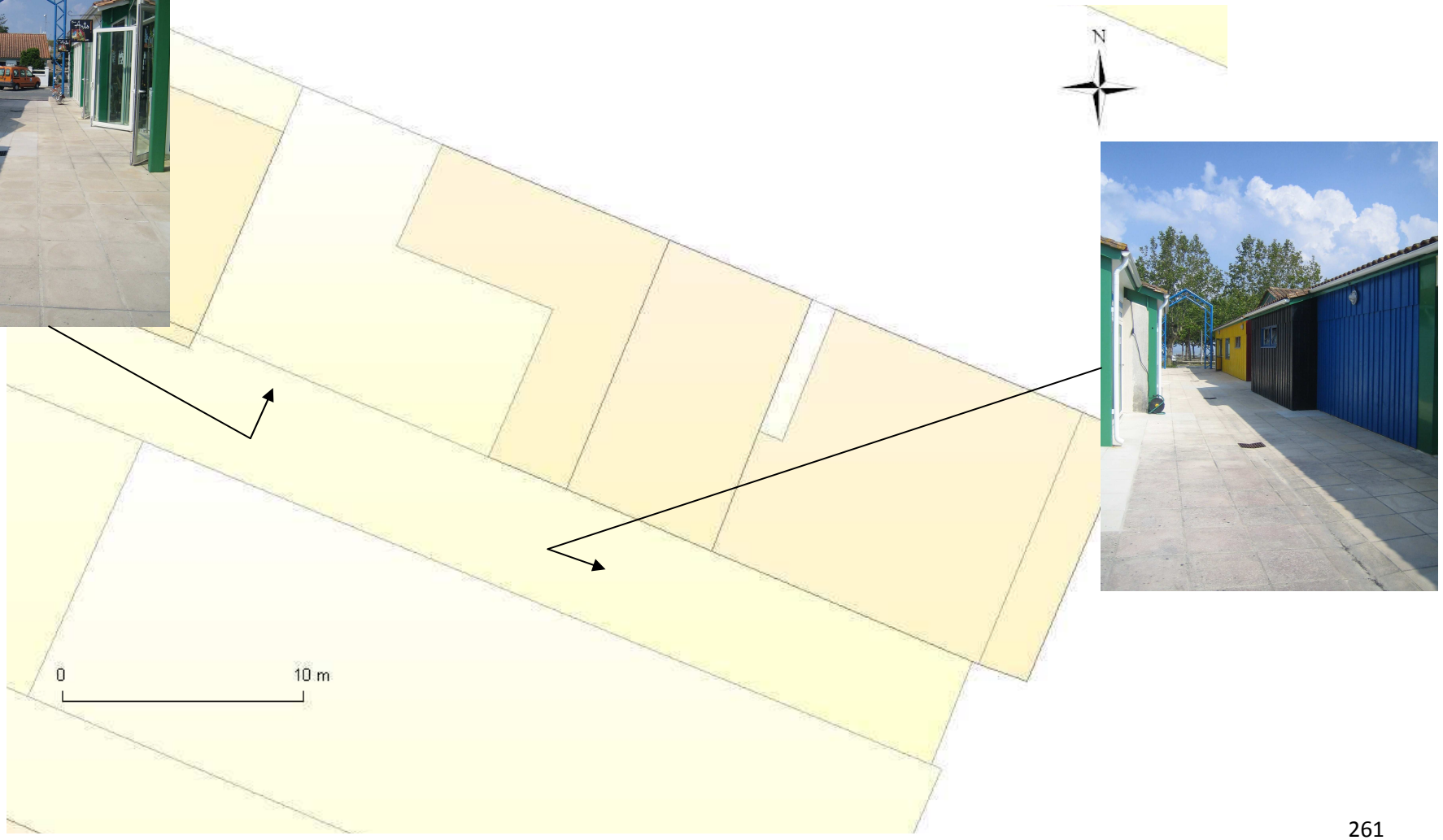
- **Usages des différents espaces :**

Il s'agit d'une galerie commerçante piétonne, ayant deux entrées, l'une donnant dans l'avenue du Port et l'autre devant le square du Port.



## Vue Globale





## Cheminements piéton

- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**



De l'avenue du Port pour entrer dans la galerie commerçante, il faut franchir une pente de 28 % sur 0,23 m de long. Puis à l'intérieur de la galerie, le cheminement a une pente de 3,5 % et une largeur égale à 2,45 m. Passé cette entrée, le cheminement a une largeur de 4,50 m.



En tournant vers la gauche, le cheminement a une largeur de 3,20 m puis de 4,45 m. Pour sortir de la galerie, vers le square du port, il faut descendre une pente de 7 % et de largeur égale à 2,03 m. Il faut ensuite tourner de nouveau à gauche pour aller vers le port. La largeur du cheminement est alors supérieure à 1,40 m.

- **Revêtement de surface :**

Le revêtement est fait de dalles lisses. En sortant des galeries vers le square du port, le revêtement est fait d'enrobé.

## Obstacles aux déplacements

- 1 : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR** :

Grille d'évacuation des eaux, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm. Cette grille est située dans la rigole au milieu du cheminement. De part et d'autre de cette grille, il y des largeurs de passage égales à 2,14 m et 1,95 m.
Grille d'évacuation des eaux, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm. Cette grille est située dans la rigole au milieu du cheminement. De part et d'autre de cette grille, il y des largeurs de passage égales à 2,14 m et 1,95 m.
Grille d'évacuation des eaux, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm. Cette grille est située dans la rigole au milieu du cheminement. De part et d'autre de cette grille, il y des largeurs de passage égales à 2,14 m et 1,95 m.
Grille d'évacuation des eaux, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm. Cette grille est située dans la rigole au milieu du cheminement.
Grille d'évacuation des eaux, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm. Cette grille est située dans la rigole au milieu du cheminement. De part et d'autre de cette grille, il y des largeurs de passage égales à 1,35 m et 1,44 m.
2 Grilles d'évacuation des eaux, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm. Ces grilles sont situées dans la rigole au milieu du cheminement.

# Fiche de l’état des lieux des espaces publics

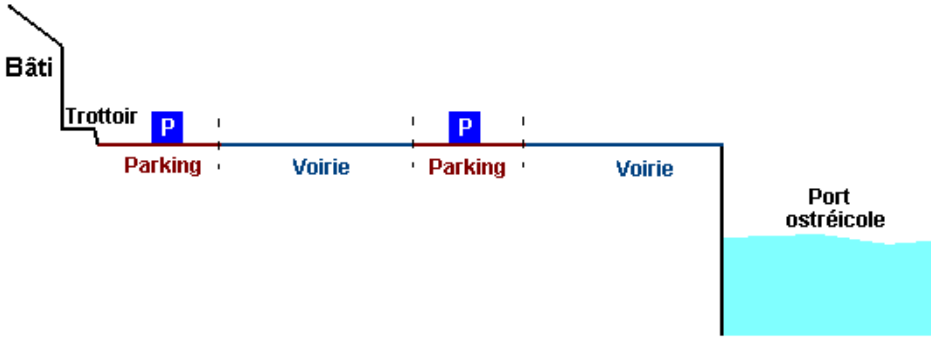
Nom du tronçon : **Port Ostréicole**

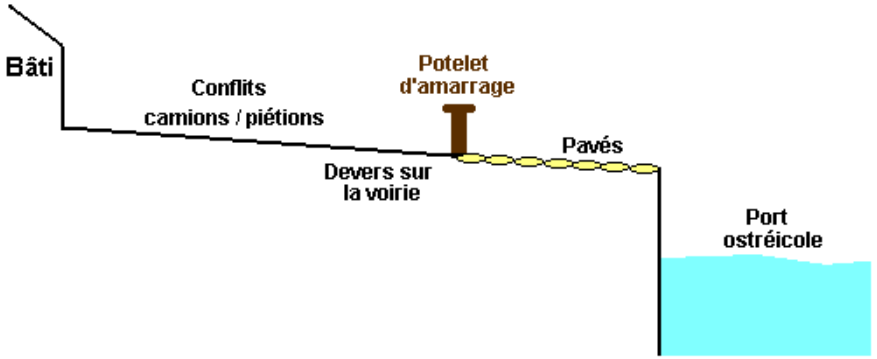
Périmètre : Le Château d’Oléron

Date : le 6 juin 2007

## Aménagement de la voirie

Le long du Port Ostréicole, il y a une chaussée bordée par un cheminement piéton soit trottoir soit accotement. Ce cheminement se situe au pied des bâtiments. Le long des bâtiments, ainsi qu’au milieu de la chaussée, il y a des emplacements de stationnement matérialisés au sol. 22 ont été comptabilisés, mais aucun n’est réservé aux personnes handicapées.



Vue Globale



## Cheminements piéton

- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

A l'angle avec l'avenue du Port, la largeur du trottoir est de 0,95 m, mais est réduite ponctuellement à 0,32 m suite à un obstacle. Entre ce trottoir et le bassin, il y a une chaussée d'environ 11 m de large. Au n°126, la largeur du trottoir est réduite de 0,95 m à 0,80 m suite à un obstacle ponctuel. Toujours au n°126, la largeur du trottoir est réduite ponctuellement de 0,95 m à 0,70 m suite à un obstacle. De la même façon, la largeur du trottoir est réduite de 0,95 m à 0,83 m. Puis le trottoir s'interrompt à cause de marches. Passé ces marches, il n'y a plus ni trottoir ni accotement, mais un large passage d'environ 8,40 m et de dévers égal à 11 %. Cette voirie sert à la fois au passage des voitures et des piétons. Cette voirie est doublée côté bassin d'un cheminement de 3,43 m de large, sur lequel se trouve des bites d'amarrage pour les chalands. Il n'y a aucune délimitation physique pour séparer ce cheminement du bassin. Derrière l'imprimerie du port, la largeur de la chaussée se réduit. Le cheminement côté bassin ne fait plus que 2 m de large. Pour accéder à la terrasse du restaurant Les Flots Bleus, il faut franchir 5 marches. A l'intersection avec l'Avenue du Port, il y a de nouveau un trottoir de 1 m de large. Pour monter sur ce trottoir, il faut franchir une marche de 10 cm de haut.

- **Revêtement de surface :**

Sur l'Avenue du Port, le revêtement est fait de béton lisse. La bordure du trottoir est fortement dégradée.
Le revêtement de la chaussée est fait de enrobé « abîmé ».
Le cheminement qui longe le bassin est fait de petits pavés non joints.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR** :

Borne incendie, sur une dalle de béton, située à l'angle avec l'Avenue du Port. Cette dalle laisse un passage de 0,25 m sur 0,95 m.
Panneau de signalisation, derrière le n°126, laissant un passage de 0,70 m sur 0,95 m.

## Interfaces entre les différents modes

- **Zone de conflits PMR-voiture :**

De nombreuses voitures sont garées sur le trottoir, laissant parfois moins de 30 cm de passage.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

A l'angle avec l'avenue du Port, de la végétation empiète sur le trottoir.
Derrière le n°126, une gouttière empiète sur le trottoir, laissant 0,80 m de passage au lieu de 0,95 m.
Derrière le n°126, une gouttière empiète sur le trottoir, laissant 0,83 m de passage au lieu de 0,95 m.
Derrière le n°126, il y a des marches qui empiètent sur le trottoir. Ces marches ont des hauteurs de 24 cm et 10 cm. Au-delà de ces marches, il n'y a plus de trottoir.

# Le Grand-Village-Plage

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Allée des Pins** (à partir du 1er passage piéton)

Périmètre : Le Grand-Village -Plage

Date : le 05 juin 2007

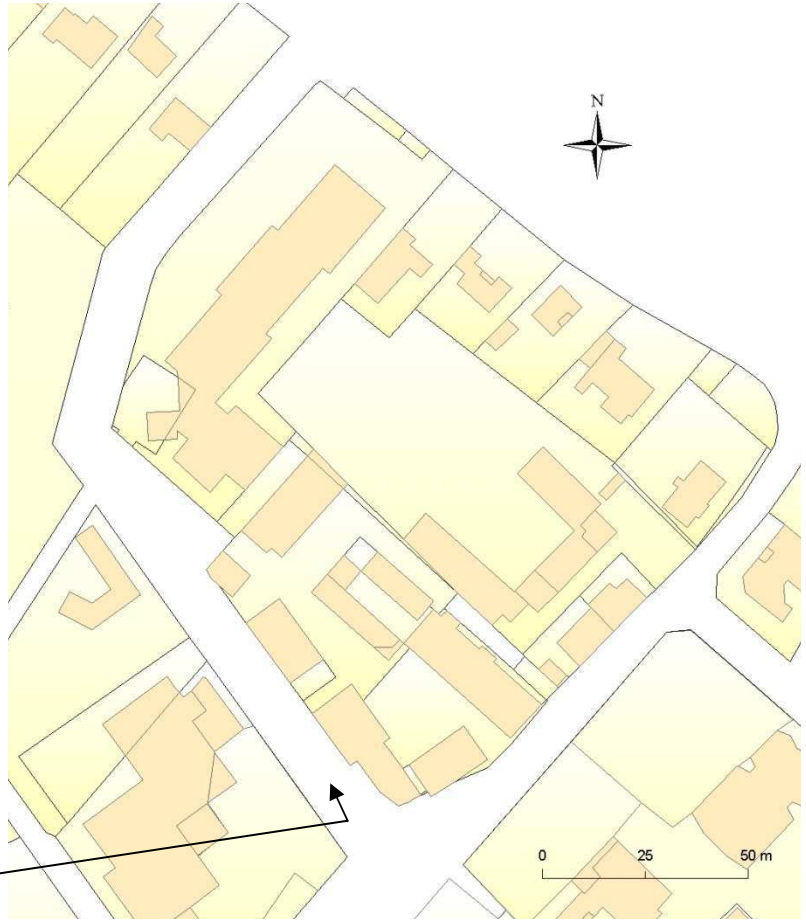
## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :**

Il s'agit d'une rue en double sens, bordée de trottoirs de chaque côté.






N
0
25
50 m

- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Côté de la ZAC :



Le cheminement piéton est large de 1,50 m et présente un dévers de 8%.

Juste après la ZAC, le cheminement piéton est large de 1,48 m, et présente un dévers de 6% et une pente de 8 %. A partir du changement de revêtement, il y a un dévers de 5 % et une largeur de trottoir de 1,68 m.



Il y a 9 garde-corps bordant le cheminement piéton jusqu'au niveau de la maison de retraite. La majorité réduit ponctuellement la largeur du cheminement. Ils sont espacés de 2 m.

Devant la maison de retraite, au niveau du portail d'entrée on a un ressaut de 5 cm. Dans la cour devant la maison de retraite il y a 3 places de parking dont une réservée aux personnes handicapées.

Côté du supermarché :



Le trottoir est large de 1,10 m puis s'élargit à 1,15 m le long des places de parking.

Après le restaurant, le trottoir s'élargit à 2,16 m.
Au niveau de la sortie du parking, pour descendre du trottoir, il y a une bordure chanfreinée de 8 cm. Au niveau de la sortie il y a un dévers de 9% et une pente de 10% pour remonter sur le trottoir. La largeur du trottoir est de 1,54 m.



Devant l'ancien marché couvert on a un large trottoir de 6m sur lequel stationnent des voitures, elles réduisent alors le cheminement piéton à 0,70 m/1,10 m selon les voitures. On a un dévers de 7,5 % au début du marché couvert et un dévers de 2,5 % à la fin du marché couvert.

Ensuite le trottoir est large de 3,53 m puis il se réduit à l'angle avec le camping à 0 m. Pour descendre du trottoir, on a une bordure chanfreinée de 7,5 cm. Il n'y a plus de trottoir au niveau de l'entrée du parking du camping. Pour remonter sur un trottoir de 12 % de pente de et de 12,5 % de dévers, il faut franchir une marche de 2 cm de haut. En face de la maison de retraite, il y a un accotement de 1,77 m de large on a un dévers de 9 % et une pente de 7,5 %. Après le passage piéton, il y a de nouveau un trottoir avec une bordure de 13 cm de haut.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

Le premier passage piéton : cf fiche boulevard Plage-carrefour.
Au niveau du deuxième passage piéton, il y a une pente de 12 %. Du côté de la ZAC, on a un abaissé de bordure de trottoir aux normes, de l'autre côté on a une bordure de trottoir chanfreinée de 7,5 cm. Il y a deux arceaux mobiles en bout du passage piéton, pour empêcher les voitures de circuler dans la ZAC. En face de l'ancien marché couvert, il y a un troisième passage piéton donnant sur deux bordures de trottoir chanfreinées de 7 cm et 8 cm de haut. Du côté de la maison de retraite, le bord du trottoir au niveau du passage piéton est déformé suite aux racines des pins. Au niveau de la maison de retraite, il y a un passage piéton donnant sur une bordure de trottoir de 9 cm (côté maison de retraite) et sur un abaissé de bordure de trottoir aux normes de l'autre côté.

- **Revêtement de surface :**

Du côté de la ZAC, le trottoir est recouvert de deux types de revêtement : du côté de la chaussée, c'est du béton lavé et du côté des magasins également. Ces deux revêtements sont séparés par une ligne de dalles lisses de teinte rouge. (PHOTO) Le revêtement en béton lavé matérialise le cheminement piéton, celui en galets incrustés matérialise la zone d'étalage des magasins ou les terrasses des commerçants. Après la ZAC, il y a un changement de revêtement pour le cheminement piéton, on passe du béton lavé à de l'enrobé abîmé.

Du côté du supermarché, le revêtement du trottoir est de l'enrobé fortement dégradé par endroit (PHOTO) et couvert d'aiguilles de pins.
Après l'accès au parking du camping, il y a un changement de revêtement du trottoir, il s'agit de béton lavé.
En face de la maison de retraite, le revêtement du trottoir est de l'enrobé.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD de TROTTOIR** :



Grille d'évacuation des eaux, située sur le cheminement piéton, juste en face du distributeur de billets.
Grille d'évacuation des eaux hors du cheminement piéton, juste en face du distributeur de billets.

Lampadaire réduisant le passage à 0,82 m au lieu de 1,50 m.
Arbre (pin) dont les branches sont à hauteur du visage.
Grille d'évacuation des eaux, située sur le cheminement piéton mais laissant un passage de 1,40 m.
Arceaux mobiles pour empêcher les voitures de circuler dans la ZAC, situés en bout du 2$^{éme}$ passage piéton, et réduisant la largeur à 1,20 m au lieu de 4,20 m.
Grille d'évacuation des eaux, hors du cheminement piéton.
Lampadaire, réduisant le passage à 0,80 m au lieu de 1,50 m.



Arbre (pin), réduisant le passage à 1,30m au lieu de 1,68m.
Garde corps, réduisant le passage à 1,33 m au lieu de 1,55 m.
Garde corps, réduisant le passage à 1,23 m au lieu de 1,55 m.
Garde corps, réduisant le passage à 1,30 m au lieu de 1,53 m.
Garde corps, réduisant le passage à 1,32 m au lieu de 1,54 m.
Garde corps, réduisant le passage à 1,28 m au lieu de 1,54 m.
Garde corps, réduisant le passage à 1,37 m au lieu de 1,59 m.

Arbre (pin) réduisant le passage à 1,30 m au lieu de 1,96 m.
Bordures de trottoir, séparant les places de stationnement le long de la voirie et le cheminement piéton. Elles sont espacées de 66cm et mesurent 1 m de long.
Arbre (pin), réduisant le passage à 1,22 m côté voirie au lieu de 6 m. Il peut être facilement contourné s'il n'y a pas de voiture stationnée.

## Equipements

- (A) **: Equipement public au sein du cheminement piéton :**

Distributeur de billets, juste devant on a une pente de 10 %, la hauteur de l'écran et de la fente pour insérer la carte est de 1,33 m.
Banc hors du cheminement, situé après la ZAC en face du 3ème passage piéton.
Banc hors du cheminement situé à l'angle de la maison de retraite, il y a des gravillons qui rendent son accès difficile.
Cabine téléphonique, le socle de la cabine est au même niveau que le trottoir, les dimensions de la cabine correspondent aux normes standards. Devant la cabine, il y un arceau métallique qui laisse moins de 1,50 m de diamètre quand les portes de la cabine sont ouvertes.



- **Le jalonnement, la signalisation, les informations visuelles/auditives :**

Depuis l'école, située dans la ZAC, jusqu'au passage piéton au niveau de la ZAC, on a un marquage au sol jaune en forme de pas, matérialisant le cheminement que les enfants doivent emprunter pour traverser l'Allée des Pins.

# Fiche de l’état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Boulevard de la Plage**

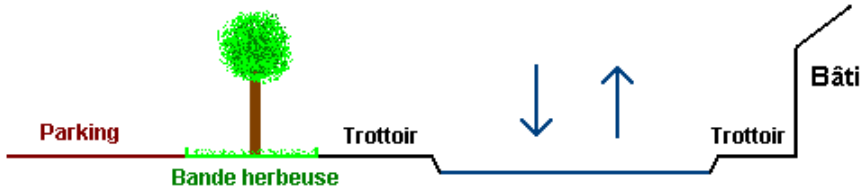
Périmètre : Le Grand-Village-Plage

Date : 5 juin 2007

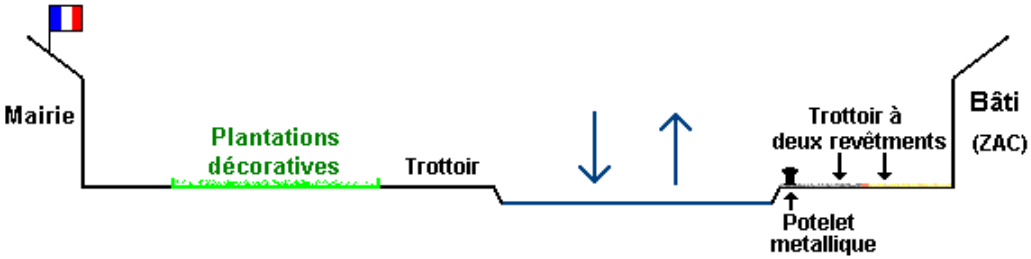
## Aménagement de la voirie

Le boulevard de la Plage est a double sens.

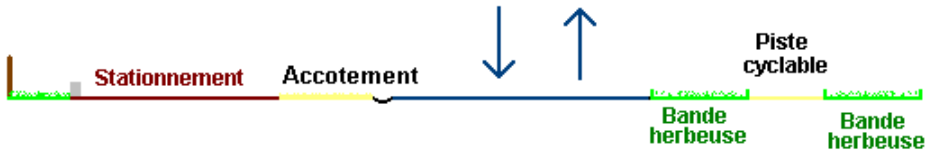
Au niveau du parking devant la salle Polyvalente G.Esnard :




Entre la Mairie et la ZAC :



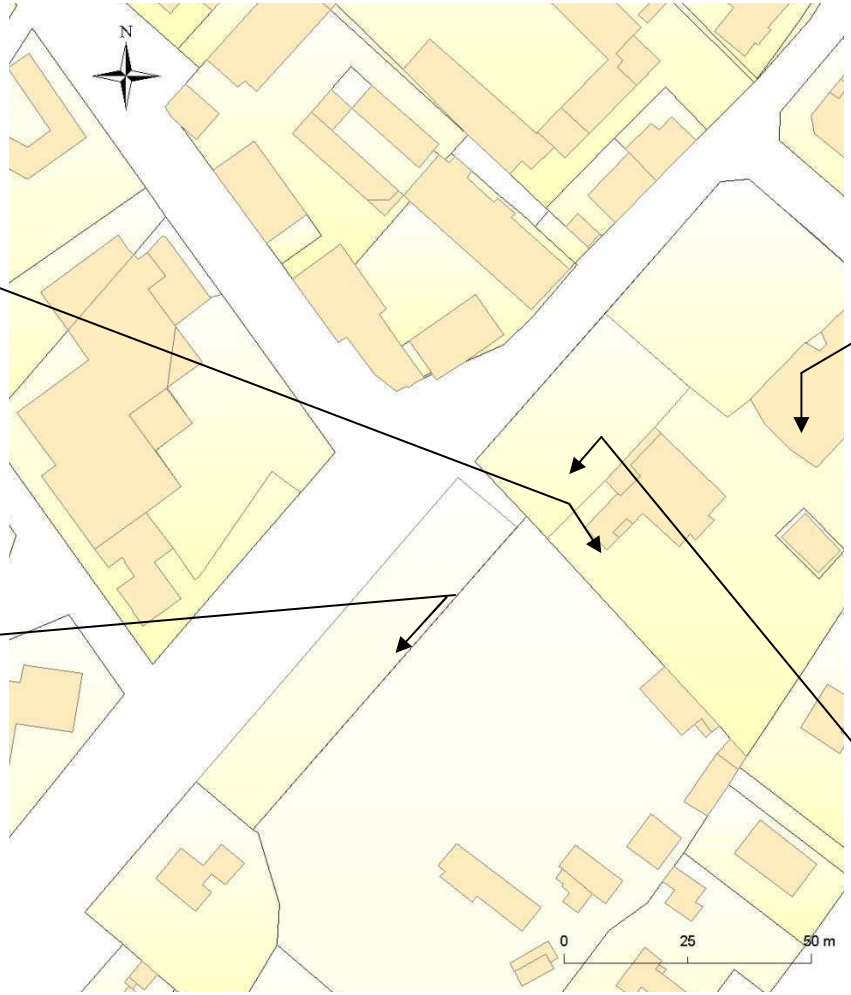

Avant l’allée des Cagouilles :






Après l'allée des Cagouilles :










- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Côté pair:



Du n°4 à l'entrée de la ZAC, le cheminement à une largeur supérieur à 2,47 m.

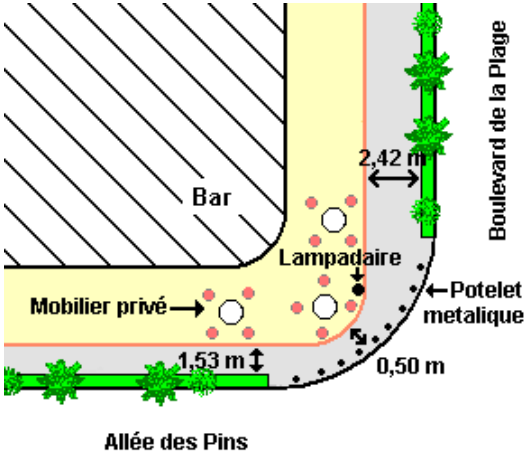
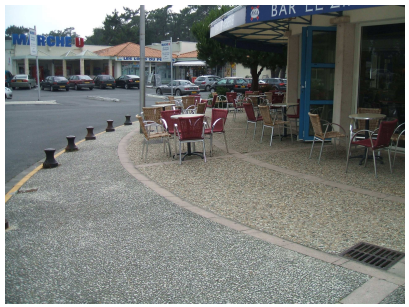



***Schéma 1***



Cependant devant le n°6, un obstacle positionné au centre du cheminement induit un rétrécissement à 1,31 m côté bâti et à 1,24 m côté voirie. Ensuite on arrive au carrefour avec l'entrée de la ZAC, la il y a un cheminement de plus de 1,40 m avec un dévers-pente de 5 %.

Ensuite, la largeur de cheminement est de 2,42 m et il y une entrée vers un restaurant aux normes.



Après le cheminement se réduit jusqu'à 0,50 m dans l'angle au rond point pour s'agrandir à 1,53 m. (voir schéma 1)

Ensuite la largeur s'agrandit à 2,33 m devant le passage piéton. De l'autre côté du passage pour piéton la largeur est de 1,18 m et il faut passer devant l'accès au Supermarché pour les véhicules. Après cet accès il y a une pente de 16 % sur 50cm avec une largeur de cheminement de 1,24 m suivit d'une pente de 3 % en montant vers le rond-point et 7 % au niveau du rond-point, à l'angle du boulevard de la Plage et de l'allée des Pins. Ce cheminement est de 1,80 m de large.



Au niveau du passage piéton, le cheminement change et se confond avec la piste cyclable qui continue le long du boulevard. Deux accès de 2,40 m y mènent. Le premier accès se fait du côté du passage piéton, le second du côté du parking du supermarché. Cependant, ils sont obstrués par deux poteaux en bois, l'un côté passage piéton laissant 1,30 m et 1,05 m de chaque côté et l'autre, juste devant le parking laissant 1,15 m et 1,20 m de part et d'autre. De plus ils présentent des pentes de 6 % côté passage piéton et de 11 % côté parking. (voir schéma 2)

La piste cyclable continue vers un kiosque le long d'un cheminement d'une largeur de 2,16 m avec une pente de 9 %. Après ce kiosque, la piste s'étend sur 2,60 m de large puis emprunte un passage piéton traversant l'allée des Cagouilles. Cependant, un obstacle réduit l'accès à ce passage piéton de 1,20 m de chaque côté, et une grille est présente sur ce passage. Après la traversée piétonne, il y a une placette en béton lavé avec une pente de 3 %, permettant facilement la liaison avec le second passage piéton traversant le boulevard de la Plage. La piste cyclable se poursuit par la suite avec une largeur de 2,10 m.

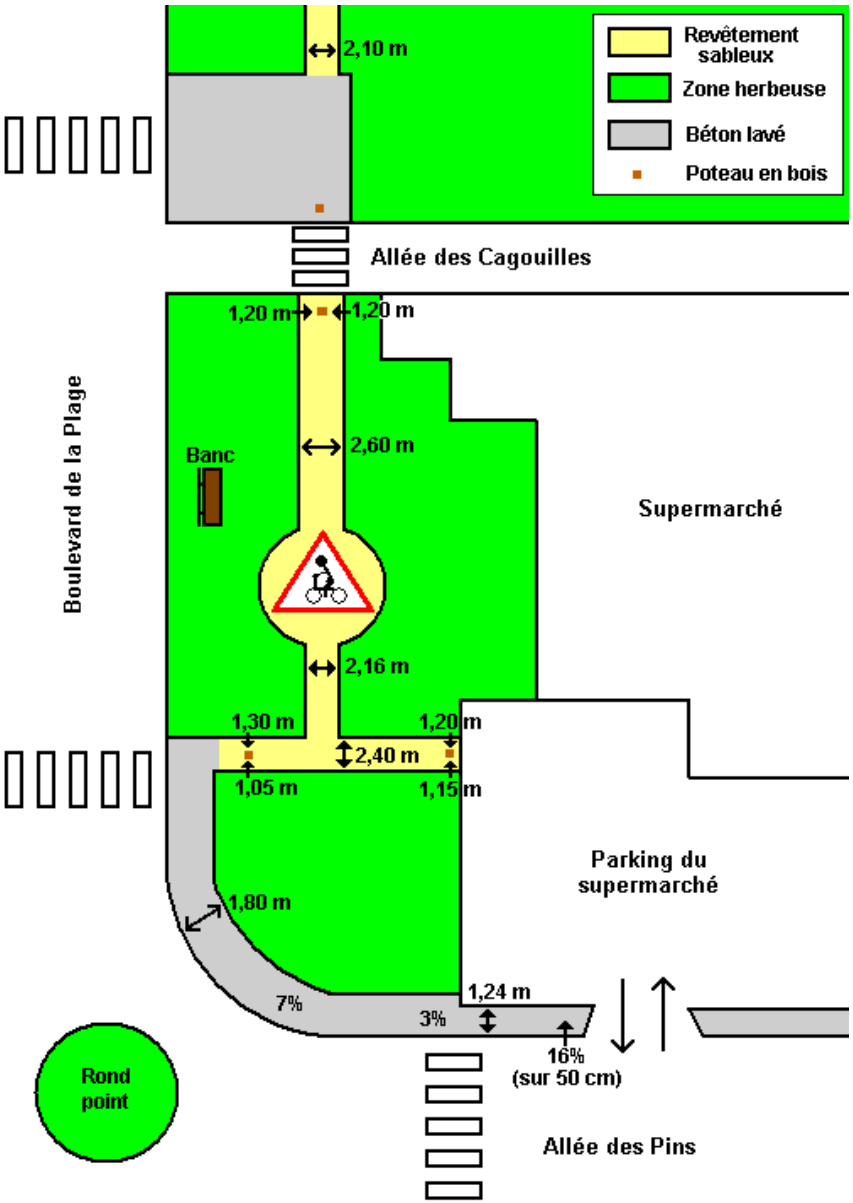



***Schéma 2***

Côté Place de la Mairie :

Départ au niveau du parking devant la salle Polyvalente G.Esnard. Ce parking, n'a pas de place matérialisée au sol, il n'y a pas de place réservée aux personnes handicapées. Il permet l'accès à la salle polyvalente, le revêtement est en enrobé. A l'angle de la rue des Gros joncs, la largeur du trottoir est de 1,79 m avec une pente de 6,5 %. Il y a une traversée rue des Gros joncs, permettant l'accès à la pharmacie (dont l'accès se fait par une marche de petite taille, porte qu'il faut tirer et poigné d'une hauteur de 1 m). En face du n°6, la largeur du trottoir est toujours de 1,79 m. En face de l'entrée de la ZAC, il y a un obstacle sur le trottoir qui réduit le cheminement à 1,13 m sur 1,79 m. Ce cheminement permet d'accéder à deux ERP : la mairie avec sa salle des votes et l'office du tourisme. La place devant ces ERP est en gravillon rouge, à la fin de la place la largeur du trottoir est 1,89 m. Un obstacle sur le trottoir devant la place de la mairie réduit le cheminement à 1 m sur 1,89 m de trottoir. A la fin de cette place, le trottoir change de revêtement, et devient un accotement, possédant une largeur de 1,80 m et une pente de 6,5 %.Il y a un accès à une piste cyclable par une pente de 4 % et une largeur de 4 m. Le long de l'accotement, il y a ensuite 24 places de parking dont 3 réservées aux personnes handicapées de largeur égale à 3,30 m mais sans panneau de signalisation et une place réservée aux taxis. A la fin de ce stationnement, il y a de nouveau un accès à la piste cyclable. A partir de cet endroit, l'accotement est séparé de la voirie par des potelets en bois de 69,5 cm de haut et espacés tous les 2,50 m. Une traversée piétonne permet d'accéder à la place commerçante.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

Le passage piéton en face du parking donnant sur la pharmacie rue des Gros Joncs, possède des abaissés de bordures de trottoir sans bande d'éveil de vigilance.

Le passage piéton en face du n°4 du boulevard de la plage, n'est pas aux normes, la bordure du trottoir coté parking est chanfreinée et possède une hauteur de 8,5 cm ; et de l'autre côté, la bordure chanfreinée a une hauteur de franchissement de 9 cm.



Le passage piéton en face de l'entrée de la ZAC, n'est pas aux normes, la bordure du trottoir coté Mairie est chanfreinée et possède une hauteur de 8 cm, de l'autre coté l'aménagement réalisé est décalé par rapport au marquage au sol, il reste une succession de deux ressauts de 2 cm séparés de 30 cm.



Le passage piéton en face de la Mairie, n'est pas aux normes, la bordure du trottoir coté mairie est chanfreiné et possède une hauteur de 8 cm, de l'autre coté la bordure non chanfreiné possède une hauteur de 12 cm.

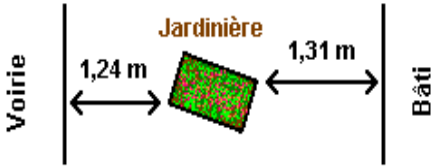
Au carrefour avec la rue des Pins : Le passage piéton possède un abaissé de bordure de trottoir de trottoir de 3 cm arrondi avec une pente de 13 %. Une grille d'évacuation des eaux se trouve sur celui-ci. De l'autre côté il y une bordure non chanfreinée de 9 cm de haut.
Le passage piéton en face de la place commerçante, possède un abaissé de bordure de trottoir aux normes du fait que ce soit un accotement de chaque coté. La pente est de 5 % et les dévers sont de 6 %.
Le passage piéton traversant l'allée des Cagouilles, présente des abaissés de bordures de trottoir aux normes.
Le second passage piéton en face de la place commerçante, possède des abaissés de bordure de trottoir aux normes du fait que ce soit un accotement de chaque coté.

- **Revêtement de surface :**

Du parking jusqu'à la place devant la mairie, le revêtement est en enrobé rouge dégradé. C'est le même revêtement du n°4 à l'entrée de la ZAC. Ensuite de la ZAC jusqu'au carrefour avec la rue des Pins, le trottoir est recouvert de deux types de revêtement : du côté de la chaussée, on a du béton lavé et du côté des magasins on a aussi du béton lavé. Ces deux revêtements sont séparés par une ligne de dalles lisses de teintes rouge. (PHOTO) Le revêtement en béton lavé matérialise le cheminement piéton, celui en « galets incrustés » matérialise la zone d'étalage des magasins ou les terrasses des commerçants.
Après le carrefour avec la rue des Pins, l'accès au Supermarché est en enrobé et ensuite le cheminement se poursuit en béton lavé jusqu'au passage piéton. Ensuite le cheminement emprunte un chemin sableux pour finalement revenir sur du béton lavé devant le dernier passage piéton. La piste cyclable de son côté continue sur un chemin sableux.
Sur la place devant la mairie, le revêtement est en gravillon rouge et en enrobé rouge. Après cette place, le revêtement est en béton lavé avec une granulométrie moyenne (neuf). Au niveau de l'implantation de potelets en bois, le revêtement est sableux avec des petits gravillons (calcaire).

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**




Côté Pair :

Jardinière au n°6, au centre du cheminement, induisant un rétrécissement de 1,31 m côté bâti et de 1,24 m côté voirie.
Grille d'évacuation des eaux, dont la largeur des fentes est de plus de 2 cm devant le coiffeur mais facilement contournable.
Grille d'évacuation des eaux, dont la largeur des fentes est de plus de 2 cm devant le café mais le long d'un côté du cheminement de 2,42 m de large.
Grille d'évacuation des eaux, dont la largeur des fentes est de plus de 2 cm mais hors du cheminement mais au sein de la terrasse du café
Lampadaire devant le café à la limite du cheminement de 50 cm.
Grille d'évacuation des eaux, dont la largeur des fentes est de plus de 2 cm devant le café à la limite du cheminement de 50 cm.
Grille d'évacuation des eaux, dont la largeur des fentes est de plus de 2 cm au sein du passage pour piéton traversant la rue des Pins.
Poteau en bois, laissant 1,30 m et 1,05 m sur 2,40 m à l'entrée de la piste cyclable.
Poteau en bois, laissant 1,15 m et 1,20 m sur 2,40 m sur le chemin sableux devant le parking du supermarché.
Poteau en bois, laissant 1,20 m de part et d'autre de celui-ci pour accéder au passage piéton traversant l'allée des Cagouilles.
Grille d'évacuation des eaux, dont la largeur des fentes est de plus de 2 cm au sein du passage piéton traversant l'allée des Cagouilles.
La terrasse du café occupant plus des 2/3 de la place disponible et ne laissant qu'un cheminement de 50 cm au minimum.

Coté Place de la mairie

Plaque trottoir, laissant 1 m de passage sur 1,89 m de trottoir devant la place de la Mairie.
Banc, en face de l'entrée de la ZAC, laissant 1,13 m de passage sur 1,79 m de trottoir.

## Interfaces entre les différents modes

- **Zone de conflits PMR-vélo :** Utilisation commune de la piste cyclable par les vélos et les piétons après le rond point du carrefour avec la rue des Pins.
- **Zone de conflits PMR-voiture :** Conflit entre les piétons et les voitures entrant sur le parking du supermarché.

Equipements

- (A) **: Equipement public au sein du cheminement :**
  Banc sur le bord de l'accotement, juste avant les places de parking.  Banc proche de la piste cyclable.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Place commerçante**

Périmètre : Le Grand-Village-Plage

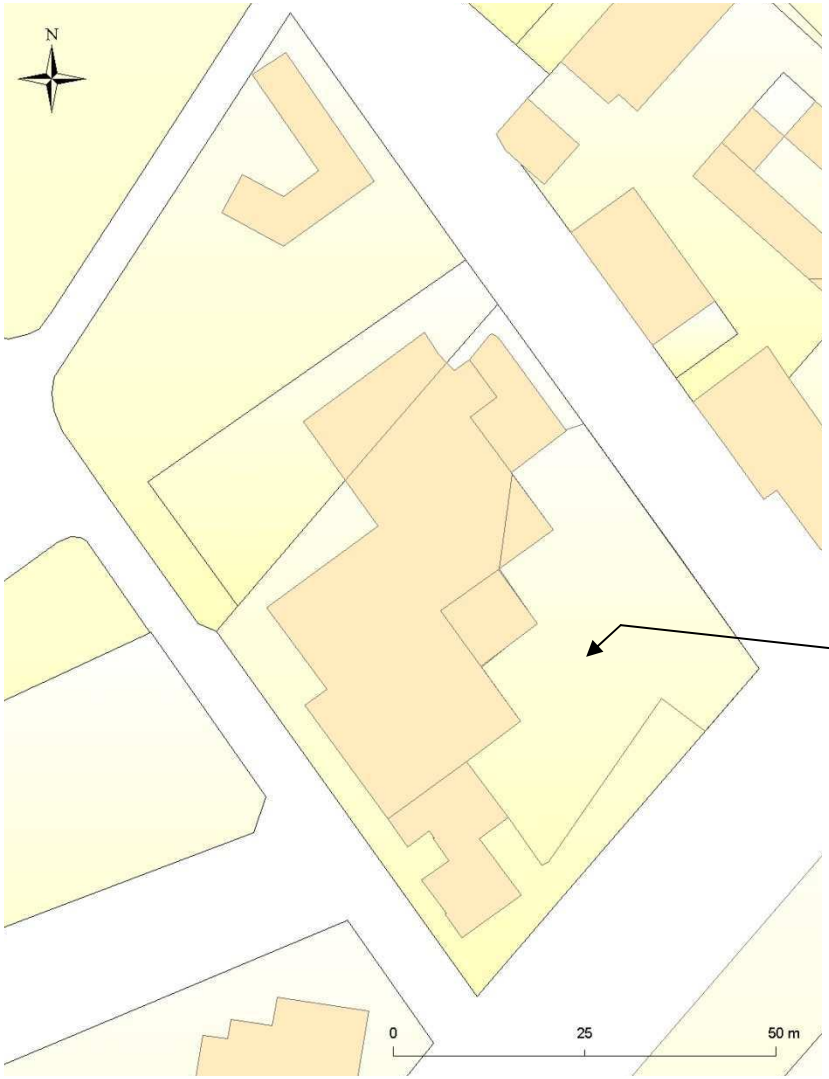
Date : le 5 juin 2007

## Aménagement de la voirie

Cette place se situe à l'angle de l'allée des Pins et du boulevard de la Plage.

Cette place est en fait un parking entouré de commerces, dont un super marché. Le parking comprend 27 places, dont une réservée aux personnes handicapées, de 3,67 m de large.

## Vue Globale






## Cheminements piéton

- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Entre les places de parking et les commerces, il y a un cheminement piéton de plus de 1,40 m de large.
(Le pas de porte de la boulangerie pâtisserie se situe au même niveau que le cheminement. Il en est de même pour le marchand de chaussures, le coiffeur, l'agence immobilière, la presse. Tous ces commerçants ont une seule porte d'une largeur d'environ 0,70 m de large. Le super marché a quant à lui des doubles portes automatiques avec un petit ressaut de 1 cm de haut au bas de celles-ci. De la même façon que les autres commerces, son pas de porte se situe au niveau du cheminement. Pour le restaurant, il faut d'abord accéder à la terrasse et ceci en franchissant une marche de 4 cm de haut.

- **Revêtement de surface :**

Le revêtement de cette place est fait d'enrobé.

## Equipements

- (A) **: Equipement public au sein du cheminement :**

Cabine téléphonique, sur le côté « Boulevard de la Plage » de la Place. Pour rentrer à l'intérieur de la cabine, il faut franchir une marche de 14 cm de haut.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **ZAC**

Périmètre : Le Grand-Village-Plage

Date : le 5 juin 2007

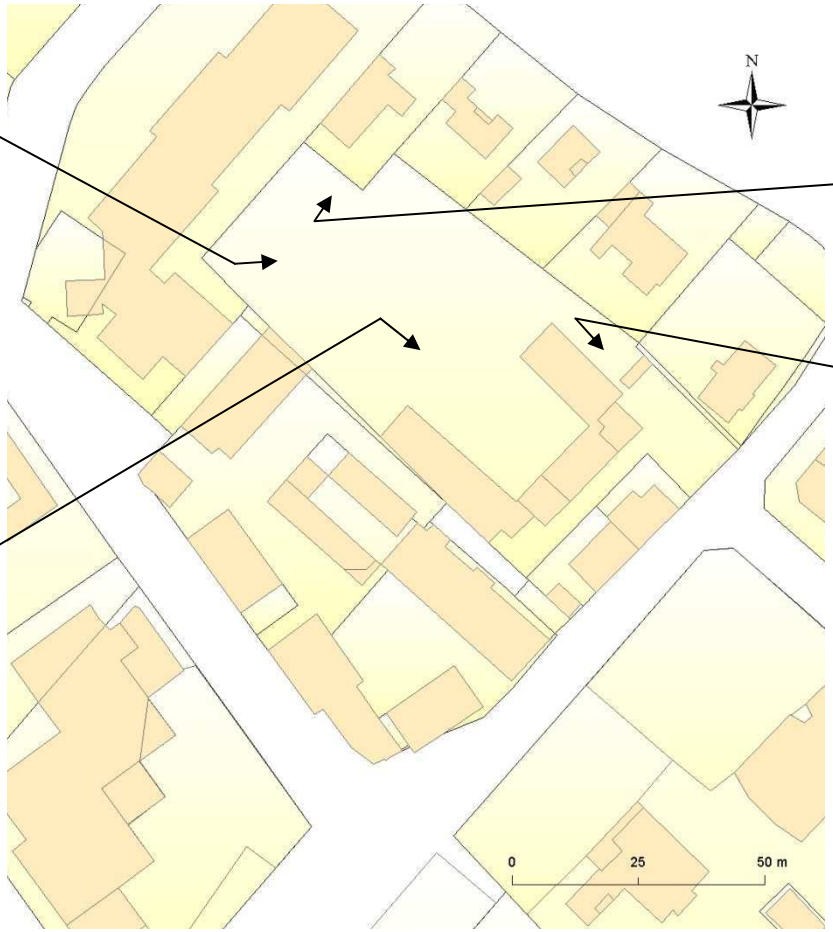
## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :**

La ZAC est un espace entièrement piéton. Elle se situe au carrefour avec l'Allée des Pins et le Boulevard de la Plage.

## Vue Globale













- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**



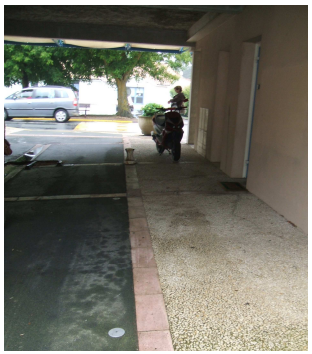
D'un trottoir se situant derrière la maison de retraite, on peut accéder à la ZAC par un escalier.
Pour monter sur ce trottoir, il faut franchir une marche de 14 cm de haut. L'escalier possède une rambarde centrale avec 1,40 m de passage de chaque côté. Il y a deux marches de 22 et 15 cm de haut, avec un giron de 40 cm puis un palier de repos de 1,50 m et enfin deux autres marches de 17 et 15 cm de haut avec un giron toujours égal à 40 cm.
De l'allée des Pins, on peut également accéder à la ZAC mais ce par une pente de 15 %. A l'intérieur de la ZAC, la largeur des cheminements est supérieure à 1,40 m. Des deux entrées précédemment décrites, on aboutit sur un cheminement de 5 % de pente donnant accès à des restaurants, à des ateliers associatifs et à l'école. Du portail de l'école jusqu'au passage piéton qui permet de traverser l'allée des Pins, un cheminement a été matérialisé au sol par des pastilles de couleur jaune.



Perpendiculairement à ce premier cheminement, il y en a deux autres. L'un mène à une petite placette sur laquelle se situe la Poste. La largeur du cheminement est de 2 m au pied des commerces du côté de la Poste et de 1,87 m de l'autre côté. (Le pas de porte de la Poste se situe au même niveau que le cheminement, ce qui la rend totalement accessible.) Au milieu de la placette, il y a des jeux pour enfants non accessibles aux personnes handicapées.



De cette placette, il y a un passage de 1,62 m de large, qui permet d'accéder à l'angle entre l'Allée des Pins et le Boulevard de la Plage.



Le second cheminement longe l'école et aboutit sur le Boulevard de la Plage. A cet endroit le cheminement présente un devers de 7 %.

Remarque : Il doit sans doute être difficile pour les personnes mal voyantes de se repérer sur la Placette de la Poste, étant donné l'agencement de l'aire de jeux et des jardinières.
L'indication de la Poste par un petit panonceau sur le boulevard de la Plage à l'entrée de la ZAC est difficilement lisible, car en partie obstruée par des branches d'arbres.

- **Revêtement de surface :**

Le revêtement de la ZAC est fait de béton lavé ou d'enrobé.

## Obstacles aux déplacements

- (1) **: MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR** :

Grilles d'évacuation des eaux (au nombre de 12), dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm. Toutes ces grilles se situent dans les rigoles des cheminements piétons.



## Equipements

- (A) **: Equipement public au sein du cheminement piéton :**

Boite aux lettres, se situant dans un passage couvert d'1,55 m de large, de la ZAC. La fente se situe à 1,14 m de haut.
Banc, se situant sur le bord de l'aire de jeux pour enfants.

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Mairie et Salle des votes**

Adresse : Place de la Mairie

Périmètre : Le Grand-Village-Plage

Date : le 5 Juin 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :** largeur du cheminement supérieur à 1m40, espace partagé voitures et piétons.
- **Présence de jardins ou de cours** : présence d'un jardin ouvert

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches** :*Salle des votes : il y a 6 marches qui font respectivement 15cm, 15cm, 16cm, 15,5cm, 15,5cm, 16cm, de hauteur avec un giron de 30 cm environ, puis il y a un pallier de 99 cm de giron puis une marche de8,5cm avec un giron de 34cm au pied de la porte, à l'intérieur il y a une rampe en bois pour accéder à la salle.

  *Mairie **:** il y a une rampe de 12% faisant 1m06 de large puis 1m25.Il y a aussi des escaliers de 4 marches faisant respectivement 17cm, 14cm, 15cm, 16cm, avec un giron de 35cm. Une marche de 16,5cm de haut permet d'accéder au pallier devant la porte d'entrée de la salle des votes.

- **Dimension de la porte** :*Salle des votes : Porte à deux battants laissant un passage de 72cm (X2).
  *Mairie : Porte à deux battants dont un s'ouvrant difficilement car il est bloqué, laissant un passage de 72 cm (X2).Il y a un ressaut de 2cm au niveau de la porte d'entrée.

## Equipements du bâtiment

- **Hauteur des comptoirs :***Mairie : il y a un comptoir de 1m11 de haut, aucun abaissement n'est prévu pour les personnes de petite tailles ou les personnes en fauteuil.

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Office du tourisme**

Adresse : Place de la Mairie

Périmètre : Le Grand-Village-Plage

Date : le 5 Juin 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :** largeur du cheminement supérieur à 1m40, espace partagé voitures et piétons.
- **Présence de jardins ou de cours** : présence d'un jardin ouvert

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches** : Il y a 4 marches faisant respectivement 20,5cm, 16,5cm, 15,5cm, de hauteur avec un giron de 35 cm environ.
- **Dimension de la porte :** Il y a une porte d'entrée à deux battants, laissant 75,5 cm (X2), il y a un ressaut chanfreiné de 1cm au bas de la porte d'entrée.

## Equipements du bâtiment

- **Hauteur des comptoirs :** La hauteur du comptoir est d'1m10, il n'y a rien de prévu pour les personnes de petites tailles ou les personnes en fauteuil.

# Relevés de terrain

**Stage de groupe**

*Ingénieurs 2ème année*



Avril - Juillet 2007

Marine DEBROECK Pascal DELFORGE Jessica DUCROCQ Sophie LAINE Cyrielle TOSI

# Relevés de terrain

**Stage de groupe**

*Ingénieurs 2ème année*

**Tuteurs : Hervé AMIOT et Sébastien LARRIBE**

Avril - Juillet 2007



Marine DEBROECK Pascal DELFORGE Jessica DUCROCQ Sophie LAINÉ Cyrielle TOSI

# SOMMAIRE

## Table des matières


**Saint-Denis d'Oléron** ..... **7**

**La Brée-les-Bains** ..... **45**

**Saint-Georges d'Oléron** ..... **97**

**Saint-Pierre d'Oléron** ..... **135**

**Dolus d'Oléron** ..... **247**

**Le Château d'Oléron** ..... **284**

**Grand-Village-Plage** ..... **304**

**Saint-Trojan-les-Bains** ..... **331**

# Saint-Denis d’Oléron

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Place et Rue de l'Ormeau**

Périmètre : Saint-Denis d'Oléron

Date : le 4 juin 2007

## Aménagement de la voirie

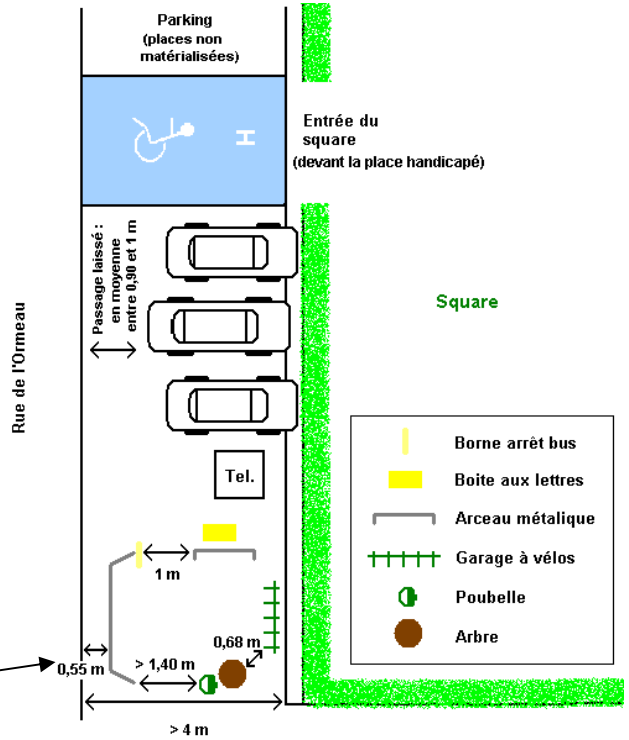
- **Usages des différents espaces :**

Voirie bordée de chaque côté par des trottoirs. Cette rue débute du côté des numéros pairs par une petite placette appelée « Place de l'Ormeau ».




Du n°1 au n°11

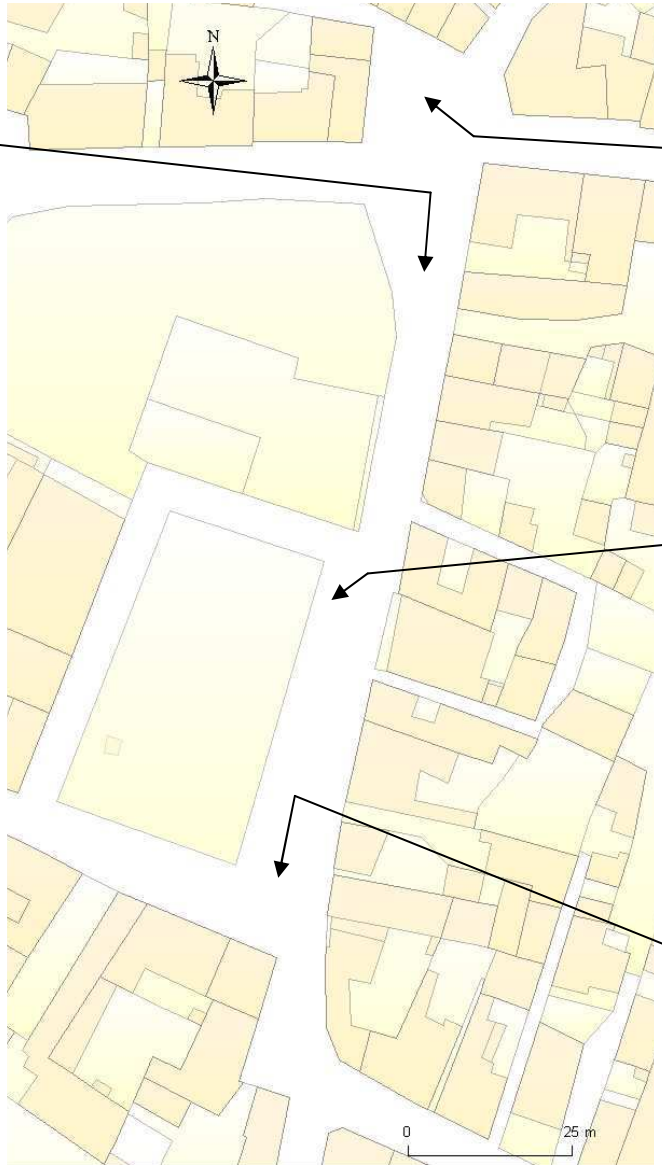





En face du n°11 au n°17

## Vue Globale












- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Place de l'Ormeau : (du côté des numéros pairs)



Pour monter sur la place, il faut franchir une marche de 12 cm de haut. En haut de cette marche, le cheminement a une largeur de 97 cm et une pente égale à 4 %. Une fois passé cette entrée, le cheminement entre les bandes herbées est de 1,52 m de large.

Côté pair :



Après la place de l'Ormeau, le cheminement a une largeur de 75 cm. Une fois le carrefour avec la rue de Chassiron passé, le cheminement a une largeur de 89 cm le long d'une parcelle en chantier.



La largeur de cheminement devant le passage pour piéton en face du n°5 est de 35 cm. Les travaux de la nouvelle pharmacie rendent ensuite le trottoir impraticable. Nous arrivons, après, au square de Verdun. Au début de ce square le cheminement y est très difficile car beaucoup d'obstacles potentiels y sont réunis. (cf schéma ci dessus).
Il y a ensuite des places de parking mal matérialisées le long du reste du square avec toutefois une place banalisée (mais il manque le panneau interdiction de stationner) pour personne handicapée d'environ 3 m de large située juste en face de l'entrée du square.

Cependant même si cela rend l'accès plus facile et qu'il n'y a pas de différence de hauteur pour y accéder, la circulation est impossible dans le square à cause du revêtement en sable. Toutefois ce square comprend 4 bancs sous les arbres. Notons que les voitures stationnées réduisent la largeur de cheminement praticable entre 0,90 m et 1 m au lieu de laisser 4 m de large. A l'angle de la rue Ballanger, aucun cheminement ni passage piéton n'est présent. De l'autre côté le cheminement est large de 74 cm excepté un passage de 36 cm qui débouche sur un trottoir de 65 cm de large à l'angle de la rue. Ensuite il y a une largeur de plus de 1,40 m devant un magasin dont l'accès se fait par une marche de 6 cm.

Côté impair :

Devant le n°1, la largeur du trottoir est d'1,17 m, mais est réduite ponctuellement à 1 m suite à un obstacle. Entre les n°1 et 3, il y a une sortie de garage, le trottoir présente donc une pente de 12% mais ce sur 50 cm de long seulement. La largeur du trottoir devant cette sortie de garage est de 98 cm. Puis passé cette sortie de garage, le trottoir présente une pente de 5%. Devant le n° 3, la largeur du trottoir est de 1,05 m. (Au n°3, il y a un restaurant présentant une marche de 8 cm de haut au pied de sa porte d'entrée.) A la fin de la parcelle du n°3, il y a une pente de 8% pour descendre. En effet entre les n°3 et 5, il y a une intersection avec l'impasse du Vieux Puits. La largeur du trottoir devant cette impasse est de 0,94 m. Pour remonter il y a une pente de 3,5 %. Devant le n°5, la largeur du trottoir est de 0,95 m, mais est réduite ponctuellement à 0,67 m suite à un obstacle. Devant le n°7, la largeur du trottoir est de 1,03 m, mais est réduite à 0,69 m à cause des marches à l'entrée du n°7. Entre les n°7 et 9, la largeur du trottoir est d'1,10 m. Devant l'entrée du n°9, la largeur du trottoir passe de 1,20 m à 0,82 m à cause de marches.

Puis il y a une pente de 7,5 % pour descendre, au niveau de l'intersection avec la Rue des Figuiers. Pour remonter, la pente est inférieure à 5 %. Devant le n°11, la largeur du trottoir est d'1,28 m, sauf devant l'entrée de ce même n° ou la largeur est de 0,95 m à cause de marches. Devant la fin de la parcelle du n°11, la largeur du trottoir est d'1,22 m, mais est réduite ponctuellement à 0,65 m suite à un obstacle. Devant le début de la parcelle du n°13, la largeur du cheminement est de 2,25 m. Devant la fin de la parcelle du n°13, la largeur du trottoir n'est plus que d'1,75 m. Devant le n°13 BIS, la largeur du cheminement est d'1 m de large, mais est ponctuellement réduite à 0,46 m suite à un obstacle. Entre les n°13 BIS et 15, la largeur du trottoir est d'1,09 m. Devant le n°15, la largeur du trottoir est d'1,05 m. A la fin de la parcelle du n°15, un obstacle laisse 0,51 cm de passage sur 1,03 m. Puis le trottoir présente une pente de 5 %. Devant le portail du n°17, le trottoir a une largeur de 0,43 m, mais est réduit ponctuellement à 0,26 m suite à un obstacle. Devant le n°19, le trottoir fait 0,25 m de large puis 0,64 m de large mais ceci sur 4 m maximum. Au milieu de la parcelle du n°19, la largeur du trottoir est de 0,30 m. A l'angle avec la Rue Saint Nicolas, il y a une marche de 13 cm de haut pour descendre du trottoir.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

Carrefour avec la rue de Chassiron : le passage piéton a des bordures de trottoir avec des hauteurs de franchissement de 14cm de chaque côté.
Devant le n°5, il y a un passage piéton donnant sur des bordures de trottoir de 14 cm de chaque côté non chanfreinées.

Devant la fin de la parcelle du n°11, il y a un passage piétons, donnant sur une bordure de trottoir de 15 cm de haut côté impair et sur un abaissé de trottoir côté pair.
Entre les n°13 BIS et 15, il y a un passage piétons donnant sur une bordure de trottoir de 14 cm de haut côté impair et sur un abaissé de trottoir côté pair.
Au carrefour avec la rue Ballanger, il y a absence de passage piéton mais le passage se fait avec un abaissé de trottoir côté square et avec une hauteur de franchissement de 9 cm de l'autre côté.



Au carrefour avec la rue Saint Nicolas : il y a un passage piétons, donnant sur une bordure de trottoir de 11 cm de haut côté pair mais avec la présence d'une bouche d'évacuation des eaux non protégée et sur une bordure de trottoir chanfreinée de 8 cm de haut côté pair.

- **Revêtement de surface :**

Le revêtement du cheminement de la Place de l'Ormeau est fait de petites dalles.
La présence d'un chantier entraine la présence de gravillons sur le cheminement en dalle côté pair.
Le revêtement est dégradé le long du square, notamment par la présence d'arbres dont les racines sortent du sol.
Le revêtement du square de Verdun étant composé de sable, la circulation en fauteuil y est impossible.
Le revêtement devant le n°4 est en enrobé abîmé. Le revêtement des trottoirs impairs est fait de ciment.

- **Evènements particuliers (chantier, travaux, …) :**



Un chantier au début de la route gène la bonne circulation.
Les travaux de la nouvelle pharmacie côté pair empêchent toute circulation sur le trottoir.

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Côté impair :

Panneau de signalisation et garde corps, devant le n°1, laissant un passage de 1 m sur 1,17 m.

Barrière en bois appartenant à la boulangerie, située au n°5 de la Rue. Il laisse 0,67 m de passage sur un trottoir de 0,95 m.




Panneau de publicité, devant la fin de la parcelle du n°11, appartenant à un photographe et laissant 0,58 m de passage sur 1,22 m.

Lampadaire, devant la fin de la parcelle du n°11, laissant un passage de 0,65 m sur 1,22 m.

Mobilier privé devant le n°13 BIS, laissant un passage de 0,46 m sur 1 m.

Panneau de signalisation, devant le n°15, laissant un passage de 0,51 m sur 1,03 m.

Côté pair :

Panneau de signalisation à l'angle du carrefour avec la rue Ballanger devant le n°4 laissant une largeur de cheminement de 36 cm au lieu de 74 cm.

Grille d'évacuation des eaux située au sein du passage piéton au carrefour avec la rue Saint Nicolas

## Interfaces entre les différents modes

- **Zone de conflits PMR-voiture :** Conflit le long du square entre les voitures garées et les PMR.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

Côté impair :

Au n°7, des marches empiètent sur le trottoir, laissant un passage de 0,69 m sur 1,03 m.
Au n°9, des marches empiètent sur le trottoir, laissant un passage de 0,82 m sur 1,20 m.
Au n°11, des marches empiètent sur le trottoir, laissant un passage de 0,95 m sur 1,25 m.
Après le n°15, une gouttière a laissé une rigole dans le revêtement de 20 cm de large et de 7 cm de profondeur.
Au n°17, une gouttière laisse un passage de 0,26 m sur 0,43 m.
Au n°17, une gouttière a laissé une rigole dans le revêtement de 20 cm de large et de 7 cm de profondeur.
Au n°19, une gouttière laisse un passage de 0,20 m sur 0,30 m.

Côté pair :

A l'angle du carrefour avec la rue Ballard il y a une rigole de gouttière qui crée un trou de 4 cm de profondeur sur toute la largeur du trottoir.

## Equipements

- (A) **: Equipements public au sein du cheminement :**

Bancs situés sur la Place de l'Ormeau, au bord des cheminements piétons.
Distributeur du Crédit Agricole, au n°11. La hauteur du clavier est d'1,25 m, celle de l'écran 1,40 m et enfin celle de la fente pour introduire la carte 1,50 m. Ce distributeur est également en retrait de 30cm car il est encastré dans le mur.
Cabine téléphonique le long du square non accessible car de dimensions standards et un seuil de porte constitué d'une marche de plus de 2 cm de haut.
Boite aux lettres avec la fente à 1,25 m de haut.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

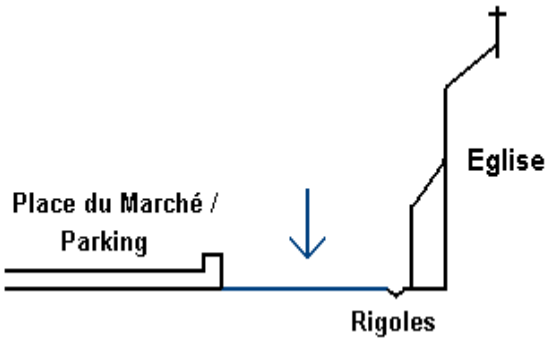
Nom du tronçon : **Petite rue du port**

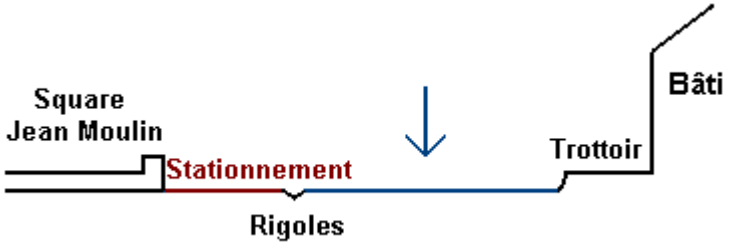
Périmètre : Saint-Denis d'Oléron

Date : 4 juin 2007

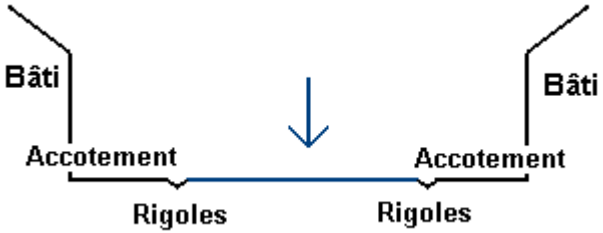
## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :**
  La petite rue du port est à sens unique.



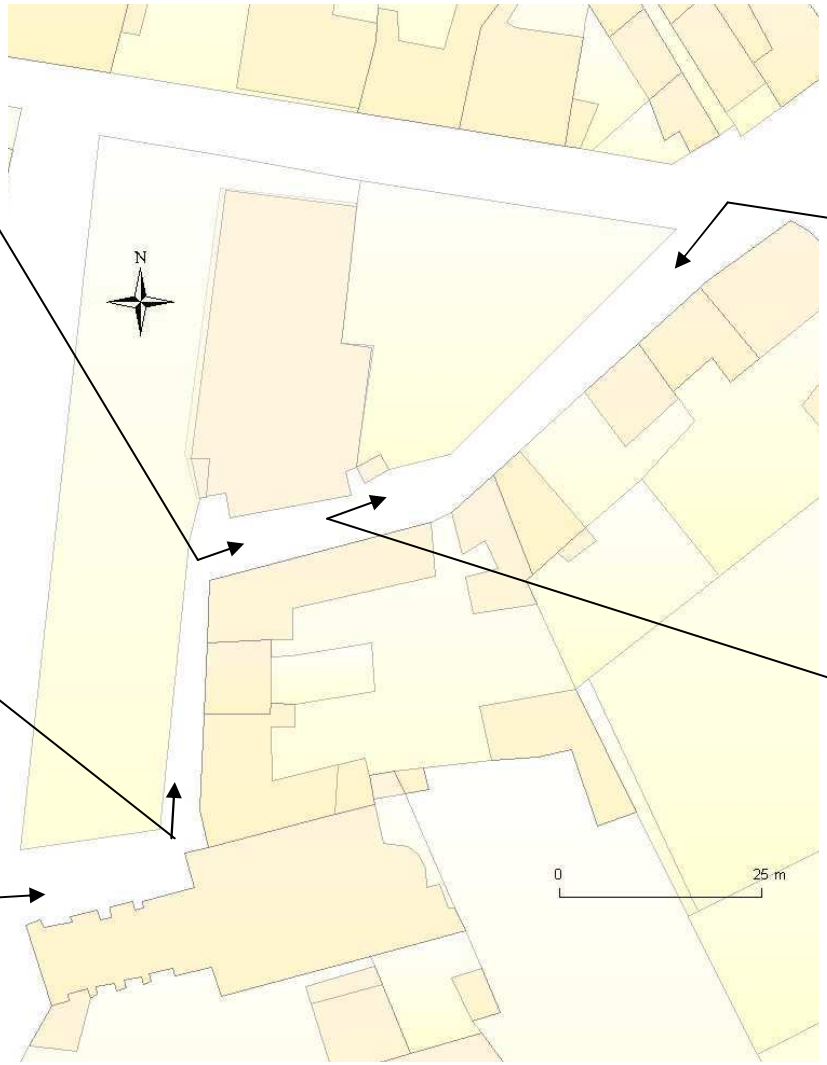




Du n°7 au n°1




Du n°11 au n°7




N
0
25 m



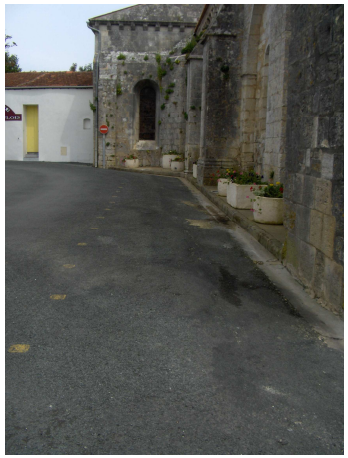






- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Côté pair :



Il n'y a ni trottoir ni accotement au début de la rue, seul des accès à la place du marché sont présents.

Après la place du marché, il y a un ERP dont l'accès se fait par une marche de 15cm de hauteur. Le long du square Jean Moulin, pas de cheminement piéton mais des garages à vélos ensuite il y a 3 places de parking dont une réservée pour les personnes handicapées faisant 2m70 de large alors que les autres places font 2m10 de large. Le cheminement piéton se fait par le square.

Côté Impair :

Au début de la rue (au niveau de l'église), il n'y a ni trottoir, ni accotement, la chaussé fait 7m de large environ avec une rigole du coté impair ainsi que le long de l'église. En ce qui concerne la chaussée, il y a une pente de 1% vers la rue Ernest Maurisset et un devers de 9,5% vers l'église. A partir du n°11, il y a un accotement de 1m03.Un empiètement sur la voirie devant la porte du n°11, laisse un passage de 59 cm sur un accotement de 1,03 m de large. Devant le n°9 et le n°7, l'accotement est totalement occupé par un accès avec 4 marches et un garde corps à 72 cm de hauteur pour monter vers les deux portes d'entrées puis 5 marches pour descendre après le n°7. A l'angle du n°7, il y a un devers de 9%.A partir de ce n°7, la largeur de la chaussée est de 4,43 m sans compter les rigoles. Après le n°7, en face du square Jean Moulin, il y a un trottoir de 52 cm de large avec une marche de 8 cm pour y monter. Au n°5, une interface cadre bâti et trottoir réduit le cheminement à 42 cm sur 55 cm de trottoir. A la sortie de garage du n°5, il y a une pente de 8% puis une seconde pente de 3,5%.Au milieu du n°3, le trottoir passe de 55 cm de large à 43 cm. Entre le n°3 et le n°1, une interface cadre bâti et trottoir laisse 30 cm de passage sur 43 cm de trottoir. Puis un obstacle réduit ensuite le trottoir à 21 cm sur 43cm. A la fin du n°1, la largeur du trottoir est de 93 cm, le revêtement est en ciment.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

Devant le n°1, le passage piéton rejoignant le square est matérialisé, il mène à ½ sur les marches du square et à ½ sur le cheminement de la rue de la Libération. La hauteur du trottoir de par et d'autre du passage est de 16 cm.

- **Evènements particuliers (chantier, travaux, …) :** aucun événement particulier recensé à la période de l'étude.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Panneau de signalisation à la hauteur du visage, ne laissant que 21 cm de passage sur 43 cm de trottoir.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

Empiétement de marches sur le trottoir, au n°11, laissant 59 cm de passage sur 1m03 d'accotement.
Empiétement de 3 conteneurs à verre sur la rigole du coté impair, après le n°7.
Empiètement d'une gouttière sur le trottoir au n°5, laissant 42 cm de passage sur 55 cm de trottoir.
Empiètement d'une gouttière sur le trottoir entre le n°3 et le n°1, laissant 30 cm de passage sur 43 cm de trottoir.

## Equipements

- (A) **: Equipement public au sein du cheminement :**

Banc, dans le square Jean Moulin.
Banc, dans le square Jean Moulin.
Cabine téléphonique, dans le square Jean Moulin.

- **Parcs et jardins :**

Le revêtement : gravillons rouge en couche épaisse.

Accès par la petite rue du Port : il y a une pente d'accès en ciment faisant 19%.



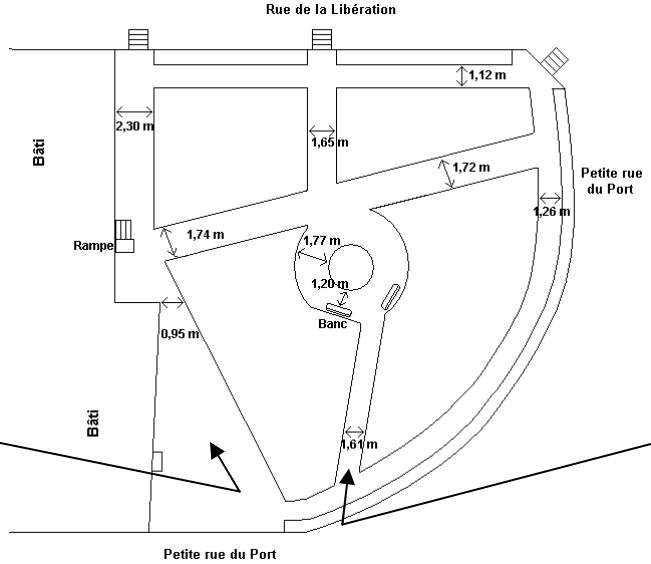
Accès à l'intersection de la petite rue du port et la rue de la libération : 3 marches de 16cm, 18 cm, et 17 cm avec un giron de 34 cm à chaque fois. Après la dernière marche il y a un ressaut de 3,5 cm.

Accès par la rue de la Libération : * 3 marches de 18 cm, 15 cm et 16 cm de haut avec un giron de 32 cm entre chacune.après la dernière marche, il y a un ressaut de 3,5 cm.

*3 marches de 14 cm, 16 cm, et 18cm avec un giron de 29 cm pour chaque marche.

Accès à la bibliothèque : Il y a 2 marches de 17 cm et 11 cm avec un giron de 34 cm. Après la dernière marche il y a un ressaut de 3,5 cm. La porte d'accès fait 86 cm de large et en ouvrant le petit battant, il y a un passage de 1m20.








# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Place du marché**

Périmètre : Saint-Denis d'Oléron

Date : le 4 juin 2007

## Aménagement de la voirie

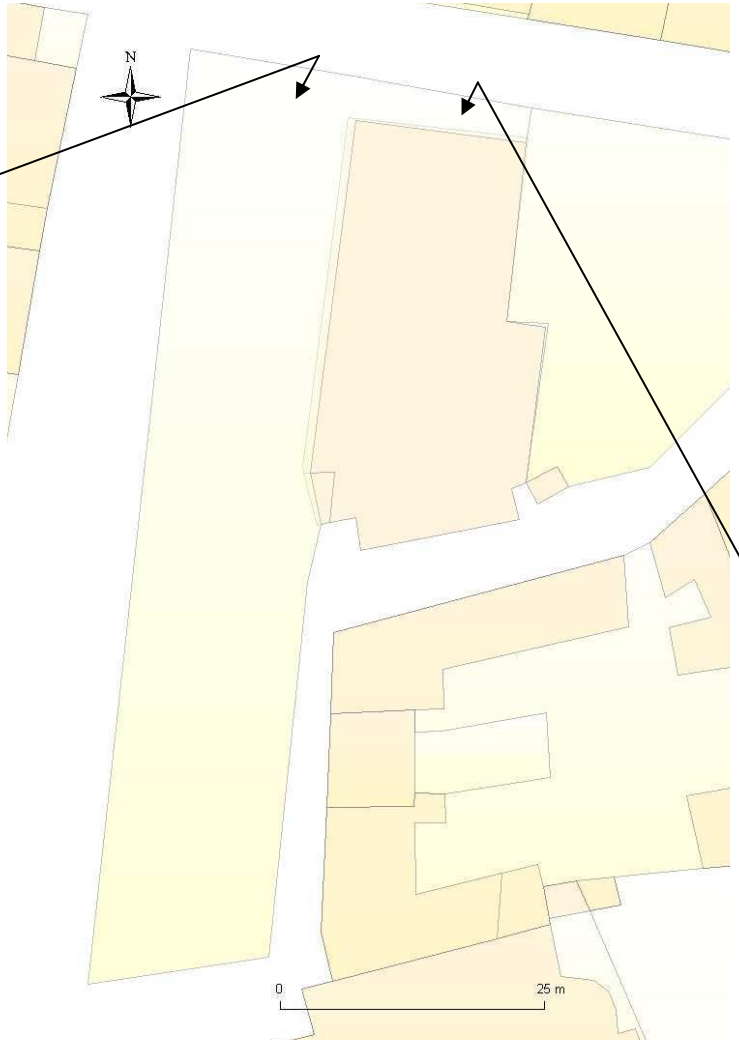
- **Usages des différents espaces :**

  Depuis la place on a accès au foyer rural, au marché couvert, et aux WC publics.

  La place sert également de parking mais il n'y a pas de marquage au sol ni de place réservée aux personnes handicapées. Le stationnement y est interdit de 6h à 14h.

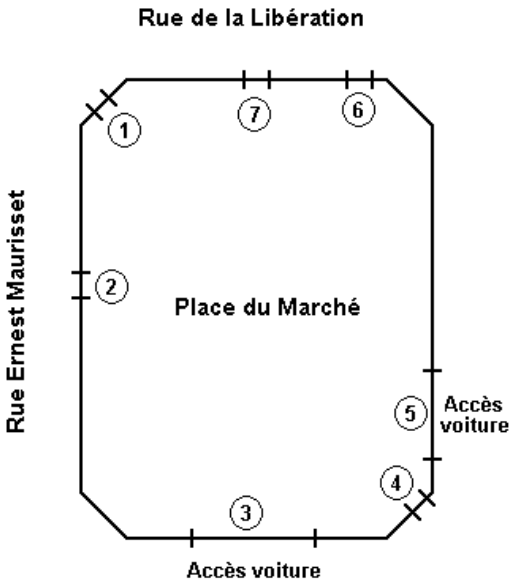
## Vue Globale





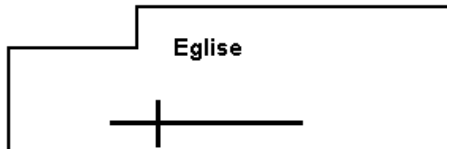



- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**




On a sept accès à la place :

1 : accès voiture devant la mairie avec une pente de 11 %.
2 : accès donnant sur la rue Ernest Maurisset, avec une marche de 10 cm.
3 : accès voiture devant l'église, avec une pente de 14 %.
4 : accès donnant sur la petite rue du port, avec deux marches de 14 cm avec un giron de 36 cm.
5 : accès voiture donnant sur la petite rue du port, avec une pente de 17 %.
6 : accès donnant sur la rue de la Libération, avec trois marches de 16 cm, 17 cm et 17 cm avec un giron de 29 cm.
7 : accès donnant sur la rue de la Libération, avec trois marches de 19 cm, 14 cm et 15 cm avec un giron de 27 cm.




Pour accéder au foyer rural, on a une pente de 8,5 %. Le passage devant l'entrée du foyer est de 2,75 m, avec une marche de 15 cm de haut.

- **Revêtement de surface :** la nature du revêtement est d'enrobé sur toute la place.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Arbre, devant le foyer rural, réduisant le passage à 1,30 m au lieu de 2,75 m.

## Equipements

- (A) **: Equipement public au sein du cheminement :**

Distributeur de billets (Banque populaire) à côté de l'entrée du foyer rural. Le clavier est à 1m de hauteur, la fente pour insérer la carte et l'écran sont à 1,30 m de hauteur.

Toilettes publiques aux normes, la porte est large de 90 cm mais est un peu lourde à tirer, on a une pente d'accès de 18 %.

Cabine téléphonique aux dimensions standards, inaccessible en fauteuil roulant.

- **Le jalonnement, la signalisation, les informations visuelles/auditives :**

Les toilettes publiques sont bien indiquées dans le bourg.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Rue de la Libération**

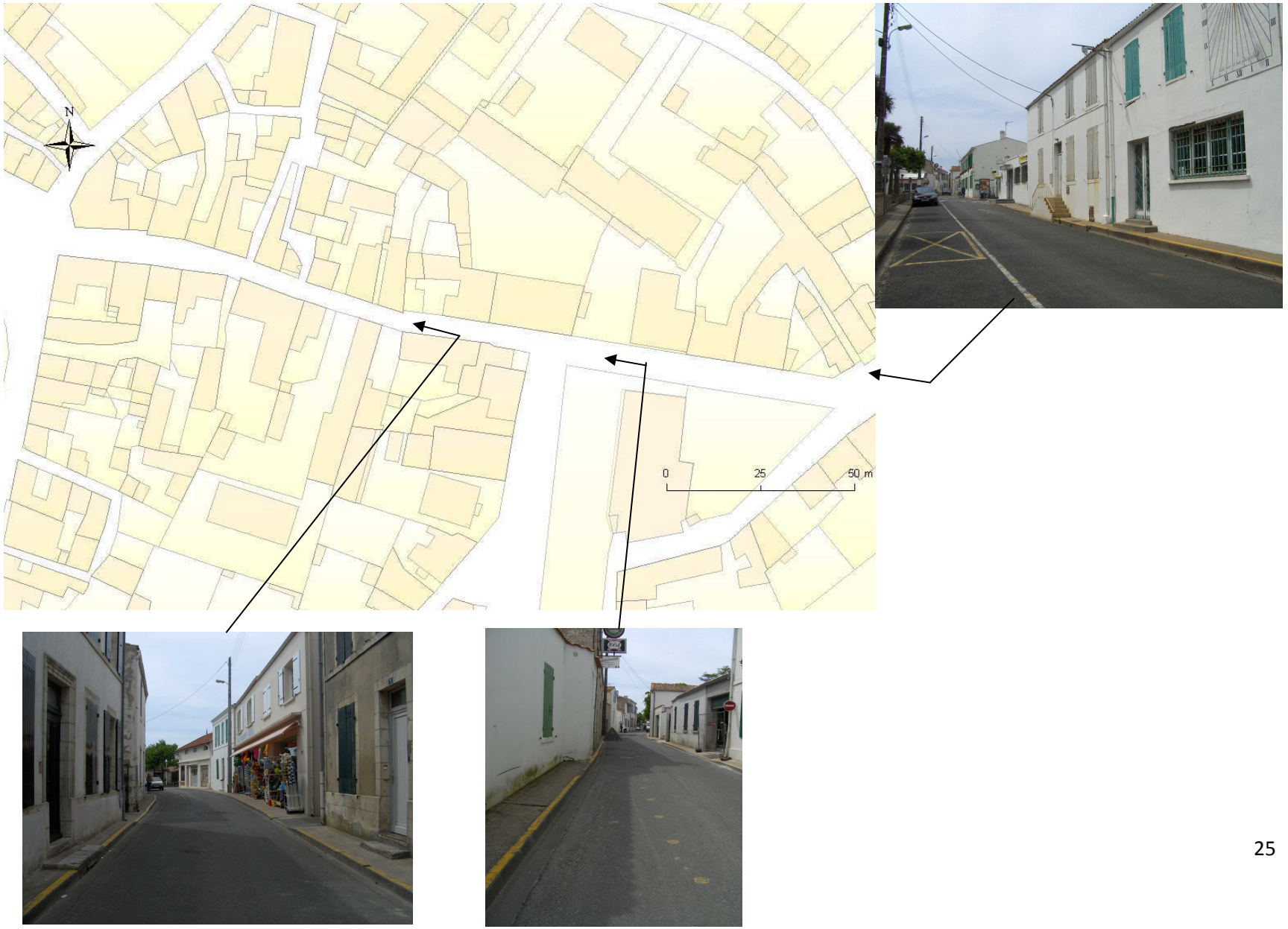
Périmètre : Saint-Denis D'Oléron

Date : Le 4 juin 2007

## Aménagement de la voirie

- **Usage des différents espaces :** Rue à sens unique de circulation.

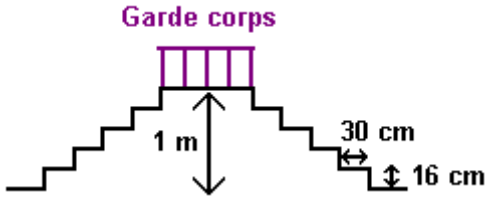



N
0
25
50 m

- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Côté impair :

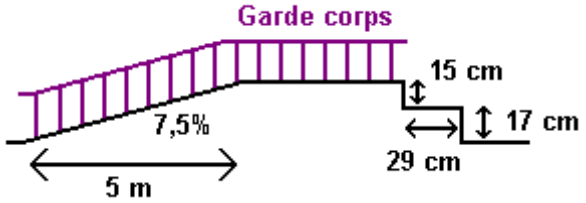
Le trottoir commence à 0 m à l'angle de la maison n°39 pour arriver à 68 cm à la fin de ce même n°39. Notons la présence de nombreuses interfaces piétons-cadres bâtis entre les n°39 et n°33. En effet ces cadres bâtis réduisent successivement la largeur du cheminement à 57 cm, 57 cm, 58 cm, 54 cm au lieu de 65 cm du n°39 au n°37. Ensuite devant le n°35, il y a encore deux rétrécissements de 24 cm au lieu de 63 cm et de 49 cm au lieu de 69 cm. De plus le trottoir devant le n°35, est surélevé d'où la présence d'une pente de 40 % sur 20 cm entre le n°37 et le n°35 et une pente de 10 % sur 40 cm entre le n°35 et le n°33. Devant le n°33, il y a un double escalier formant un obstacle car le piéton est obligé de monter et de descendre cinq marches de part et d'autre afin de poursuivre son cheminement. Notons que cet escalier qui mène à un centre de vacance, a des marches de 16 cm de hauteur et de 30 cm de giron et qu'il y a un garde-corps tout le long de cet obstacle. Le cheminement a une largeur de 70 cm avant cet obstacle et de 73 cm après cet obstacle.








Après le n°33, nous arrivons à la Poste avec une largeur de cheminement de 1,40 m. Toutefois, il y a deux marches de 17 cm et 15 cm séparées de 29 cm, à franchir pour arriver devant l'entrée de la Poste. De l'autre côté, l'accès se fait par une pente de 7,5 % sur 5 m. Tout cet accès est bordé de garde-corps pour éviter toute chute.



A la fin de cette pente, il y a un abaissement total du trottoir afin de permettre l'accès par derrière à la mairie aux PMR réduite car l'accès principal est composé de 2 marches de 18 cm séparées de 58 cm. Ensuite il y a une remontée de trottoir de 12 cm de haut afin d'arriver sur un trottoir de 2,40 m.



Toutefois la présence d'un garage à vélo réduit la largeur praticable à 45 cm en moyenne. De même par la suite un obstacle réduit cette largeur de cheminement à 83 cm.

Devant la Mairie, le trottoir se rétrécit à 40 cm au début pour se finir à 64 cm à la fin de la Mairie. Ensuite il y a les travaux de la médiathèque au n°25 qui engendre des difficultés de circulation sur le trottoir de 50 cm de large. De même devant le portillon de ce n°25, il y a deux pentes de 17,5 % sur 40 cm et de 22,5 % sur 40 cm. Devant le n°23, il y a une largeur de cheminement de 61 cm avec un dévers de presque 9 %. Ensuite la largeur du cheminement est de 19 cm du n°21 au n°15. Notons la présence de pente devant le n°21 : 10 % et 12,5 %. Au sein de ce cheminement, il y a l'accès au coiffeur qui se fait par une allée et par une pente hors normes sur le seuil de porte. Avant d'arriver au n°13, il faut traverser la ruelle de la Raméé et franchir un trottoir de 7 cm de haut. Puis le cheminement continu avec une largeur de 1,45 m. Devant le n°11, le cheminement se rétrécit entre 70 et 80 cm excepté à deux endroits où on trouve 58 cm et 45 cm. Ensuite le cheminement emprunte la rue de la Ramée avec deux pentes de 10 % et 12,5 %. Ensuite devant le n°9, il y a une largeur de cheminement de 1,13 m mais qui est fortement obstrué par l'étalage du magasin. D'où une largeur réduite à 50 cm en moyenne devant tout le n°9. L'accès de ce magasin se fait par une marche de 10 cm. Le cheminement a une largeur de 1,15 m devant le n°7 excepté un passage réduit à 0,60 m. Le cheminement a une largeur de 1,07 m devant le n°5 excepté un passage réduit à 0,82 m. Il y a un agrandissement devant le n°3 à une largeur de 1,73 m mais ce trottoir se réduit à 85 cm à l'angle de la rue. Toutefois notons que le trottoir est supérieur à 1,40 m sur plus des 2/3 de ce n°3.

Côté pair :

A l'angle avec la Petite Rue du Port et le square, la largeur du trottoir est de 0,90 m, mais est réduite ponctuellement à 0,74 cm suite à un obstacle. Après l'entrée sur le square, la largeur du trottoir est réduite ponctuellement à 0,77 m suite à un obstacle. Juste avant l'angle avec la Rue Ernest Maurisset, la largeur du trottoir est de 0,90 m mais est ponctuellement réduite à 0,79 m suite à un obstacle. A l'angle avec la Rue Ernest Maurisset, le trottoir présente une

pente de 5,5%. Après avoir traversé cette rue, il y a une marche de 10 cm de haut. Le trottoir a une largeur de 0,49 m, mais est totalement obstrué par un poteau électrique. En face de la mairie, la largeur du trottoir est de 0,71 m.

A partir du décroché du bâti n°14, la largeur du trottoir n'est plus que de 10 cm. A la fin de la parcelle du n°12, la largeur du trottoir est de 41 cm. Entre les n°12 et 10, la largeur du trottoir est de 30 cm mais est réduit ponctuellement à 17 cm suite à un obstacle. Devant la sortie des garages des n°10 et 8 BIS, la largeur du trottoir est de 2,50 m. A l'angle du n°8 BIS, la largeur du trottoir n'est plus que de 52 cm et il y a une pente de 7 %. Entre les n°8 et 8 BIS, la largeur du trottoir est de 64 cm. Devant le n°8, la largeur du trottoir est de 43 cm mais est réduite ponctuellement à 30 cm suite à un obstacle. Devant la porte du n°8, des marches empiètent sur tout le trottoir. Pour monter sur ces marches, il faut franchir une hauteur de 7 cm et pour descendre une hauteur de 5 cm.
A la fin de la parcelle du n°8, la largeur du trottoir est de 33 cm, mais est ponctuellement réduite à 18 cm suite à un obstacle. Au début de la parcelle du n°6, la largeur du trottoir est de 33 cm, mais est ponctuellement réduite à 18 cm suite à un obstacle. Devant l'entrée du n°6, il y a des pentes respectivement de 5,5 % et 8 % encadrant un devers de 3 %. Entre les n°6 et 4, la largeur du trottoir est de 47 cm. Devant le n°2, la largeur du trottoir est de 83 cm mais est ponctuellement réduite à 61 cm suite à l'avancée d'un commerce. (A l'angle avec la Rue de l'Ormeau, il y a une boulangerie. Celle-ci présente une entrée latérale avec une marche de 3 cm de haut. L'entrée principale a quant à elle une marche de 4 cm de haut.) A l'angle avec la Rue de l'Ormeau, la largeur du trottoir est de 61 cm puis de 90 cm.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**



Entre le dernier accès à la Place du marché et l'école, il y a un passage piéton donnant sur une bordure de trottoir de 16 cm de haut côté pair et un accotement.

Au carrefour avec la Rue Ernest Maurisset, il y a un passage piétons, du côté des n° pairs de le Rue de la Libération. Ce passage donne sur une pente de 5,5 % d'un côté et sur une bordure de trottoir de 10 cm de haut de l'autre côté. Devant la sortie du garage du n°8 BIS, il y a un passage piéton, donnant sur une bordure de trottoir de 5 cm de haut côté pair et sur 7 cm côté impair. Du côté pair, il y a une pente de 7 % au pied de la bordure de trottoir.
Au carrefour avec la rue de l'Ormeau le passage piéton connaît des hauteurs de franchissement de 12 cm avec une pente de 4,5 % sur le passage piéton.

- **Revêtement de surface :**

Le revêtement des trottoirs est fait de ciment. Par endroit celui-ci est fortement craquelé, notamment à l'intersection avec la Rue Ernest Maurisset.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Coté impair :

Panneau d'affichage laissant une largeur de cheminement de 0,83m au lieu de 2,40 m.
Etalage du magasin devant le n°9 réduisant la largeur du cheminement à 0,50 m au lieu de 1,13 m.
Luminaire fixé sur un poteau, devant le n°11, laissant une largeur de cheminement de 58 cm au lieu de 72 cm.
Luminaire fixé sur un poteau, devant le n°7, laissant une largeur de cheminement de 0,60 m au lieu de 1,15 m.

Coté pair :

Panneau de signalisation, à l'angle avec la Petite Rue du Port, laissant un passage de 74 cm au lieu de 90 cm.
Panneau de signalisation, après le premier accès au square, laissant un passage de 77 cm au lieu de 90 cm.
Panneau de signalisation, à l'angle avec la Rue Ernest Maurisset, laissant un passage de 79 cm au lieu de 90 cm.
Luminaire, fixé sur un poteau électrique, à l'angle du n°14, ne laissant aucun passage sur 49 cm de trottoir.
Luminaire fixé sur un poteau électrique, devant le n°12, ne laissant aucun passage sur 41 cm de trottoir.

## Interfaces entre les différents modes

- **Zone de conflits PMR-vélo :** Présence d'un garage à vélo proche de la Mairie, rétrécissant le cheminement à 0,45 m de large au lieu de 2,40 m.
- **Zone de conflits PMR-voiture :** Conflit devant le n°13.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

Côté impair :

Gouttière au n°39 réduisant la largeur de cheminement à 57 cm au lieu de 65 cm.
Gouttière au n°37 réduisant la largeur de cheminement à 57cm au lieu de 65 cm.
Marche au n°37 réduisant la largeur de cheminement à 58 cm au lieu de 65 cm.
Gouttière à la fin du n°37 réduisant la largeur de cheminement à 54 cm au lieu de 65 cm.
Marche au n°35 réduisant la largeur de cheminement à 24 cm au lieu de 63 cm.
Gouttière au n°35 réduisant la largeur de cheminement à 49 cm au lieu de 69 cm.
Double escalier occupant toute la largeur du trottoir, ce qui oblige le piéton à l'emprunter.
Marche au n°11 réduisant la largeur de cheminement à 45 cm au lieu de 76 cm.
Marche au n°5 réduisant la largeur de cheminement à 0,82 m au lieu de 1,07 m.
Marche au n°3 réduisant la largeur de cheminement à 1,04 m au lieu de 1,13 m.

Côté pair :

Maison en décroché, au n°14, laissant un trottoir de 10 cm de large.
Gouttière, entre les n°12 et 10, laissant un passage de 17 cm au lieu de 30 cm.
Gouttière, devant le n°8, laissant un passage de 30 cm au lieu de 43 cm.
Marches, devant l'entrée du n°8, empiétant sur toute la largeur du trottoir, c'est-à-dire sur 43 cm.
Gouttière, devant le n°8, laissant un passage de 18 cm au lieu de 33 cm.
Gouttière, devant le n°6, laissant un passage de 18 cm au lieu de 34 cm.

## Equipements

- A **: Equipement public au sein du cheminement :**

Distributeur de billets : il est situé dans la pente d'accès à la poste. Il est totalement inaccessible car il est en recul de 30 cm et à 1 m minimum de haut avec le lecteur de carte à 1,25 m, les touches à 1,37 m et enfin un écran orienté vers le haut à 1,50 m de haut.
Fentes de boites aux lettres : il y a deux hauteurs de fentes incorporées dans le mur de la poste : 1,20 m et 1,40 m suivant la destination du courrier.

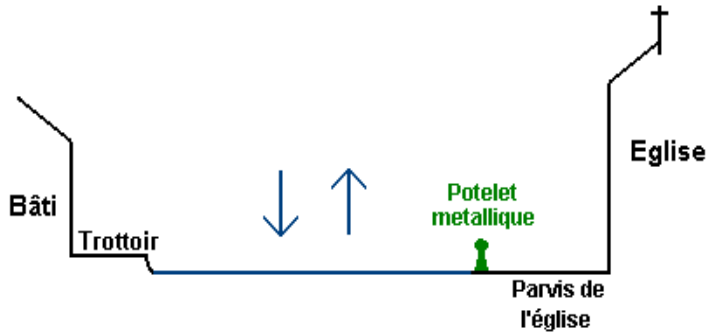
# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Rue Ernest Maurisset**

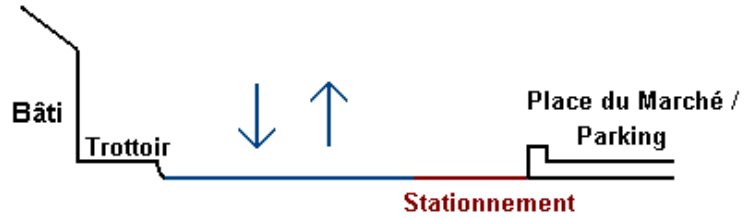
Périmètre : Saint-Denis d'Oléron

Date : le 4 juin 2007

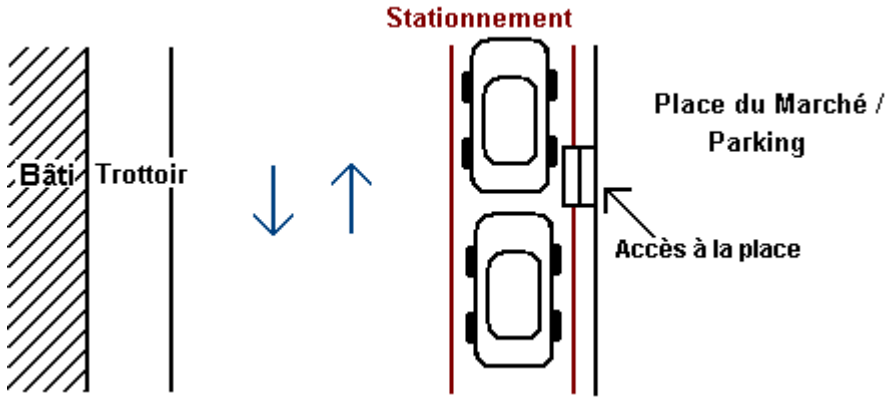
## Aménagement de la voirie




Du n°16 au n°8




Du n°8 au n°2

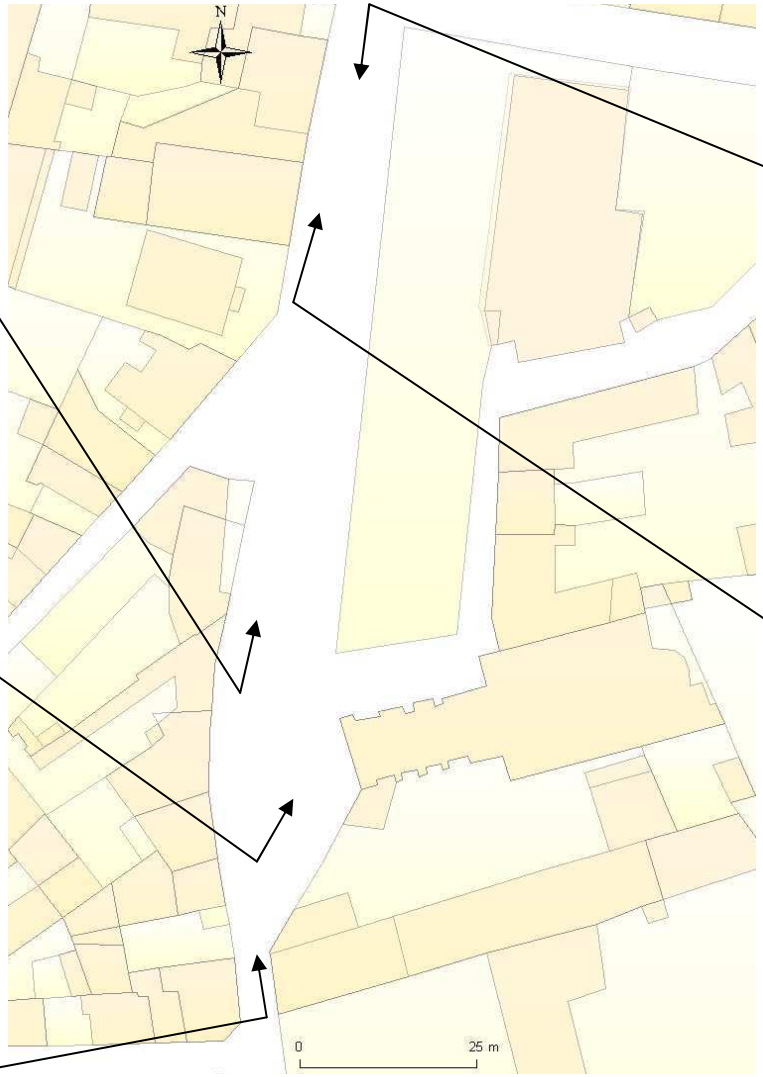



Du n°8 au n°2 : vue de dessus








N
0
25 m





- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Côté pair :



Devant le n°18, la largeur du trottoir est de 18 cm, puis un obstacle réduit le passage à 16 cm sur 38 cm de trottoir.

Un second obstacle vient réduire à nouveau le cheminement à 14 cm sur 76 cm de trottoir. Devant la sortie de garage du n°18, la largeur du trottoir est de 60 cm, il y a une pente de 3% et un devers de 2,5cm sur 40 cm puis une seconde pente de 9,5%. Au n°16, une interface cadre bâti et trottoir diminue le cheminement à 60 cm sur 74 cm de trottoir. Toujours devant le n°16, une autre interface cadre bâti et trottoir diminue le cheminement à 20cm sur 89 cm de trottoir. Au n°14 bis, la largeur du trottoir est d'1m05 mais une interface cadre bâti et trottoir diminue le cheminement à 93 cm. Au n°14, une sortie de garage présente un devers de 13,5cm puis une pente de 4,5%. A ce même numéro, il y a une boucherie dont l'accès se fait par une marche de 10cm de hauteur. Entre le n°14 et n°12, une interface cadre bâti et trottoir diminue le cheminement à 85 cm sur un trottoir de 1m. Toujours entre ces mêmes numéros, un obstacle réduit le cheminement à 86 cm de passage sur 1m de trottoir. Devant le n°12, une interface cadre bâti et trottoir diminue le cheminement à 66 cm de passage sur 97 cm de trottoir. Devant la sortie de garage du n°12, il y a un devers de 18 % puis une pente de 9%.Devant le n°10, une interface cadre bâti et trottoir diminue le cheminement à 50 cm sur 92 cm de trottoir. A la fin du n°10, un obstacle laisse 35 cm de passage sur 70 cm de trottoir.




Au niveau de la traversée avec la rue du Couvent, il y a une place réservée pour les personnes handicapées (peinture bleu au sol et panneau « Si tu prends ma place prends mon handicap »de 3,36 de large). A cet endroit, le revêtement est en ciment fortement dégradé. Devant le n°8, la largeur du trottoir est de 72 cm puis elle passe à 96 cm. Devant le « Eco Frais », au n°6, la largeur du trottoir est de 1,10 m. L'accès à cette supérette se fait par une marche de 18 cm de hauteur, cependant une rampe en aluminium a été ajoutée (15 cm de haut sur 50cm), le magasin est accessible avec une double porte coulissante sans aucune différence de niveau.



Devant le n°4, un obstacle privé encombre la totalité du trottoir. A la fin du n°4, la largeur du trottoir est de 45 cm.

Côté Impair :

Au n°3, pour monter sur le trottoir de 20cm de large on a un bateau chanfreiné de 10cm de haut. A l'angle du n°3, le trottoir est large de 18 cm puis s'élargit à 32 cm. Juste avant l'église, on a 4 places de stationnement perpendiculaires à la voirie, le marquage au sol n'est plus très visible. On n'a pas de place réservée aux personnes handicapées. Au niveau du parvis de l'église, on a des potelets en fer distants de 1,16 m sauf au niveau de l'entrée où l'on a un passage de 2,13 m. Devant l'entrée de l'église le cheminement n'est pas très praticable suite à la nature du revêtement. La façade (le portail) est classée. Le long de la place du marché on a plus de cheminement piéton dans la mesure où l'on a des places de parking (environ 13 places). Le stationnement est interdit du 01/05 au 30/09 de 6h à 16h.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

Traversée avec la rue du couvent, le passage piéton est matérialisé avec une descente de trottoir de 8cm de hauteur et une remontée de trottoir de 12 cm de hauteur. Pour traverser la petite rue du port on n'a pas de passage piéton. Au milieu de la rue, on a un passage piéton donnant sur une bordure de trottoir de 12cm côté pair et sur les marches du marché côté impair. A la fin de la rue on a un passage piéton donnant sur une bordure de trottoir de 10cm côté pair et sur une pente de 5% côté impair (larguer trottoir = 90cm).

- **Revêtement de surface :**

Le revêtement des trottoirs est du ciment lisse.
Devant l'entrée de l'église, on a des pavés bombés, usés à certains endroits, le revêtement est donc impraticable à ce niveau.

- **Evènements particuliers (chantier, travaux, …) :** aucun événement particulier recensé à la période de l'étude.

## Obstacles aux déplacements

- (1) **: MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Coté pair :

Panneau de signalisation, au n°18, ne laissant que 16 cm de passage sur 38 cm de trottoir.
Poteau électrique sur lequel est fixé un luminaire, au n°18, ne laissant que 14 cm de passage sur 76 cm de trottoir.
Panneau d'indication, entre les n°14 et 12, ne laissant que 86 cm de passage sur 1m de trottoir.
Panneau de signalisation, à la fin du n°10, ne laissant que 35 cm de passage sur 70 cm de trottoir.
Mobilier privé de commerçant (étagère de a supérette), au n°4, encombrant la totalité du trottoir.

## Interfaces entre les différents modes

- **Zone de conflits PMR-voiture :**

Avant le parvis de l'église, les voitures garées sur les places de stationnement (perpendiculaires à la voirie) empiètent sur le trottoir de 32cm de large.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

Gouttière sur le trottoir au n°16, laissant 60 cm de passage sur 74 cm de trottoir.
Marches sur le trottoir, laissant 20 cm de passage sur 89 cm de trottoir, au n°16.
Gouttière sur le trottoir au n°16, laissant 93 cm de passage sur 1m05 de trottoir.
Gouttière sur le trottoir entre le n°14 et le n°12, laissant 85 cm de passage sur 1m de trottoir.
Marches sur le trottoir, laissant 66 cm de passage sur 97 cm de trottoir, au n°12.
Marches sur le trottoir, laissant 50 cm de passage sur 92cm de trottoir, au n°10.

## Equipements

- A **: Equipement public au sein du cheminement :**

Abris bus, en face du n°8, au niveau de la traversée avec la rue du couvent.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Rue Saint Nicolas**

Périmètre : Saint-Denis d'Oléron

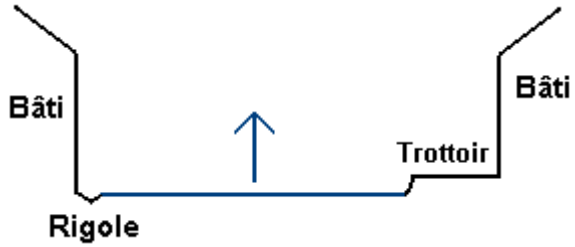
Date : le 4 juin 2007

## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :**

Rue à sens unique de circulation.

Du n°2 au n°8




Du n°8 au n°12




Du n°12 jusqu'à l'intersection avec la rue E.Maurrisset

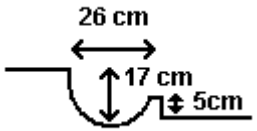



N
0
25
50 m

- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Côté pair :

La largeur du trottoir est de 70 cm devant le n°19 de la rue de l'Ormeau excepté trois rétrécissements successifs à 33 cm, 20 cm et 33 cm. Cette largeur de cheminement se poursuit jusqu'au n°2, à l'exception de deux rétrécissements à 56 cm et 35 cm. La largeur du cheminement est ensuite de 68 cm devant le n°4. Toutefois ce cheminement est rendu impossible par la présence de deux obstacles, un ponctuel et un permanent encombrant totalement le trottoir. Ensuite il y a une impasse à traverser où il y a une bordure de trottoir chanfreinée de 11cm à franchir d'un côté et un trottoir et son caniveau (voir schéma) de l'autre côté.






Puis devant le n°6, il y un cheminement de 1,40 m le long de la pharmacie. Celle-ci est très accessible car il n'y a aucune différence de niveaux et l'accès se fait par une porte à double battant. Cependant entre le n°6 et le n°8, il y un banc qui réduit la largeur de cheminement à
0,70 m au lieu de 1,40 m. Mais notons que ce trottoir disparaît totalement devant le n°8 à cause du décrochement du bâti. Il y a alors une bordure de 13 cm à passer pour arriver sur la rigole longeant le n°8. Là il y a une boucherie dont l'accès se fait par 2 marches de 20 cm et 15 cm séparées de 39 cm.
L'absence de trottoir continue jusqu'au n°12, où un petit trottoir de 31 cm apparaît. Ensuite devant le n°2 de la petite rue Saint Nicolas, le trottoir est large de 55cm à l'exception d'un passage à 22 cm. Ensuite il y a une bordure chanfreiné de 7 cm à franchir pour arriver sur la petite rue Saint Nicolas. Cette petite rue Saint Nicolas borde une petite place ayant 13 places de stationnements dont une banalisée pour une personne en fauteuil roulant (2,90 m de large, peinte en bleu). Pour retourner sur le trottoir de la rue de l'autre côté de la place, il faut franchir une bordure chanfreiné de 7cm pour arriver sur une largeur de 52 cm devant le n°14. Toutefois un obstacle à l'angle de ce n°14 réduit le cheminement 32 cm. La sortie de garage du n°14 comprend des bordures chanfreinées de 6 cm de chaque côté à franchir. Après cela la largeur de cheminement est de 50 cm à l'exception d'un rétrécissement à la fin de ce n°14 à 35 cm. Devant le n°16, le cheminement de 50 cm de large est stoppé par la présence d'un obstacle encombrant la totalité du trottoir et notons ensuite l'absence de trottoir le

long de la fin du n°16. Puis à l'angle le trottoir revient avec une largeur de 34 cm mais un obstacle encombre ensuite la totalité du trottoir, d'où une bordure de trottoir chanfreinée de 6 cm à franchir et notons l'absence de passage pour piéton a cet endroit.

Côté impair :

Il n'y a ni trottoir ni accotement, mais une rigole de 65 cm de large au pied des habitations. Devant le n°3, des marches empiètent sur la rigole en ne laissant que 35 cm de passage sur 65 cm. Devant le n°5, des marches empiètent également sur la rigole en ne laissant que 30 cm de passage sur 65 cm. Entre les n°11 et 19, il y a une intersection avec une impasse. A partir de cet endroit, la rigole ne fait plus que 40 cm de large mais est mieux matérialisée. Cette rigole est bordée par un petit accotement de 20 cm de large. Au début de la parcelle du n°19, la largeur du cheminement piéton est donc de 60 cm. Devant le n°19, il y a une marche de 7 cm de haut pour monter sur le trottoir qui lui fait 31 cm de large. Devant l'entrée du n°21, la largeur du trottoir est réduite à néant car des marches empiètent sur celui-ci. Pour monter sur ces marches il faut franchir une hauteur de 10 cm de haut. Toujours devant le n°21, il a de nouveau des marches de 10 cm de haut qui réduisent le trottoir à néant. Entre ces deux séries de marches, la largeur du trottoir est de 30 cm. Entre les n°21 et 11, le trottoir fait 51 cm de large, mais est réduit ponctuellement à 41 cm suite à un obstacle. Devant la sortie de garage du n°11, le trottoir présente un devers de 21% et une largeur de 40 cm. Devant l'entrée du n°11, des marches laissent un passage de 34 cm sur le trottoir de 69 cm. A l'angle avec la Rue du Couvent, le trottoir a une largeur de 90 cm. A l'intersection avec cette rue, le trottoir s'interrompt. Pour descendre, il y a une marche chanfreinée de 6 cm de haut. Pour remonter sur le trottoir, il y a une marche chanfreinée de 7 cm de haut. La largeur du trottoir est de 75 cm de large. A l'angle du n°13, la largeur du trottoir est de 57 cm. A cette nouvelle intersection avec la Rue du Couvent, le trottoir s'interrompt. Pour descendre du trottoir il y a une marche chanfreinée de 4 cm de haut. Puis pour remonter sur le trottoir il y a une marche chanfreinée de 4 cm de haut également. La largeur du trottoir est de 47 cm. Devant l'entrée du n°15, le trottoir est réduit à 16 cm, car des marches empiètent sur celui-ci. Toujours devant le n°15, le trottoir a une largeur de 40 cm, mais il est ponctuellement réduit à 31 cm puis 24 cm et enfin 6,5 cm suite à des obstacles. A la fin de la parcelle du n°15, le trottoir s'interrompt devant une sortie de garage. Pour descendre il y a une marche de 4 cm de haut et pour remonter une autre marche de 6 cm de haut. Le trottoir fait alors 48 cm de large mais est réduit à 35 cm suite à un obstacle. Face au n°14, la largeur du trottoir est de 62 cm mais est réduite ponctuellement à 51 cm suite à un obstacle. En face du début de la parcelle du n°16, la largeur du trottoir est de 62 cm, mais est réduite ponctuellement à 26 cm suite à un obstacle. A l'angle avec la Rue Ernest Maurisset, la largeur du trottoir est de 66 cm, mais est réduite ponctuellement à 51 cm suite à un obstacle. Puis le trottoir a une largeur de 42 cm.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

Carrefour avec la rue de l'Ormeau : voir fiche état des lieux rue de l'Ormeau.

Passage piéton devant le n°13 avec une bordure de trottoir chanfreinée de 4 cm côté impair et un abaissé de bordure de trottoir sans différence de hauteur côté pair.

- **Revêtement de surface :**

Du côté pair le revêtement est en béton lisse, à l'exception de la petite rue Saint Nicolas et de sa place qui sont en enrobé.
A partir du n°19, la rigole est faite de ciment «neuf ».
A l'intersection avec la Rue du Couvent, le revêtement est fait d'un mélange de cailloux et de terre.

## Obstacles aux déplacements

- 1 : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Côté pair :

Panneau de signalisation de la pharmacie laissant une largeur de cheminement de 33cm au lieu de 70cm à l'angle du carrefour avec la rue de l'Ormeau.
Borne incendie laissant une largeur de cheminement de 20cm au lieu de 70cm à l'angle du carrefour avec la rue de l'Ormeau.
Panneau de signalisation au carrefour avec la petite rue Saint Nicolas laissant une largeur de cheminement de 22cm au lieu de 55cm.
Panneau de signalisation au début du n°14 laissant une largeur de cheminement de 32cm au lieu de 52cm.

Côté impair :



Grilles d'évacuation des eaux, à l'intersection avec la Rue du Couvent, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.

Panneau de signalisation, devant le n°15, laissant un passage de 31 cm sur 41 cm
Lampadaire, en face du début de la parcelle du n°16, laissant un passage de 26 cm sur 62 cm.

## Interfaces entre les différents modes

- **Zone de conflits PMR-voiture**

Les voitures garées sur la petite place de la petite rue Saint Nicolas obligent les piétons à circuler sur la chaussée.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

Côté pair :

Marches, à l'angle du carrefour, avec la rue de l'Ormeau, laissant un passage de 33 cm sur 70 cm de trottoir.
Gouttière et des marches, devant le n°2, laissant respectivement la largeur de 56cm et de 35cm sur 70cm de trottoir.
Poubelle et des marches, devant le n°4, encombrant totalement le trottoir de 68cm de large, ce qui empêche tout cheminement.
Gouttière et sa rigole de 4cm de profondeur, devant la fin de la parcelle du n°14, empiétant sur le trottoir et laissant 35cm de passage sur les 50cm possible.
Marches, devant le n°16, encombrant totalement le trottoir de 41cm de large, ce qui empêche toute circulation.

Côté impair :

Marches, devant le n°3, empiétant sur la rigole et laissant un passage de 35 cm sur 65 cm.
Marches, devant le n°5, empiétant sur la rigole et laissant un passage de 30 cm sur 65 cm.
Marches, devant le n°21, empiétant sur le trottoir et ne laissant aucun passage sur 30 cm.
Marches, devant le n°21, empiétant sur le trottoir et ne laissant aucun passage sur 30 cm.
Gouttière, entre le n°21 et le n°11, empiétant sur le trottoir et laissant un passage de 41 cm sur 51 cm.
Marches, devant le n°11, empiétant sur le trottoir et laissant un passage de 34 cm sur 69 cm.
Marches, devant le n°15, empiétant sur le trottoir et laissant un passage de 16 cm sur 47 cm.
Gouttière, devant le n°15, empiétant sur le trottoir et laissant un passage de 24 cm sur 40 cm.
Marches, devant le n°15, empiétant sur le trottoir et laissant un passage de 6,5 cm sur 38 cm.
Gouttière, entre le n°15 et le n°17, empiétant sur le trottoir et laissant un passage de 35 cm sur 48 cm.
Gouttière, entre le n°15 et le n°17, empiétant sur le trottoir et laissant un passage de 51 cm sur 62 cm.
Gouttière, à l'angle avec la rue Ernest Maurisset, empiétant sur le trottoir et laissant un passage de 51 cm sur 66 cm.

- (A) **: Equipement public au sein du cheminement**

Banc dont l'assise est à 45 cm de haut mais qui réduit le cheminement de 1,40 m à 0,70 m.

- **Le jalonnement, la signalisation, les informations visuelles/auditives :**

A l'angle avec la Rue Ernest Maurisset, il y a une accumulation de petits panonceaux d'information.



# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Eglise**

Adresse : Rue Ernest Maurisset

Périmètre : Saint-Denis d'Oléron

Date : le 4 juin 2007

## Accès au site de l'ERP

Le parvis de l'église est entouré de potelets en fer distants de 1,16m sauf au niveau de l'entrée où ils sont distants de 2,13m.
Devant l'entrée on a des pavés bombés en mauvais état, rendant le cheminement en fauteuil roulant difficile.
La façade de l'entrée est inscrite.

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :** marche de 15cm.
- **Dimension de la porte :** porte à double battant s'ouvrant facilement et laissant un passage de plus de 1,40m, un battant ouvert laisse un passage de 0,88m.
- **Présence de sas**
- **Issue de secours**

# Saint- Georges d’Oléron

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Place de Verdun**

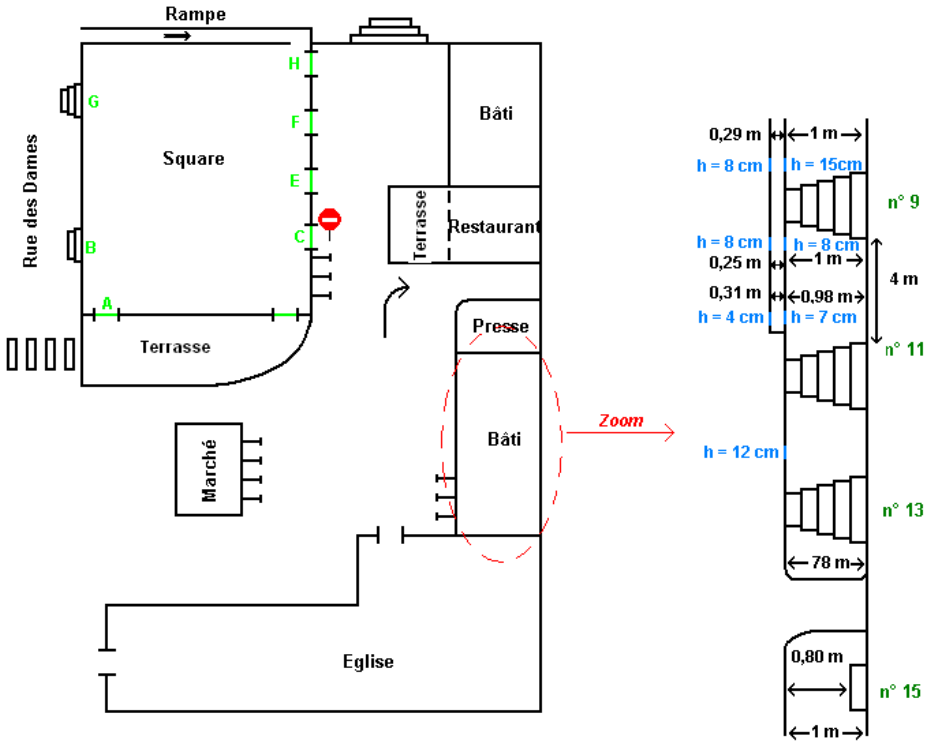
Périmètre : Saint-Georges d'Oléron

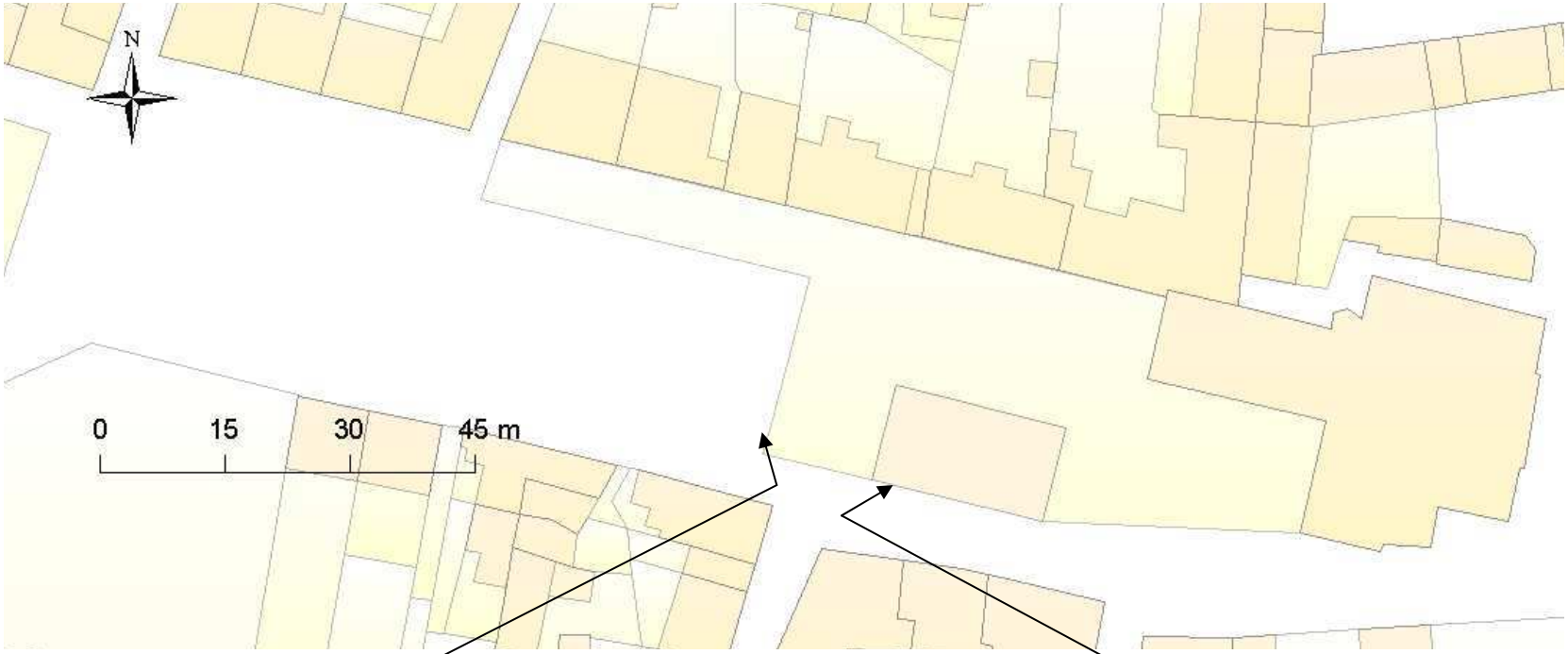
Date : le 29 mai 2007

## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :**

Il s'agit d'une place qui sert à la fois pour le stationnement des voitures, pour le marché et pour le cheminement piéton. Devant le marché couvert et le long des maisons se trouve 16 places de stationnement dont une réservée aux personnes handicapées. Elle est large de 3,20 m et est indiquée par un panneau non aux normes. Le long du square, se trouve 7 places de stationnement mais aucune n'est réservée aux personnes handicapées.




N
0
15
30
45 m





- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

A partir du n°15, il y a un trottoir de 1 m de large avec une bordure de trottoir de 0,14 m pour monter et une de 0,27 m pour descendre. A partir du n°13, la circulation devient interdite aux camions de plus de 5 m de large ainsi qu'aux caravanes. Au n°13, il y a un trottoir de 0,78 m de large avec une bordure de trottoir de 0,12 m, il se réduit à néant suite aux marches de la maison devant la porte d'entrée du n°13. Le même cas de figure se présente au n°11. Après les marches, le trottoir s'élargit à 0,98 m sur 4 m mais il y a deux ressauts pour monter sur le trottoir de 4 cm et 7 cm distants de 31 cm. Avant la porte d'entrée du n°9, le trottoir est large de 1 m il y a un ressaut de 8 cm, donnant sur un deuxième trottoir de 0,25 m avec un ressaut de 8 cm. Devant la porte d'entrée du n°9, on a les marches de la maison qui empiètent totalement sur le trottoir. Après les marches, le trottoir est large de 1m et possède un ressaut de 8 cm, donnant sur un deuxième trottoir de 0,29 m avec un ressaut de 15 m.

*Voir le zoom sur le schéma n°1.*

(Presse : devant l'entrée il y a une avancée en béton lavé d'une largeur de 1,70 m, il y a un petit ressaut à la porte.)



Le long du square, à partir du n°5 (correspond à un restaurant), l'accotement est large de 2,80 m, la voirie est en sens interdit sauf pour les riverains. A partir du n°3, il y a un large cheminement piéton.



Au fond de la place, du côté de la rue Rhin-Danube, on a 4 marches dont la hauteur varie entre 14 et 17 cm, il y a une main-courante.



Il y a également une rampe en dalle d'une largeur de 1,10 m avec une pente de 3 %.

Au niveau du marché couvert : Tout autour du marché, il y a une rigole en pavés de 86 cm de large avec une pente de 22,5 %. Du côté de la rue des Dames, il y a une marche de 9 cm de haut pour accéder au marché, du côté de la terrasse la rigole en pavés est dégradée.

- **Revêtement de surface :**

Sur la place, le revêtement est de l'enrobé dégradé, d'anciens trous ont été rebouchés avec de l'enrobé ce qui fait que la surface est bosselée.
Sous le marché couvert, le revêtement est de l'enrobé.
Sur la terrasse du café, le revêtement est du béton lavé.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Panneau de signalisation « place réservée aux personnes handicapées » réduisant le trottoir à 0,80 m au lieu de 1 m.
Grille d'évacuation au niveau de la presse dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)



Au n°15, il y a une marche d'une maison qui réduit le trottoir à 0,80 m au lieu de 1m.

Au n°13, il y a des marches devant la porte d'entrée de la maison qui empiètent totalement sur le trottoir.



Au n°11, il y a des marches devant la porte d'entrée de la maison qui empiètent totalement sur le trottoir.

Au n°9, on a des marches devant la porte d'entrée de la maison qui empiètent totalement sur le trottoir.

## Equipements

- A **: Equipement public au sein du cheminement :**

Boite aux lettres dont la fente est située à 1,12 m.

Bancs du square

## Espaces verts

- **Parcs et jardins :**

Square :

A : Le portillon d'entrée est large de 2 m, il se pousse facilement. Il y a une différence de revêtement de 4 cm dès l'entrée.

B : Le portillon d'entrée est large de 2 m, il se pousse facilement, mais il y a deux marches de hauteurs respectives 3 et 15 cm.

C : Le portillon d'entrée est large de 2 m, il se pousse facilement.

D : Le portillon d'entrée est large de 1,40 m, il se pousse facilement.

E : Le portillon d'entrée est large de 1,36 m, il se pousse facilement.

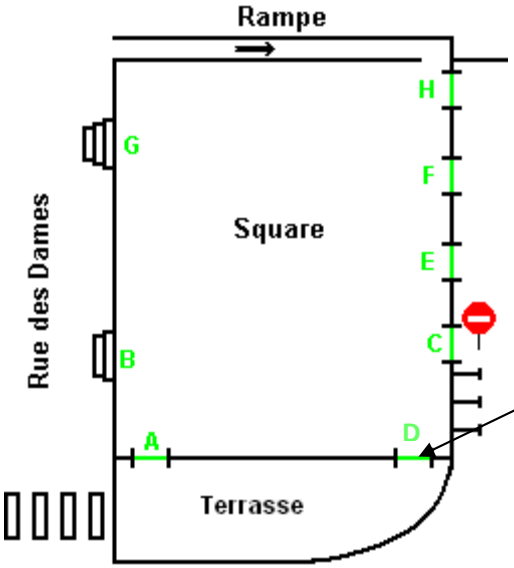
F : Le portillon d'entrée est large de 2,10 m (on a un deuxième battant de la même taille), il se pousse facilement.

G : Le portillon d'entrée est large de 1,90 m, il se pousse facilement, mais il y a trois marches de hauteurs respectives 3, 6 et 16 cm.

H : Le portillon d'entrée est large de 0,90 m, il se pousse facilement, mais il y a un dévers de 5 %.



Les cheminements font 2 m de large, mais ils se réduisent à 1,40 m en présence de bancs.
Le revêtement est fait de gravillons.
Il y a des pelouses sur le reste de l'espace.






# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

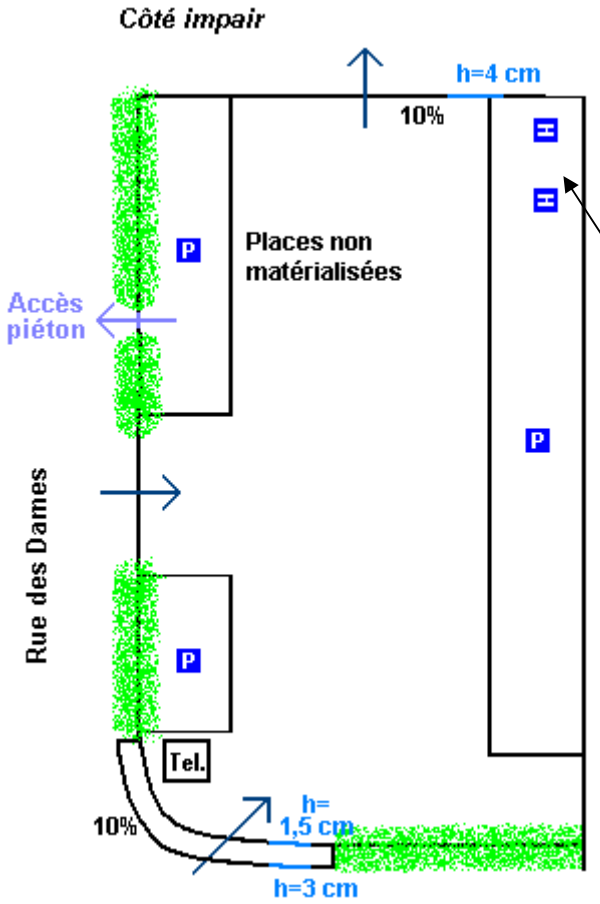
Nom du tronçon : **Place d'Aliénor d'Aquitaine**

Périmètre : Saint-Georges d'Oléron

Date : le 29 mai 2007

## Aménagement de la voirie

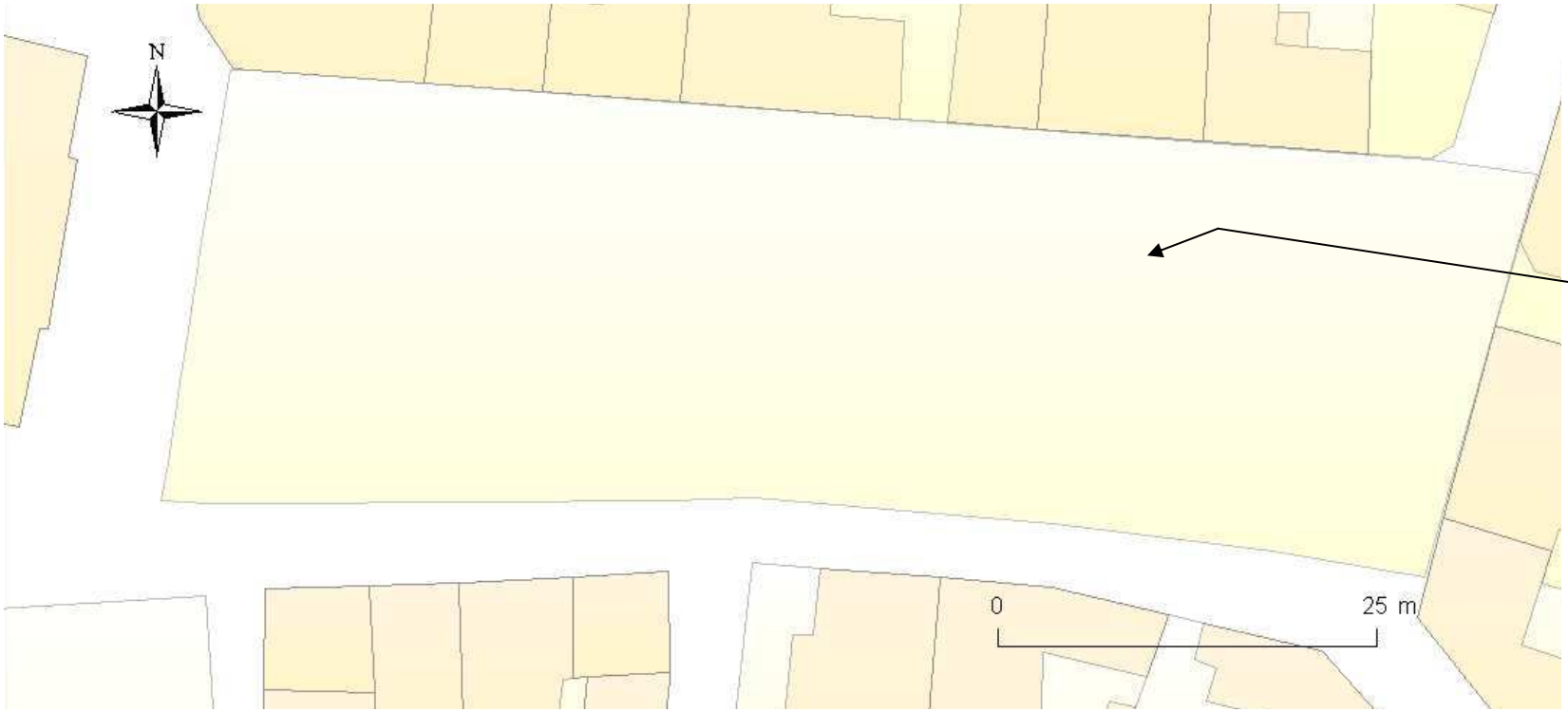
- **Usages des différents espaces :**




La place sert au stationnement des voitures et au cheminement des piétons de la rue des Dames du côté impair.
Il y a environ 30 places de stationnement dont deux places réservées aux personnes handicapées. Aucune place n'est matérialisée au sol, les places handicapées sont juste signalées par un panneau d'indication.



## Vue Globale






## Cheminements piéton

- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

A l'entrée du parking il a deux marches distantes de 87 cm et de hauteurs respectives 3 cm et 1,5 cm. Il y a une pente de 10 %. L'accès au parking donnant sur la rue des Dames se fait avec une différence de revêtement par rapport à la voirie puisqu'il y a une pente de 4%. A la sortie du parking, il y a une marche de 4 cm et une pente de 10 %.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

Un passage entre les buissons donne sur le passage piéton traversant la rue des Dames. La largeur du passage est de 0,62 m, il est long de 1 m et possède un dévers de 12%. Il y a une marche de 11 cm au niveau du passage et une de 13,5 cm pour descendre du trottoir.

- **Revêtement de surface :**

Sur le parking, le revêtement est d'enrobé légèrement abîmé, recouvert de gravillons à certains endroits.

## Equipements

- (A) **: Equipement public au sein du cheminement piéton :**



Cabine téléphonique, la largeur des portes fait 78 cm, elles sont dures à ouvrir et se referment automatiquement. La tablette est à 0,83 m de haut, la fente est à 1,20 m, le combiné est à 1,25 m, les touches sont à 1,35 m et l'écran est à 1,45 m de haut. On a deux ressauts séparés de 6 cm et de hauteur respective de 2 cm et 6 cm (sol de la cabine).

Plan-carte de St Georges, peu lisible, pas de repère « Vous êtes ici ».
Plan de St Georges, lisible, chaque hameau est cartographié (effet zoom), il y a le repère « Vous êtes ici ».
Carte en bois des sentiers pédestres peu lisible.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Rue de la Cure**

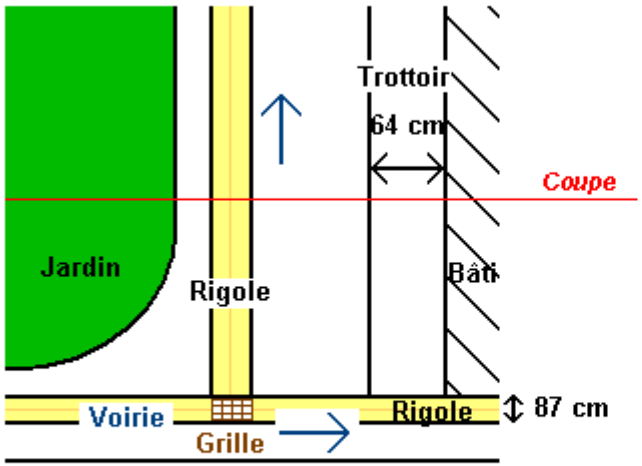
Périmètre : Saint-Georges d'Oléron

Date : le 29 mai 2007

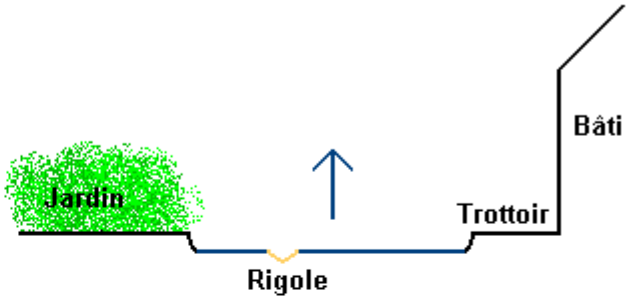
## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :**

Axe central de circulation à sens unique, sans aucun trottoir ni accotement.




Vue de dessus




Vue en coupe

## Vue Globale



## Cheminements piéton

- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Côté pair :

Du côté rue de la République, il n'y a pas de marche pour monter sur le trottoir mais une pente de 17,5 %. Le trottoir a une largeur de 64 cm, puis devant le n°2, le trottoir a une largeur de 90 cm. Puis la largeur du trottoir se réduit à 78 cm suite à des obstacles. Le trottoir s'élargit ensuite à 82 cm et présente une pente de 10%. Le trottoir se réduit ensuite de 78 cm à 68 cm suite à un obstacle.





Le trottoir s'interrompt, car il aboutit sur un mur.

- **Revêtement de surface :**

Du côté rue de la République, le revêtement est fait de gravillons blancs sur une faible épaisseur. Du côté de la rue des Dames, le revêtement est fait d'enrobé« neuf » sur une longueur de 5 m de trottoir. Entre les deux, le revêtement est fait de gravillons.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

Il y a de nombreuses gouttières au ras du mur des différentes habitations, qui réduisent le cheminement, de 90 cm à 78 cm et de 68 à 78 cm.

## Equipements

- A **: Equipement public au sein du cheminement piéton :**

<u>Côté jardin :</u>

Banc, longeant le cheminement au milieu du jardin.
Banc, longeant le cheminement au milieu du jardin.
Banc, longeant le cheminement au milieu du jardin.
Banc, longeant le cheminement au milieu du jardin.

## Espaces verts

- **Parcs et jardins :**



En face du côté pair, le cheminement se fait au travers d'un jardin. C'est un cheminement en pavés sans joint faisant une largeur de 1,87 m. Il y a une branche du cheminement faisant 1,40 m qui mène à l'espace Aliénor. Une autre branche du cheminement menant à la rue de la Cure fait 1,90 m de large, possède une pente de 4 %. Cependant une marche de 13 cm ne permet pas d'aller du côté pair de la rue de la Cure. Le cheminement principal permet d'accéder à l'office du tourisme.

Trois marches permettent de descendre sur le trottoir côté pair de la rue des Dames.



# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Rue des Dames**

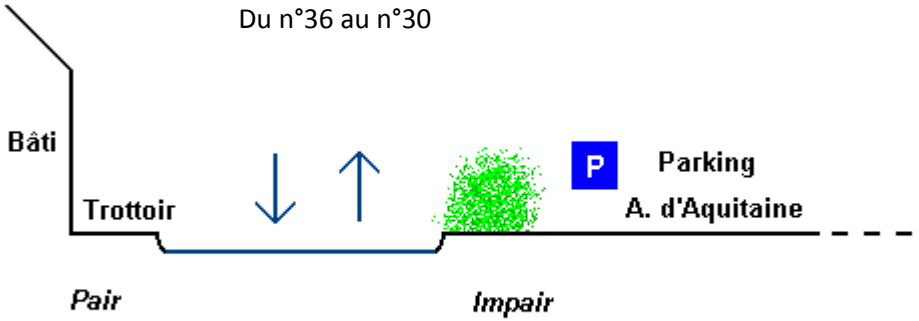
Périmètre : Saint-Georges d'Oléron

Date : le 29 mai 2007

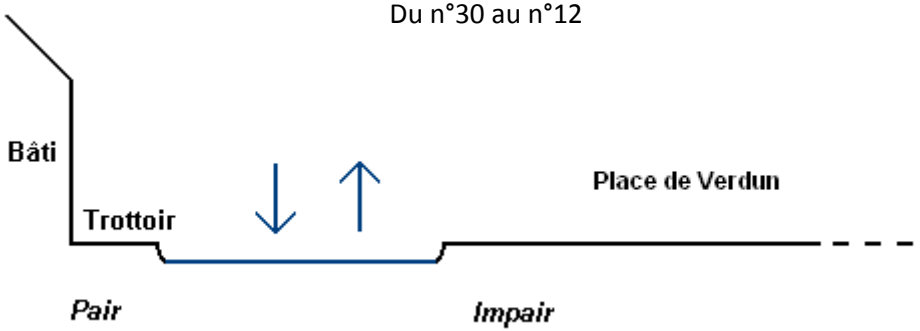
## Aménagement de la voirie

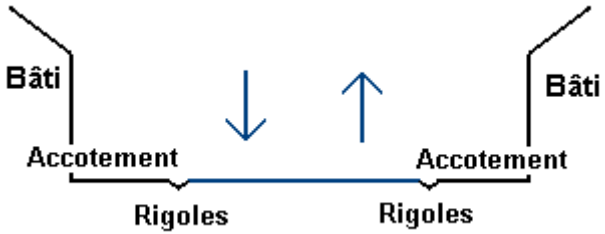
- **Usages des différents espaces :**

Du n°36 au n°30




Du n°30 au n°12




Du n°12 au n°2




N
0
50 m

- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Côté impair : (à partir du passage piéton)

Il n'y a pas de trottoir ni d'accotement pour les piétons le long de la place Aliénor d'Aquitaine, ni le long de l'église et ni le long de la place de Verdun.
Après le carrefour avec la rue Rhin et Danube, l'accotement est large de 48 cm et il y a une rigole de 38 cm sur environ 10 m. Le dévers est nul.
Après, l'accotement s'élargit à 66 cm, puis à 78 cm mais se réduit à 50 cm et à 52 cm suite à deux obstacles.
L'accotement s'élargit à 1,09 m puis à 1,39 m devant le portail du n°9 et se réduit à 1,24 m et à 0,60 m. Ensuite il s'élargit à nouveau à 2 m pour se réduire à 0,91 m au niveau du n°7. Une maison en décroché réduit l'accotement à 0,53 m au lieu de 1,30 m. Sur quelques mètres, l'accotement se réduit à néant.
Au n°3, l'accotement est large de 1,14 m et se réduit à 0,74 m au n°1. Au n°1bis l'accotement est large de 1,34 m mais se réduit à 0,62 m et 1,10 m suite à deux obstacles.

Coté pair : (à partir du passage pour piéton)



Le trottoir, a une largeur de 97 cm, un obstacle vient réduire le cheminement au n°30 à 34 cm. Le trottoir devient accotement, on passe d'un revêtement cimenté lisse à un revêtement béton lavé.

L'accotement fait une largeur de 91 cm, puis se réduit à 74 cm. Un obstacle sur l'accotement laisse un passage de 10 cm sur 74 cm puis un second obstacle vient réduire le cheminement à 34 cm de nouveau sur 74 cm. A l'angle de la rue de la Cure, il n'y a aucun passage piéton.




Après la traversée le revêtement change, c'est des pavés détruits avec un dévers de 13 % et une largeur de cheminement qui varie de 1,25 m à 1,45 m (devant l'office du tourisme).

Devant l'accès aux toilettes publiques, il y a un dévers de 9 %, puis le cheminement s'élargit à 1,90 m. Un obstacle va réduire le cheminement à 1,20 m, puis un empiétement de bâti sur le cheminement va réduire la largeur à 1,13 m, vient s'ajouter à cela une végétation qui réduit le cheminement à 0,64 m.Ensuite un plot en pierre laisse un passage de 0,58 m coté bâti sur un cheminement de 1,13m. Puis un second laisse le même passage coté bâti, puis un troisième laisse lui 0,50 m de passage coté chaussée sur un cheminement de 1,55 m et un quatrième laisse 0,72 m de passage sur un cheminement de 1,90 m. Le cheminement est désormais de 1,51 m cependant un empiétement du bâti sur le cheminement réduit le passage à 0,78 m sur 1,51 m. Au carrefour de la rue de l'église, il n'y a pas de passage piéton matérialisé, la hauteur du trottoir est de 10 cm. Le cheminement fait ensuite 1,22 m, deux mobiliers privés de la supérette laissent respectivement 65 cm et 67 cm de passage. Puis après la supérette, le cheminement passe à 1,40 m, une interface cadre bâti et trottoir laisse un passage de 1,05 m, puis une sortie de gouttière réduit le passage à 1,26 m sur 1,40 m. Le cheminement passe à 2,52 m. A l'angle du carrefour avec la rue Traversière, un obstacle réduit le cheminement à 35 cm sur 65 cm. Au carrefour, il n'y a aucun passage piéton (marche de 9 cm de haut et de l'autre coté c'est un accotement). Après la traversée, il n'y a plus de trottoir mais un accotement au niveau du restaurant. Deux obstacles, créent un rétrécissement de 10 cm de passage sur un cheminement qui en fait 1,20 m. Ensuite le cheminement passe d'un accotement à un trottoir de 81 cm en face du passage piéton donnant sur le square. Un premier obstacle réduit le cheminement à 33 cm, puis un second réduit le cheminement à 55 cm et un troisième réduit le passage à 10 cm sur 81 cm de cheminement.

La traversée au carrefour avec le Canton du sabotier n'est pas matérialisée, il y a deux marches de 12 cm et 5 cm, le revêtement est en terre et cailloux, il y a un obstacle au milieu de la traversée en saillie de 2 cm. Après la traversée, le trottoir fait 68 cm, un obstacle vient réduire le cheminement à 52 cm. La traversée en terre et sable entre le n° 16 et le n°18 n'a pas de passage piéton matérialisé. De chaque coté de la traversée, il y a une marche de 9 cm de hauteur. Le trottoir à une largeur de 1,20 m. Au n°16, un trou dans le revêtement laisse un passage de 0,83 m sur une largeur de 1,30 m de cheminement. Entre le n°16 et 14, la largeur du cheminement est de 1,52 m cependant un obstacle le réduit à 1,16 m. Au n°14, la largeur du trottoir est de 1,63 m, une

interface trottoir et cadre bâti réduit le cheminement à 92 cm. Ensuite, il y a un décroché du bâti, le trottoir ne fait plus que 1,24 m. Pour descendre du trottoir, il faut franchir une marche de 9 cm de haut. Après le carrefour avec la rue Rhin et Danube, il n'y a plus de trottoir, c'est un accotement avec rigole et un dévers de 6 % et une pente de 2 % qui va de 0 cm à 98 cm, puis de nouveau à 0 m sur une longueur de 5m environ. Lorsque la largeur de l'accotement est à 95 cm, un obstacle réduit le cheminement à 61 cm. Au n° 12, deux obstacles à la sortie de garage réduisent respectivement le cheminement à 68 cm sur 82 cm et 10 cm sur 92 cm. A partir du n°12 jusqu'au n°10, le cheminement passe de 1, 10 m à 0 m. Au n°10, un empiétement sur l'accotement laisse un passage de 46 cm. Au n°6, deux marches successives vont réduire respectivement le passage à 65 cm sur 96 cm et à 53 cm sur 82 cm. Au n°4, l'accotement passe de 56 cm à 0 cm. Au n° 2 ter, il y a de nouveau un accotement de 0 cm à 80 cm au n°2. Entre ces deux numéros, le cheminement se rétrécit à 28 cm suite à un obstacle au n°2bis et à 60 cm suite à un autre obstacle au n°2.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

Il y a une traversée piétonne de la rue donnant sur des bordures de trottoir de hauteur respective 13,5 cm du côté impair et 12,5 cm du côté pair.
Il y a une traversée piétonne de la rue, au niveau de la porte latérale de l'église, donnant côté pair sur une rigole. Devant la supérette, il y a un passage piéton donnant sur une bordure de trottoir de 11 cm de haut côté pair et au même niveau que la voirie côté impair.



Il y a une traversée piétonne en face de la terrasse du café qui est au même niveau que la voirie.

Au carrefour avec la rue Rhin et Danube, il y a un passage piéton avec du côté du square un abaissé de trottoir au même niveau que la voirie et de l'autre côté une bordure de trottoir de 10 cm. La largeur du trottoir devant la maison de retraite est de 1,10 m. Elle s'élargit à 1,36m puis se réduit à 1,04m suite à un obstacle. Un deuxième obstacle réduit le trottoir à 0,71 m puis 0,49 m au lieu de 1,36 m. Le trottoir se réduit ensuite à 0,75 m juste avant l'entrée de la maison de retraite.

- **Revêtement de surface :**

Il y a un défaut de revêtement à l'angle de l'église, il s'agit d'un trou de 40 cm de diamètre environ et profond de 3,5cm.
A partir du passage piéton (au début de la rue) le revêtement est en béton lavé.
Devant l'Office du tourisme, le revêtement est en gros pavés détruits. Puis le revêtement est au naturel c'est à dire en terre et en cailloux. Au niveau de l'accès aux toilettes publiques, le revêtement a été refait et est en bonne état. Il s'agit de grosses dalles lisses. Le revêtement ensuite est en béton lisse.
Jusqu'au carrefour de la rue du Rhin et Danube et la rue des Dames, et ce du côté pair, le revêtement est en béton lavé.

- **Evènements particuliers (chantier, travaux, …)**

Au niveau de l'église, des travaux liés à sa restauration empêchent les piétons de circuler sur le trottoir.

## Obstacles aux déplacements

- (1) **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Coté impair :

Panneau de signalisation, devant la maison de retraite, réduisant le passage à 1,04 m au lieu de 1,36 m.
Banc, devant la maison de retraite, laissant 0,71 m à un pied et 0,49 à l'autre pied au lieu de 0,75.
Lampadaire, réduisant l'accotement à 50cm au lieu de 78cm.
Lampadaire, réduisant l'accotement à 32cm au lieu de 74cm.
Panneau de signalisation « Stop », réduisant l'accotement à 1,10 m au lieu de 1,34 m.
Tableau EDF, réduisant l'accotement à 52cm au lieu de 78cm.

Coté pair :

Poteau électrique sur lequel est fixé un luminaire, laissant un passage de 10 cm sur 74 cm.
Panneau de signalisation »sens interdit », laissant un passage de 34 cm sur 74 cm.
Potelet en pierre, laissant un passage de 0,58 m coté bâti sur 1,13 m.
Potelet en pierre, laissant un passage de 0,58 m sur 1,13 m.
Potelet en pierre, laissant un passage de 0,50 m sur 1,55 m.
Potelet en pierre, laissant un passage de 0,72 m sur 1,90 m.
Jardinière, laissant un passage de 0,43 m coté chaussée et 0,93 m coté bâti sur 2,25 m.
Jardinière, laissant un passage de 0,10 m sur 1,20 m.
Lampadaire, laissant un passage de 0,61 m sur 0,95 m.
Pancarte commerçante, laissant un passage coté chaussée de 0,65 m sur 1,20 m.
Pancarte commerçante, laissant un passage coté chaussée de 0,67 m sur 1,22 m.
Compteur EDF, laissant 35 cm de passage sur 65 cm.
Pot de fleur, longeant du cheminement créant un obstacle avec un mobilier public.
Poteau en béton n'ayant aucune utilité, laissant 33cm de passage sur 81 cm.
Tableau EDF, laissant 55cm de passage sur 81 cm.
Jardinière, laissant 5cm de passage sur 81 cm.
Plaque France télécom, en saillie de 2cm.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

Au n°1bis, Marches, au n°1BIS, empiétant sur l'accotement et le réduisant à 0,62 m au lieu de 1,34m.
Poubelle, au n°30, empiétant sur le trottoir et laissant 34 cm de passage sur 97 cm.
Marches, empiétant sur le trottoir, et laissant un passage de 0,77 m sur 1,40 m.
Poubelle, empiétant sur le cheminement, et laissant 1,20 m de passage sur 1,90 m.
Végétation, empiétant sur le cheminement, et laissant 0,64 m de passage sur 1,13 m.
Marche de 6,5cm de haut empiétant sur le cheminement, et laissant 0,78 m de passage sur 1,51 m.

Marche empiétant sur le cheminement, et laissant un passage de 1,05 m sur  1,40 m
Sortie de gouttière, empiétant sur le cheminement, et laissant un passage de 1m26 sur 1m40.
Trou de 3cm de profondeur sur un diamètre de 14cm en plein milieu du cheminement.
Trou dans le revêtement, au n°16, laissant un passage de 83 cm sur 1,30 m.
Trou de gouttière, entre le n°16 et 14, laissant un passage de 1,16 m sur 1,52 m.
Marche, au n°14, empiétant sur le trottoir, et laissant 0,92 m de passage sur 1,63 m
Bornes de sortie de garage, au n°12, empiétant sur le cheminement, et laissant respectivement 0,68 m de passage sur 0,82 m et 0,92 m sur 1,10 m.
Marche, au n°10, empiétant sur  le cheminement, et laissant un passage de 46 cm sur 78 cm.
Marche, au n°6, empiétant sur  le cheminement, et laissant un passage de 65 cm sur 96 cm.
Marche, au n°6, empiétant sur le cheminement, et laissant un passage de 53 cm sur 82 cm.
Marche, au n°2BIS, empiétant sur le cheminement, et laissant un passage de 28 cm sur 55 cm.
Marche, au n°2, empiétant sur le cheminement, et laissant un passage de 60 cm sur 80 cm.

## Equipements

- (A) **: Equipement public au sein du cheminement :**

Fontaine d'eau potable, la sortie d'eau se trouve à 1m du sol.
Toilettes publiques, pour y accéder il y a un devers de 9%, le revêtement est parfait en pierre de taille.
Distributeur  de billets «  Banque populaire », le clavier se trouve à une hauteur de 93 cm, les boutons écran et la fente d'insertion de la carte est à une hauteur de 1m20.
Banc, dans la Rue Rhin et Danube, devant la maison de retraite, laissant 0,71 m à un pied et 0,49 m à l'autre et ceci sur 0,75 m.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Rue de l'église**

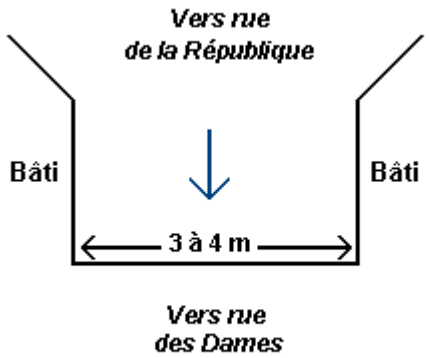
Périmètre : Saint-Georges d'Oléron

Date : le 29 mai 2007

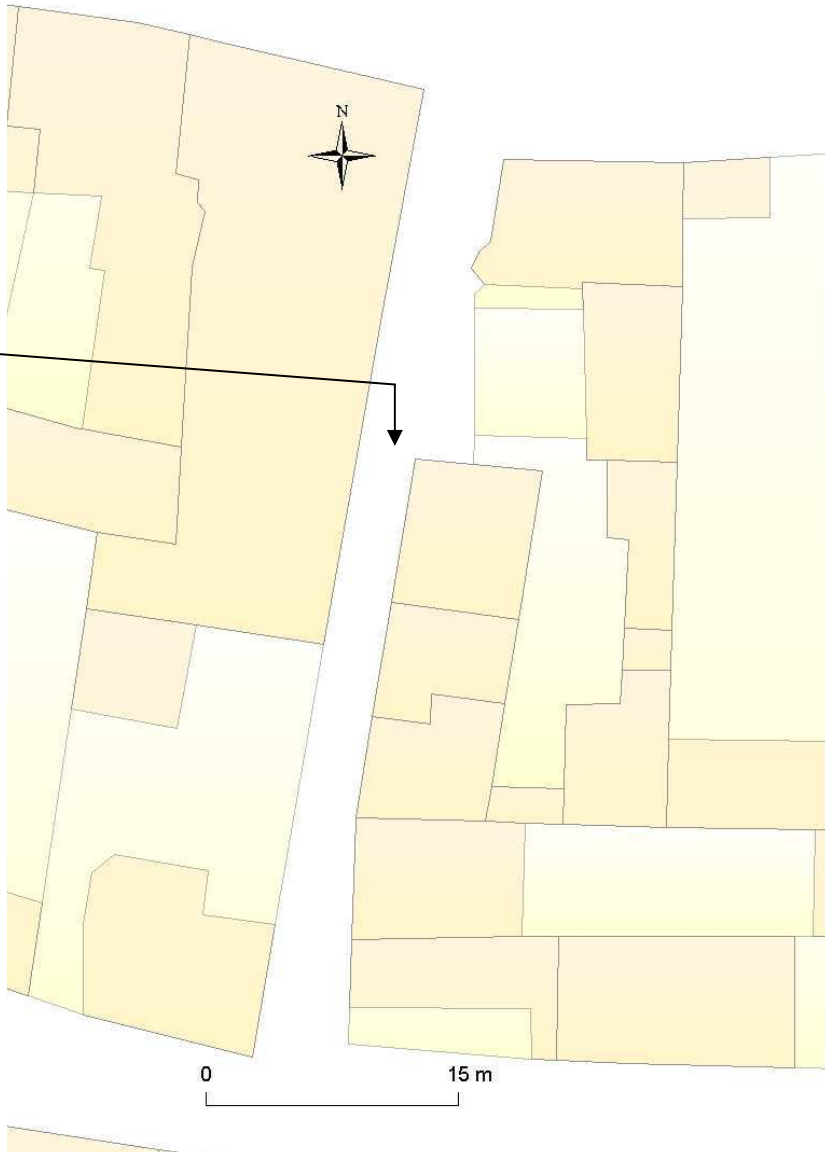
## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :**

Il s'agit d'une rue en sens unique, d'une largeur de 4 m environ, sans trottoir ni accotement.






N
0
15 m

## Cheminements piéton

- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Au début de la rue, il y a une pente de 2,5 % et la voirie est large de 4 m. Au milieu de la rue, la voirie se réduit à 3 m. A partir du n°26, il y a une rigole en pavés de chaque côté le long des maisons. Au bout de la rue, du côté de la rue de la République, il y a un obstacle qui réduit le passage à 1,30 m côté pair et à 1,20 m côté impair. Il y a une pente de 7,5 % de la voirie à la rigole de la rue de la République.

- **Revêtement de surface :**

La rue a un revêtement fait d'enrobé.

## Obstacles aux déplacements

- 1 : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Jardinière, du côté impair, réduisant le passage à 1,30 m côté pair et à 1,20 m.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Rue de la République**

Périmètre : Saint-Georges d'Oléron

Date : le 29 mai 2007

## Aménagement de la voirie

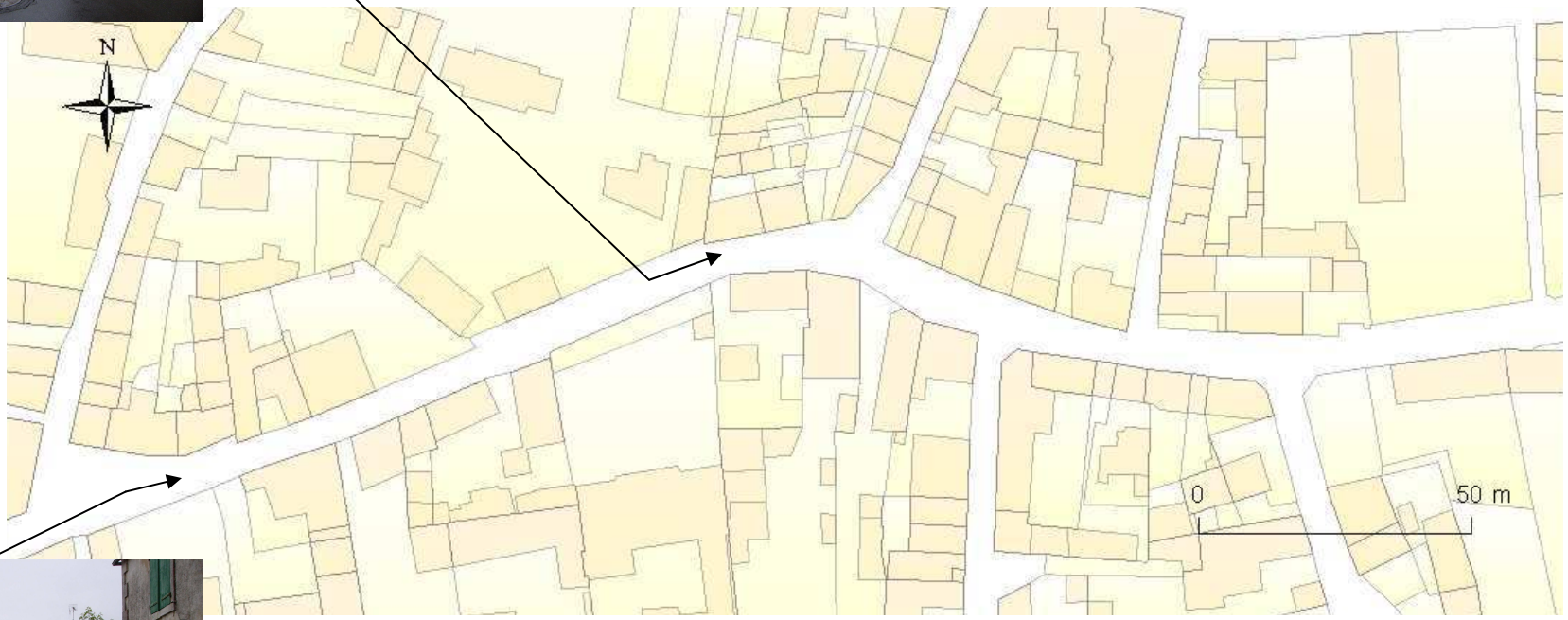
- **Usages des différents espaces :**

Axe central de circulation à double sens, avec des trottoirs de chaque côté.



## Vue Globale








- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

  Côté pair :

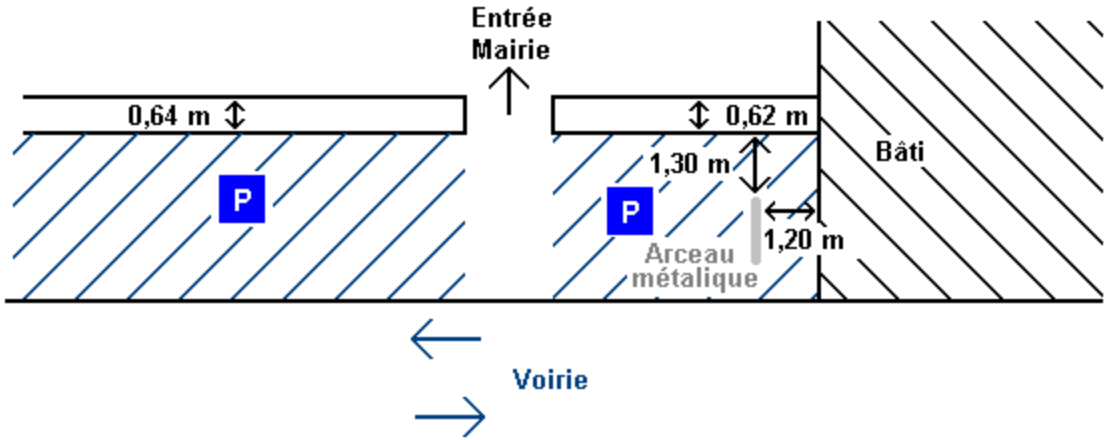


Devant le n°148, la largeur du trottoir varie entre 23 et 90 cm, mais est réduite à néant devant la porte d'entrée de cette même habitation. Devant le n°162, le trottoir a une pente quasiment égale à 9 %. Puis une borne France Télécom réduit ponctuellement la largeur du passage à 69 cm sur 89 cm. Devant l'entrée du n°164, il y a un devers de 12,5 % encadré par des pentes de 7,5 et 5 %. Toujours devant le n°164, la largeur du trottoir est de 78 cm, mais est réduite ponctuellement à 54 cm suite à un obstacle. Au n°184, le trottoir se réduit à néant.



Au n°200, pour monter sur le trottoir de largeur égale à 58 cm, il y a une marche de 7 cm de haut. Au n°212, encadrant une sortie de garage, il y a des pentes de 17, 5 % chacune, dont une est précédée d'un ressaut de 5 cm de haut. Toujours devant le n°212, la largeur du trottoir est de 52 cm, mais est réduite à néant devant l'entrée de l'habitation.

Puis un obstacle laisse un cheminement de 46 cm de large au lieu de 55 cm. En face du n°217, la largeur du trottoir est réduite de 49 à 16 cm suite à un obstacle. Le trottoir s'interrompt à la sortie du n°240. Pour descendre du trottoir, il y a une marche de 5 cm de haut. Puis pour remonter sur le trottoir, il y a deux marches : la première de 4 cm de haut et la seconde de 5 cm de haut, sachant qu'entre les deux il y a 26 cm. Puis suite à un obstacle, la largeur du trottoir se réduit de 1,01 m à 0,80 m. Juste avant le parking de la mairie, la largeur du trottoir est de 1,40 m. Devant la mairie, l'espace est partagé entre un cheminement piéton et un parking. Ce parking, réservé au public de la mairie, comporte une place réservée aux personnes handicapées. Sur le côté du parking, un arceau métallique laisse des passages de 1,20 m et de 1,30 m de part et d'autre. Un trottoir de 62 cm de large et de 12 cm de haut borde le parking du côté de la mairie.




Avant l'entrée du n°292, la largeur du trottoir varie entre 0 et 62 cm. A l'entrée du n°292, le cheminement est inexistant, car obstrué sur toute sa largeur par un obstacle. Après le n°292, la largeur du trottoir est de 66 cm. Entre les n°292 et 300, des obstacles réduisent le cheminement à 52 cm de large. Devant le n°300, la largeur du trottoir est réduite de 66 cm à 40 cm. A l'angle du n°308, le trottoir présente une pente de 10% puis un dévers de 20% au niveau de l'intersection avec l'impasse. Au n°316, la largeur du trottoir est de 2 m. Devant l'entrée du n°326, la largeur du trottoir est de 2,03 m, mais se réduit progressivement à 1,50 m, 1,40 m puis 1,30 m. A l'intersection avec la rue des quatre moulins, le trottoir ne fait plus que 0,80 m de large. Pour descendre du trottoir, il y a une marche de 10 cm de haut.



Après l'intersection, il n'y a pas de trottoir mais de la végétation tout le long du bâtiment. Au n°346, le trottoir recommence. Pour monter sur ce trottoir de 47 cm de large, il y a une marche de 19 cm de haut. Au n°358, la largeur du trottoir se réduit de 48 cm à 18 cm suite à un obstacle. Après l'entrée du n°358, le trottoir a une largeur de 59 cm et présente deux pentes successives de 10% et 20%. Au n°364, la largeur du trottoir se réduit de 48 à 41 cm suite à un obstacle. A l'angle avec la rue Saint Pierre, la largeur du trottoir est de 23 cm et pour descendre du trottoir il y a une marche de 14 cm de haut. A près l'intersection, il n'y a pas de trottoir, mais une marche de 39 cm de large, bordée d'une rigole creusée, au pied du n°412.

Côté impair :



Au croisement de la rue de la République et la rue des Dames, la largeur du trottoir est de 98 cm au n°159, il possède une pente de 5 %, il a une hauteur de 11 cm. Il est bordé d'un autre trottoir d'une largeur variable allant de 4 m à 0, en enrobé abimé, possédant une pente de 7,5 % ou se garent des voitures. Le trottoir passe de 0,98 m à 1,04 m au n°197.



A partir du n°199, il n'y a plus de trottoir, ni d'accotement.

Cependant, il y a marquage au sol d'un cheminement piéton d'une largeur de 1,40 m, d'un dévers de 6 % vers le bâti. Le revêtement du cheminement est correct en enrobé cependant entre le n°201 et le n°217, il y a un trou de 18 cm de diamètre en plein milieu du cheminement. Au n°217, c'est la fin du marquage au sol du cheminement piéton. Il y a un décrochement du cadre bâti. Il y a de nouveau un trottoir de 75 cm de large et d'une hauteur de 15cm.



En face de la mairie, le cheminement se réduit à 26 cm à la suite d'un obstacle puis à 45 cm suite à un second obstacle. A l'angle du n°269, il y a une rupture de cheminement. La hauteur du trottoir est de 15 cm.

Devant le n°271, il n'y a plus de trottoir, 3 obstacles et une voiture empêchent le cheminement piéton. Ensuite, il y a un accotement de 70 cm de large, le revêtement est pavé. Devant le n°287, il n'y a plus de trottoir, ni d'accotement. Devant le n°293, il y a de nouveau un trottoir qui varie de 0,50 à 1,47 m. Au carrefour avec la rue Traversière, il n'y a pas de passage piéton. Pour remonter sur le trottoir, il faut franchir une marche de 14 cm. Au n°335 le trottoir fait 73 cm de large, il y a une sortie de garage ou le revêtement est abimé, il y a un dévers de 12 % et 2 pentes de 16 % mais le trottoir se réduit à néant devant le n°351. Ensuite il n'y a plus de trottoir. Au niveau du carrefour entre la rue de la République et la rue de l'Eglise, il n'y a pas de passage piéton matérialisé, puis le trottoir reprend et fait 3 cm de large. Au n° 375, le trottoir fait 60 cm de large. Au n°381, le trottoir fait 52 cm, de nombreux obstacles vont modifier la largeur du cheminement jusqu'au n°391. Au n°395, il y a un changement de revêtement, il s'agit de béton lavé. Le cheminement passe de 69 cm à 98 cm puis passe a 1,90 m jusqu'au croisement avec la rue de la Cure.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

En face du n°162, il y a une traversée piétonne donnant sur des bordures de trottoir respectivement de 13 cm de hauteur côté pair et de 11 cm de hauteur côté impair.

En face du n°292, il y a une traversée piétonne donnant sur des bordures de trottoir respectivement de 16 cm de hauteur côté pair et de 11 cm de hauteur côté impair.

- **Revêtement de surface :**

Devant le n°148, le revêtement est fait de pavés recouverts de mousse, susceptibles d'être glissants.
Au n°200, le revêtement est fait de ciment lisse.
Du n°212 au n°240, le revêtement est fait de ciment lisse.
Devant la mairie, le revêtement est fait de dalles de couleur rouge.
Devant le n°326, le revêtement est fait de dalles non jointes (interstices de 4 cm de large entre les dalles).
Devant le n°434, il y a une rigole faite de petits pavés rectangulaires.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Coté pair :

Panneau de signalisation, devant le n°184, laissant 54 cm de passage sur 78 cm.
Panneau de signalisation, après la sortie du n°240, laissant 0,80 m de passage sur 1,01 m.
Panneau de signalisation, à 1, 66 m de hauteur (donc à hauteur de visage).
Arceau métallique, laissant des passages de 1,20 m et de 1,30 m de part et d'autre
Jardinière, du côté pair, à l'intersection avec la rue des 4 moulins, laissant 0,80 m de passage sur 1,30 m.
Grille d'évacuation des eaux, située dans la rigole du côté pair, dont la largeur des fentes est de plus de 3 cm.
Borne France Télécom, laissant 69 cm de passage sur 89 cm de trottoir.

Coté impair :

Borne à incendie, laissant un passage de 26 cm sur une largeur de cheminement de 75 cm.
Panneau d'affichage, laissant 52 cm de passage sur une largeur de cheminement de 71 cm.
Lampadaire, laissant un passage de 0,50 m sur 0,71 m.



Jardinière, laissant un passage de 0,15 m sur 0,80 m.
Jardinière, laissant un passage de 0,05 m sur 0,80 m.
Jardinière, laissant un passage de 0 m sur 0,70 m.
Jardinière, laissant un passage de 0,015 m sur 0,70 m.
Panneau de signalisation, laissant un passage de 30 cm sur une largeur de cheminement de 42 cm.
Panneau de signalisation, laissant 40 cm de passage sur une largeur de cheminement de 74 cm.
Panneau de signalisation, laissant 69 cm de passage sur une largeur de cheminement de 76 cm.
Borne France Télécom, laissant un passage de 45 cm sur 71 cm de trottoir.
Tableau EDF, laissant un passage de 41 cm sur 65 cm de cheminement.

## Interfaces entre les différents modes

- **Zone de conflits PMR-voiture :**

Après l'intersection avec la rue des 4 moulins, il y a des voitures garées le long des maisons.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)



Au n°184, il y a un trou dans le revêtement, créé par le prolongement d'une gouttière. Ce trou est de 10 cm de large et de 5 cm de profondeur.

Au n°200, des marches empiètent sur le trottoir ne laissant aucun passage sur 58 cm.
Au n°212, des marches empiètent sur le trottoir ne laissant aucun passage sur 52 cm.
Au n°212, une gouttière laisse 46 cm de passage sur 55 cm.
En face du n°217, des marches empiètent sur le trottoir laissant 16 cm de passage sur 49 cm.
Devant le n°292, des marches empiètent sur le trottoir laissant aucun passage sur 66 cm.
Entre les n°292 et 300, deux gouttières laissent un passage de 52 cm sur 66 cm.
Au n°358, des marches empiètent sur le trottoir laissant 18 cm de passage sur 48 cm.
Au n°364, une gouttière empiète sur le trottoir laissant 41 cm de passage sur 48 cm.
Au n°346, une marche empiète sur le trottoir laissant 19 cm de passage sur 47 cm.
Au niveau du n°269, des marches empiètent sur le trottoir laissant que 25 cm de passage sur 75 cm.
Entre le n° 323 et 325, une gouttière laisse 35 cm de passage sur 49 cm.
Devant le n°325, une marche chanfreinée empiétant sur le trottoir, et possédant une largeur dans le sens de la marche de 45 cm, laisse un passage de 13 cm.
Entre le n° 325 et 335, une gouttière diminue le cheminement qui était déjà inférieur à 80 cm.
Au n°381, une gouttière empiète sur la chaussée et laisse un passage de 15 cm sur 52 cm, puis une marche empiète sur le cheminement et laisse 30 cm sur 60 cm, puis une poubelle laisse un passage de 10 cm.
Au n°391, une marche empiète sur le cheminement et laisse un passage de 49 cm sur 79 cm, puis une poubelle laisse un passage de 20 cm sur 79 cm.

## Equipements

- A **: Equipement public au sein du cheminement :**

Boite aux lettres, sur le parking de la mairie, dont la fente est à une hauteur de 1,70 m.
Abri bus en béton (pour y accéder, il y a une marche de 14 cm de haut) et panneau des horaires de bus.
Banc, sur le bord du parking de la Mairie.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Rue Traversière**

Périmètre : Saint-Georges d'Oléron

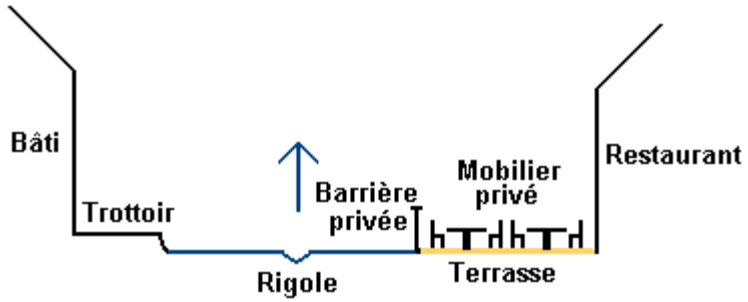
Date : 29 mai 2007

## Aménagement de la voirie

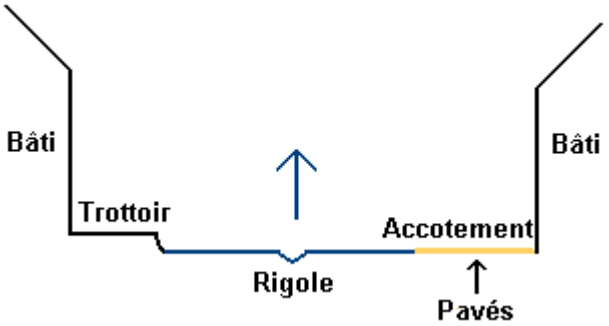
**- Usage des différents espaces**

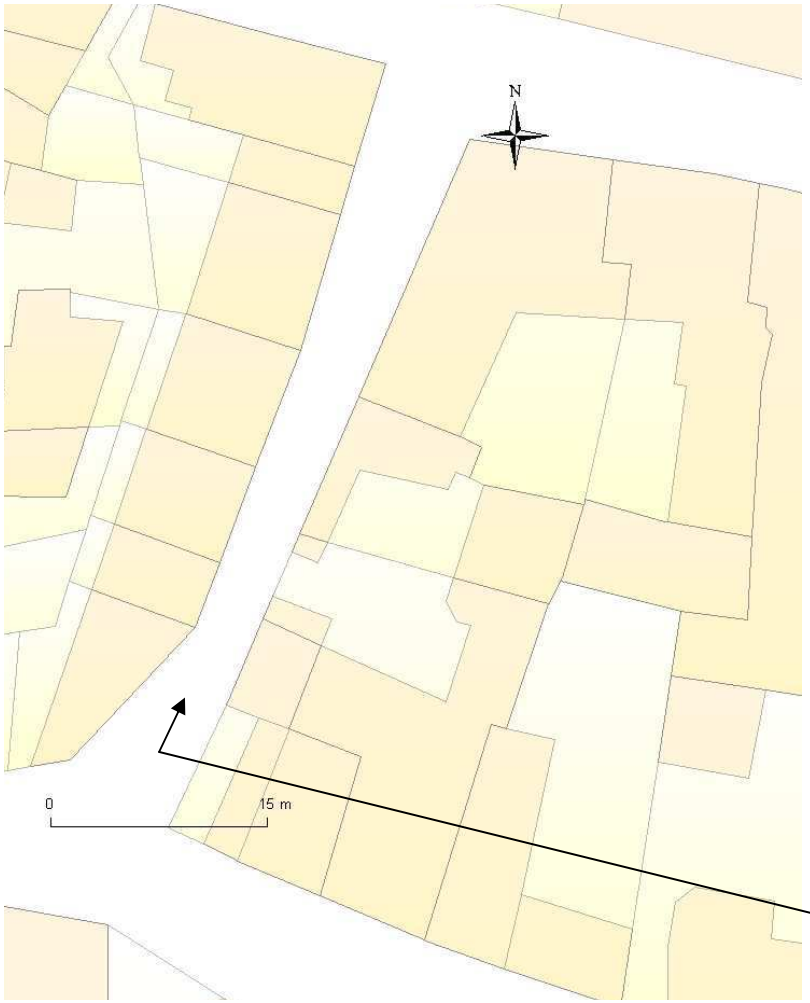
La rue Traversière est en sens unique, elle possède un trottoir coté pair et un accotement coté impair.

**Début de la rue Traversière au n°9**




**Après le n°9**




N
0
15 m



## Cheminements piéton

- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

La chaussée mesure 3m de large.

Côté pair :

Il y a un trottoir en face du n°9 de 63 cm de large et ceci tout le long de cette rue. Au n°4, devant une entrée de garage il y a un dévers de 13 %.

Côté Impair :



Au n°9, il y a un accotement de plus de 3 m de large sur une longueur de 9 m, cependant l'accotement est obstrué par du matériel privé appartement au restaurateur. Ensuite l'accotement passe de 2,30 m à 0 m à la fin de la rue.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

Carrefour avec la rue de la République : aucun passage piéton matérialisé.

Carrefour avec la rue des Dames : aucun passage piéton matérialisé.

- **Revêtement de surface :**

Sur le trottoir, l'accotement et la chaussée le revêtement est constitué de béton lavé.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

Une marche empiète sur l'accotement au n°3.

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Eglise**

Adresse : Place de Verdun

Périmètre : Saint Georges d'Oléron

Date : le 29 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée**
- **Présence de jardins ou de cours**

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :** à l'entrée principale on a deux marches extérieures et 4 intérieures. Sur l'entrée latérale, on a 2 marches de hauteurs respectives 9 et 15cm. On a une pente à l'intérieur de 20%.
- **Dimension de la porte :**

# Saint-Pierre d’Oléron

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Rue Raymond Grandsart**

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

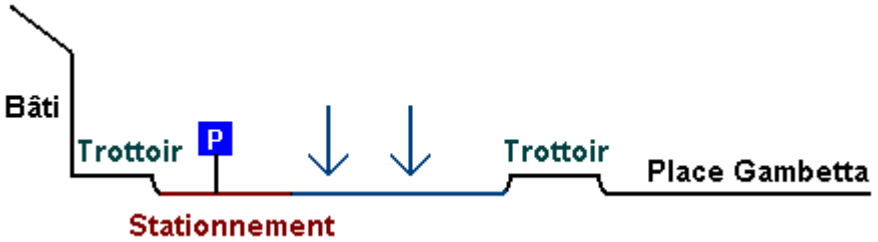
Date : Le 23 mai 2007

## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :**

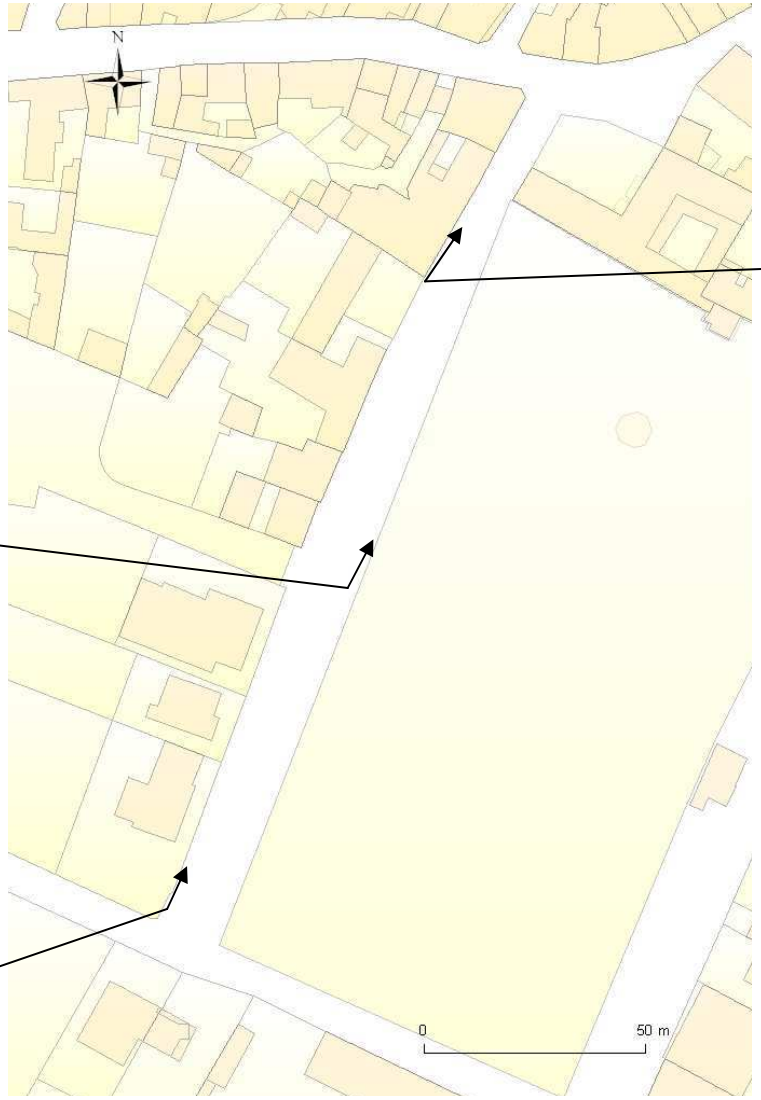
La rue est à sens unique, avec deux voies de circulation. La vitesse est limitée à 50 km/h.

Le long du trottoir côté pair, il y a 21 places de stationnement dont 9 en zone bleue, aucune n'est réservée aux personnes handicapées.



## Vue Globale










- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Coté pair :



La largeur du trottoir est de 1,30 m mais se réduit à 1 m suite à un obstacle. Au n°24, il y a un ressaut de 5 cm. La largeur du trottoir est de 1,30 m mais se réduit à 1 m suite à un obstacle.

Le trottoir présente un dévers de 3,5 %. Au début du n°22, la largeur du trottoir est de 1,57 m. Il y a un dévers de 6 %. A partir du n°22, 7 places de parking se trouvent le long du trottoir.



Il y a une différence de revêtement de 3 cm de haut.

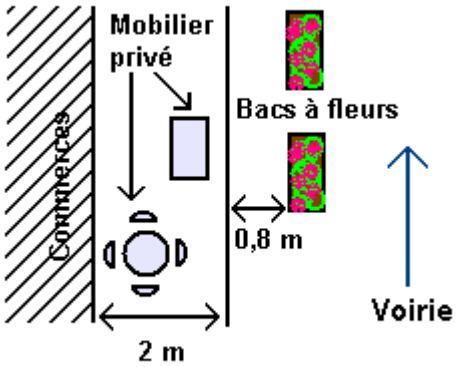


Devant le Vidéo Club on a un trottoir de 1,80 m de large, une pente de 6 %, un dévers de 6 % puis une pente de 6 %. Au niveau du fleuriste, la largeur du trottoir est de 2 m puis se réduit à 1,29 m suite à un obstacle mobile. Au n°14, il y a une gouttière et son socle qui réduisent le passage à 1,27 m au lieu de 1,14 m.

Il y a un dévers de 6 % devant la sortie du garage. Au n°12, la largeur du trottoir se réduit à 16 cm au lieu de 74 cm suite à un obstacle. On a un dévers de 7 % devant la sortie du garage. Ensuite le trottoir a une largeur de 85 cm mais se réduit à 28 cm suite à une interface avec le cadre bâti. Il se réduit également à 48

cm suite à un autre obstacle. A la fin du n°10, le trottoir a une largeur de 75 cm. A partir du n°6 on a des commerces empiètent sur le trottoir de 2 m de large (PMU, Rôtisserie, crêperie).






Au niveau de la boulangerie, le trottoir fait 1,50 m de large.

<u>Côté impair : Du côté de la place Gambetta</u>



En face du n°10, le cheminement est  large de 1,40 m. En face des commerçants, le trottoir a une largeur de 95 cm qui se réduit à 82 cm avec les garde-corps.

**Nb :** De ce côté, il y sept entrées et sorties pour les voitures.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**



Une traversée piétonne de la rue donne de chaque côté sur des bordures de trottoir de hauteur respective 10 cm-14 cm et 16 cm.

Une traversée piétonne de la rue donne de chaque côté sur des bordures de trottoir de hauteur respective 4 cm et 7 cm.
Une traversée piétonne de la rue donne de chaque côté sur des bordures de trottoir chanfreinées de hauteur respective 9 cm et 8 cm.
Une traversée piétonne de la rue donne de chaque côté sur des bordures de trottoir chanfreinées de hauteur respective 7 cm et 7,5 cm.
Une traversée piétonne de la rue donne de chaque côté sur des bordures de trottoir chanfreinées de hauteur respective 7 cm et 6 cm.

- **Revêtement de surface :**

Du n°24 au n°20 le revêtement du trottoir est du ciment lisse, par endroit celui-ci est dégradé.
Au n°18, le revêtement change. Il s'agit d'un mélange de cailloux et de terre.
Au niveau du fleuriste, il y a un changement de revêtement avec une différence de hauteur de 2 cm, c'est à nouveau du ciment.
Au niveau du n°10 le revêtement est fortement dégradé, il se compose d'un mélange de terre et de cailloux.
Le long de la mairie, le revêtement est fait de dalles.



## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Lampadaire, réduisant le trottoir à 1 m au lieu de 1,30 m.
Lampadaire, réduisant le trottoir à 1 m au lieu de 1,30 m.
Lampadaire, réduisant le trottoir à 1,35 m au lieu de 1,57 m.
Lampadaire, réduisant le trottoir à 16 cm au lieu de 74 cm.
Lampadaire, réduisant le trottoir à 48 cm au lieu de 82 cm.
Garde-corps (au nombre de six), de 97 cm de haut et laissant un passage de 82 cm au lieu de 95 cm.
Plaque de béton, laissant 90 cm de passage côté maison au lieu de 1,30 m, elle est en saillie de 7 cm.
Plaque France Télécom en saillie de 3 cm, mais laissant un passage de plus de 1,40 m.
Porte prospectus mobile de l'agence immobilière, réduisant le passage, côté chaussée, à 1,29 m au lieu de 2 m.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

Au n°22, de la végétation privée empiète sur le trottoir et se trouve à hauteur du visage.
Au n°14, on a une gouttière et son socle qui réduisent le passage à 1,44 m au lieu de 1,27 m.
Au n°10, les marches de la propriété empiètent sur le trottoir et le réduisent à 28 cm au lieu de 85 cm. A la fin du n°10, la végétation empiète sur le trottoir et se trouve à hauteur du visage.
Entre les n°10 et 8, de la végétation se trouve à hauteur du visage.
Au n°8, (PMU), les tables et les chaises empiètent sur le passage et le réduisent à 0,90 m au lieu de 2 m.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Rue Benjamin Delessert**

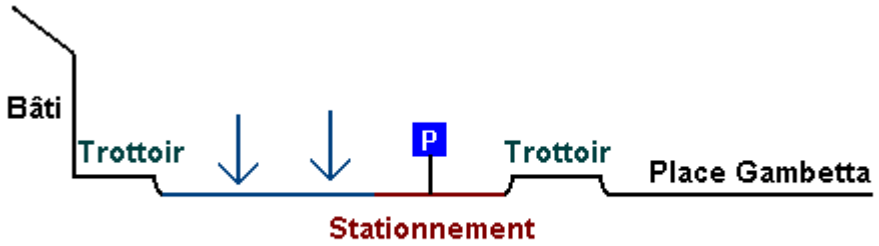
Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : L e 23 mai 2007

## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :**

La rue est en sens unique et elle est composée de deux voies.



## Vue Globale



- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Côté impair : (en partant de la rue de la Bouline)

La largeur du trottoir fait 1,05 m puis se réduit à 0,80 m suite à un obstacle. Au n°1, le trottoir présente une pente de 6 % et une réduction du trottoir à 0,90 m. Ensuite devant un garage, (sortie de voitures) il y a une pente de 7 %, un dévers de 12 % puis une pente de 9 %. Devant le garage suivant il y a une pente de 6 %, un dévers de 16 %, une pente de 8 % et un dévers de 7 %. Le trottoir a une largeur de 0,90 m mais se réduit à 0,80 m au n°5 suite à un obstacle. Au n°7, le trottoir a une largeur de 0,98 m mais se réduit à 0,80 m suite à un obstacle puis s'élargit à 0,93 m. Au niveau du portail au n°9, il y a une pente de 11 %, un dévers de 4 % puis une pente de 5 %. Le trottoir a une largeur de 0,98 m mais se réduit suite à un obstacle. La largeur du trottoir passe à 0,90 m et présente une pente de 6 %, puis il s'élargit à 1,40 m pour se réduire à nouveau suite à un obstacle à 1,22 m. Devant la banque Caisse d'Epargne, le trottoir a une largeur de 1,80 m puis le long du muret le trottoir varie entre 1,42 m et 0,90 m.



Côté pair :

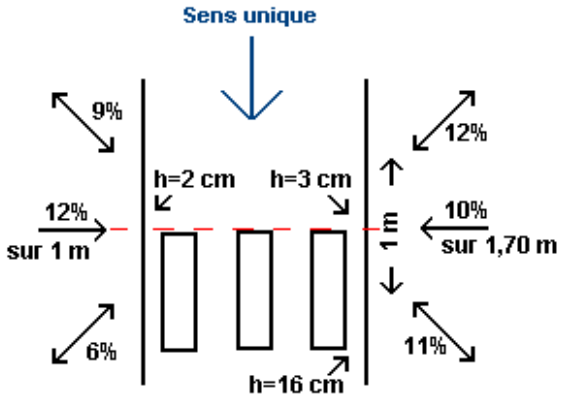
La largeur du trottoir fait 1,77 m à l'angle, pour descendre du trottoir, il faut franchir une marche de 16 cm. Il y a ensuite l'entrée du parking, puis des places de stationnement le long de la voirie.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

Il y a une traversée piétonne de la rue donnant de chaque côté sur des bordures de trottoir de hauteur respective 2 cm et 3 cm.



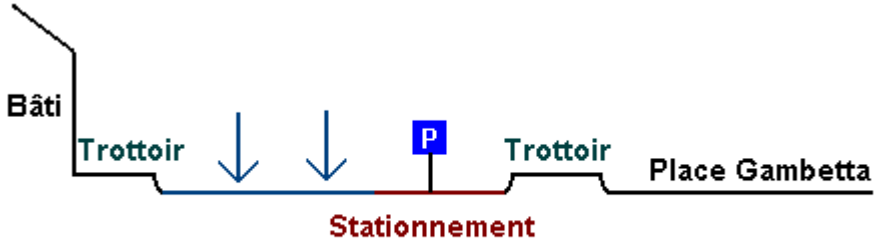





Décalage du passage piéton par rapport au bateau

Il y a une traversée piétonne de la rue donnant côté impair sur une bordure de trottoir de 16 cm. Sur le côté pair, il y a un abaissé de trottoir aux normes, au même niveau que la voirie, cependant il donne sur des places de stationnement.








A la fin de la rue, il y a un passage piéton, donnant sur une bordure de trottoir de 13 cm de haut, du côté de la Place et sur une bordure de trottoir de 7 cm de haut du côté impair.

- **Revêtement de surface :**

Le revêtement sur le côté impair est d'enrobé dégradé voire fortement dégradé à certains endroits.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Panneau de signalisation situé à 1,28 m de hauteur (pair)
Panneau de signalisation, réduisant le trottoir à 1,22 m au lieu de 1,40 m (impair)
Tableau EDF, réduisant le trottoir à 0,80 m au lieu de 1 m.



Plaque trottoir en saillie de 4 cm, le revêtement tout autour est dégradé.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

Au n°3, empiétement d'une gouttière sur le trottoir, le béton à son niveau est dégradé et à la sortie de la gouttière. Il y a un trou dans le béton.
Au n°5, une gouttière empiète sur la voirie et réduit le passage à 0,80 m au lieu de 0,90 m.
Au n°7, une gouttière empiète sur la voirie et réduit le passage à 0,80 m au lieu de 0,98 m.



Au n°9, des morceaux de bois (la parcelle correspond à une friche industrielle) empiètent sur le trottoir et réduisent la largeur du trottoir.
Après la banque Caisse d'Epargne, de la végétation privée empiète sur la voirie et réduit le trottoir à 40 cm au lieu de 90 cm.

## Equipements

- (A) **: Equipement public au sein du cheminement piéton :**

- **le jalonnement, la signalisation, les informations visuelles/auditives : lisibilité signalisation information**






# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Rue Aliénor d'Aquitaine**

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : L e 23 mai 2007

## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :**

  Pas de trottoir, ni d'accotement des deux côtés de la rue. La rue est semi piétonne.



## Vue Globale



## Cheminements piéton

- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Axe central de circulation, de 3,33 m de large, à double sens, bordé par des rigoles du côté impair de la rue seulement. L'axe central présente tout le long de la rue un devers de 2 %.

Côté impair : Rigole, au pied des bâtiments, de 38 cm de large.

Côté pair : En face du bar, le « BUS STOP », il y a trois emplacements de stationnements réservés.

- **Revêtement de surface :**

Revêtement en béton lavé.

## Obstacles aux déplacements

- (1) **: MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Grille d'évacuation des eaux, du côté impair, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, du côté impair, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Rue  Franck Massé, « autour du marché »**

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

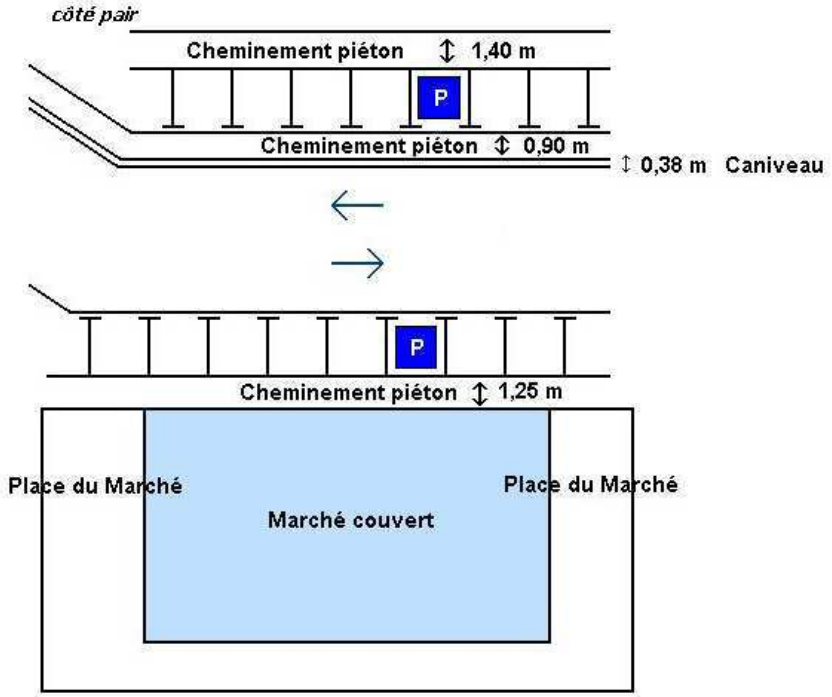
Date : L e 23 mai 2007

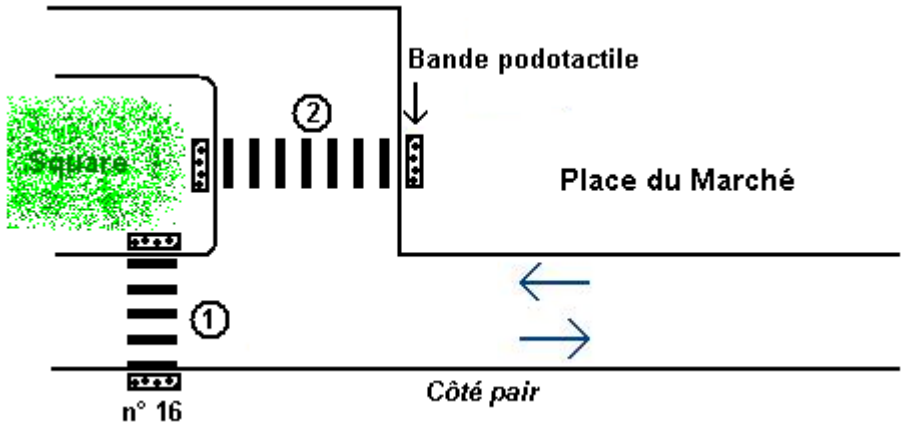
## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :**

  Le marché couvert est tout neuf, en effet il est ouvert de puis à peine un an.  Cet espace se partage entre le marché couvert, une esplanade piétonnière et est entouré d'une zone de parking, elle-même bordée d'un cheminement piéton.

  Parmi toutes les places de parking, il y a deux places réservées aux personnes handicapées, de 2,50 m de large chacune et séparées par une bande de 0,72 m de large.



**Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Axe central de circulation à double sens, bordé par de places de stationnement doublées de cheminements piétons.

Côté pair :

À l'angle avec la rue Franck Massé, le trottoir présente une largeur de 1,58 m, mais est réduit ponctuellement à 1,04 m suite à un obstacle. En face de la Place du marché, il existe deux cheminements piétons de part et d'autre des places de stationnement. Du côté voirie, le cheminement fait 0,90 m de large, et est bordé par une rigole de même niveau de 0,38 m de large. Du côté du mur, le cheminement est de 1 m 40 de large. (cf : Schéma ci dessus)

Puis, le trottoir se réduit à 70 cm et présente une marche de 14 cm de haut à l'angle avec la rue Bonifaut. Devant le n°20, le trottoir présente une hauteur de 8 cm et une largeur de 1,20 m. Au n°16, le trottoir se réduit à 1 m, à cause de marches empiétant sur ce dernier. En face du n°16, le long du square, le trottoir présente une largeur de 1,80 m, puis se réduit à 1,30 m pour disparaître totalement.



Côté du marché :

Le trottoir présente une largeur de 2,02 m, excepté ponctuellement où il est réduit à 1,30 m suite à un obstacle. De ce trottoir, il est possible d'accéder à la place en descendant une marche de 12,5 cm de haut et en remontant une de 4,5 cm de haut. Entre les places de stationnement et le muret délimitant la Place du marché, il y a un cheminement piéton de 1, 25 m de large. Ce cheminement s'élargit à 1,70 m, avant de se réduire à 0,96 m à l'angle de la Place (en face de l'intersection avec la rue de Bonifaut). En face du square, le trottoir a une largeur de 1,20 m, puis de 0,85 m avant de se terminer sur une marche dont la hauteur varie de 1 cm à 8,5 cm. Au pied des bâtiments, face au square, il y a une rigole. De ce trottoir pour accéder à la place du marché, il y a cinq entrées possibles. Devant le premier passage piéton, il y a une entrée sans topographie particulière. Devant le second passage piéton, il y a une entrée avec deux marches de 14 cm de haut chacune et avec un giron de 33 cm. En face de la Rue de Bonifaut, il y a deux entrées, une pente de 5 % et de largeur supérieure à 1,40 m, et deux marches identiques aux précédentes. En face du n°20 Rue Franck Massé, il y a une entrée de largeur égale à 1,27 m et avec trois marches encore identiques aux précédentes. Enfin en face du square, il y a une entrée constituée d'une pente.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**



On distingue trois passages piétons entre les deux zones de stationnement situées de part et d'autre de la voirie. De chaque côté des passages, il y a des bandes d'éveil de vigilances et les bordures de trottoir font 2,5 cm de haut.



Du n°16, au trottoir qui longe le square, il y a un passage piéton 1 (cf schéma ci-dessus), aboutissant sur des bordures de trottoir de 2 cm de haut, côté square et de 3 cm de haut au n°16.

Entre le square et la Place du marché, il y a un autre passage piéton 2 (cf schéma ci-dessus), avec des bandes d'éveil de vigilances de chaque côté. Devant le square, l'abaissé de bordure de trottoir est de 2 cm de haut, et les pentes de 6 et 8 %. Sur la Place du marché, l'abaissé est de 2 cm, le devers de 13 % et les pentes de 6 % et 3,5 %.

- **Revêtement de surface :**

A l'angle avec la rue Franck Massé, du côté des numéros pairs, le revêtement est toujours en travaux. En face de cette portion de rue, du côté du marché, le enrobé est lisse. Le reste de la rue est fait de béton lavé.

## Obstacles aux déplacements

- (1) **: MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Luminaire, du côté de la Place du marché, ne laissant qu'1,30 m de passage, sur les 2,02 m de trottoir.
Luminaire, du côté pair, ne laissant qu'1,04 m de passage, sur 1,58 m.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

Au n°16, des marches empiètent sur le trottoir, ne laissant que 1 m de passage sur 1,66 m.

## Equipements

- (A) **: Equipement public sur le cheminement piéton :**

Cabine téléphonique anglo-saxone, offerte par la Ville de Lane-End, avec laquelle Saint Pierre est jumelée.
Toilettes publiques, aux normes.



# Fiche de l’état des lieux des espaces publics

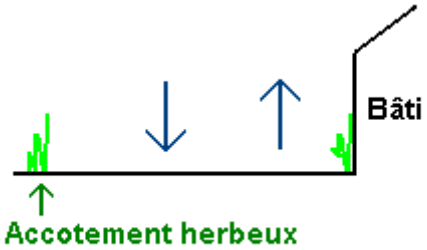
Nom du tronçon : **Rue de Bonifaut**

Périmètre : Saint-Pierre d’Oléron

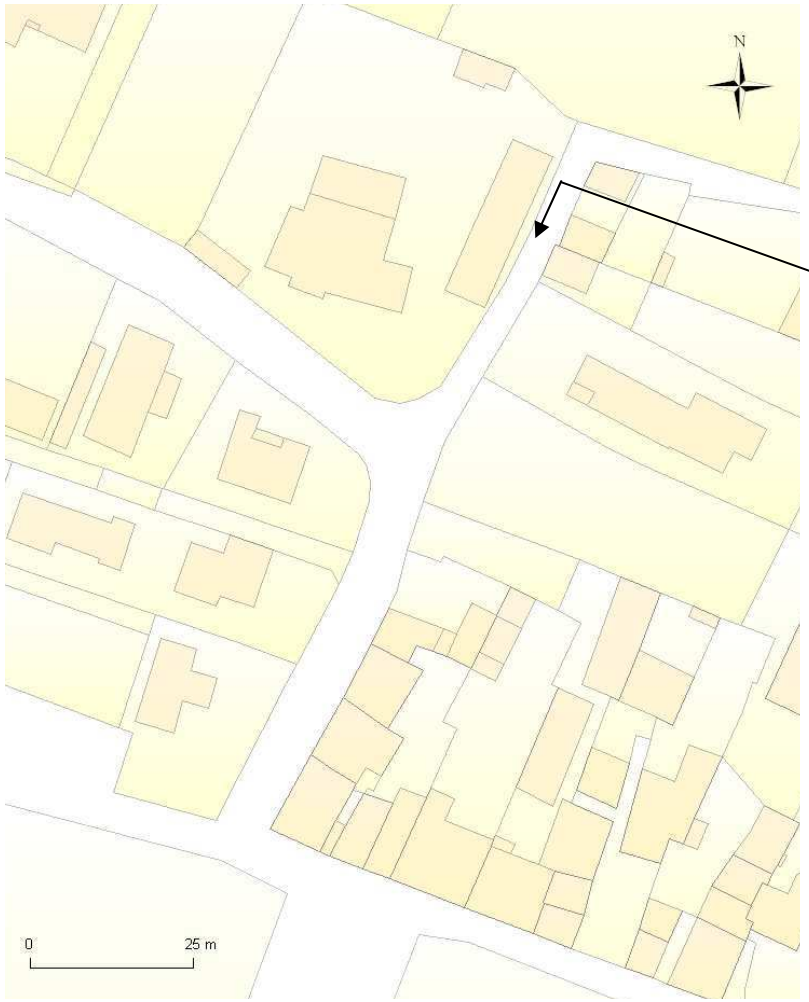
Date : L e 23 mai 2007

## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :**



## Vue Globale






## Cheminements piéton

- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Axe central de circulation à double sens, de 3 m de large, sans trottoir de part et d'autre.

Côté impair : L'aménagement de la Place du marché a été prolongé devant le n°29. Pour monter sur le trottoir de 0,67 m de large, il faut franchir une marche de 8 cm de haut.

Côté pair : En face du n°29, devant un portail de résidence, il y a un dévers de 6 % puis une pente de 7 % et ce sur un trottoir de 0,87 m de large. A l'angle avec la Rue Franck Massé, la largeur du trottoir est de 0,79 m puis de 0,54 m.

- **Revêtement de surface :**

Accotement herbeux et revêtement de la voirie en enrobé « abîmé ». La voirie présente plusieurs trous dont un de 13 cm de diamètre et de 7 cm de profondeur.

## Obstacles aux déplacements

- (1) **: MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Panneau de signalisation « STOP » fixé sur un poteau électrique, du côté pair, ne laissant que 18 cm de passage, côté voirie et 55 cm, du côté du mur.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Rue de Cariñena**

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

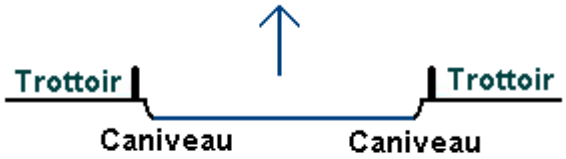
Date : L e 23 mai 2007

## Aménagement de la voirie

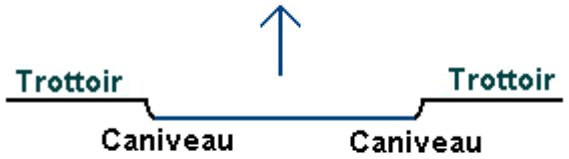
- **Usages des différents espaces :**

  Rue à sens unique.

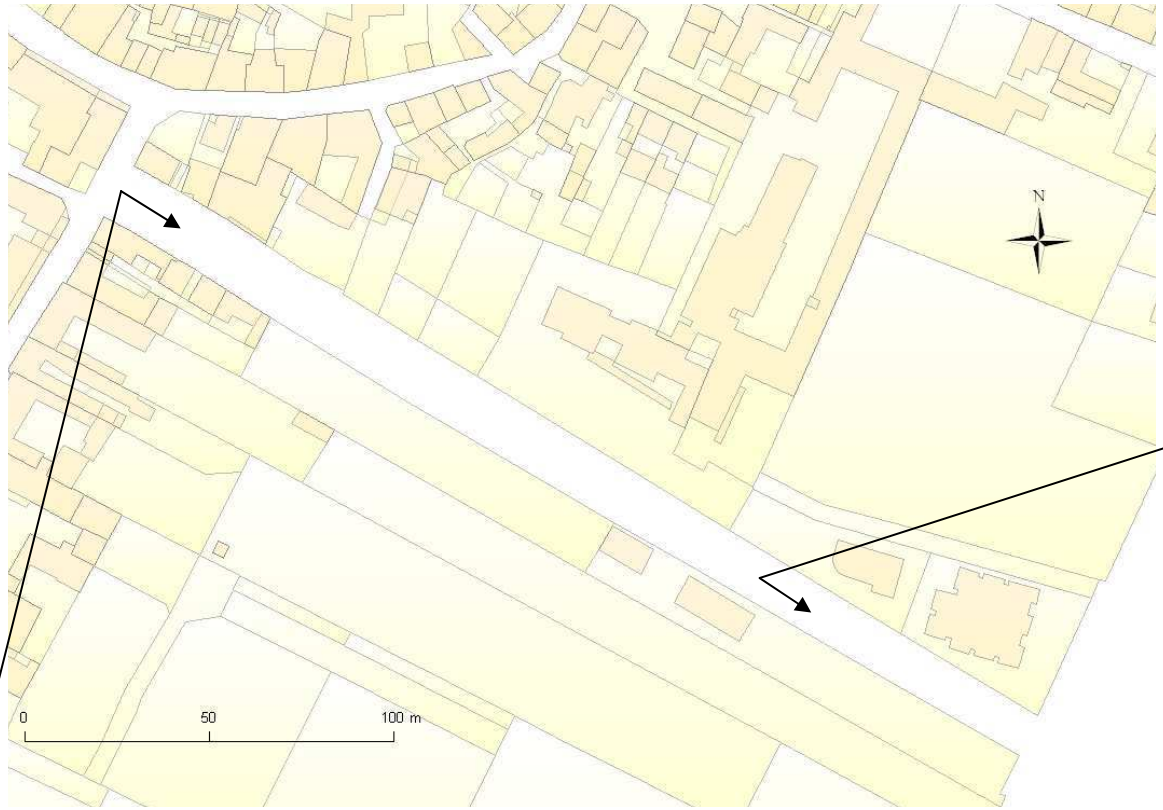
**Du n°1 à 11 :**




**Après le n°11 :**



## Vue Globale








- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Axe central de circulation à sens unique, avec des trottoirs de chaque côté.

Côté impair :



Depuis l'intersection avec la rue de la Bouline et jusqu'à la chambre funéraire intercommunale, le trottoir a une largeur de 5,25 m, excepté face au n°11 où le cheminement est de 1,42 m et de 1,40 m de part et d'autre d'une fontaine.



Après la chambre funéraire, la largeur du trottoir est de 2,40 m, et se réduit ponctuellement à 1,85 m suite à un obstacle. De part et d'autre de l'entrée de l'hôpital, des potelets en bois, réduisent le passage à 0,75 m puis 0,71 m.

A l'entrée de la « Maison de Pierre », le trottoir s'interrompt et présente alors une marche de 6 cm, puis une autre de 5 cm de haut.

Côté pair :

Depuis l'intersection avec la rue de la Bouline et jusqu'au jardin, le trottoir présente une largeur de 6,54 m. A partir du jardin, le cheminement se réduit à 3 m de large et devient un espace partagé entre les piétons et les cycles.





- **Traversées piétonnes et carrefours :**

En face du n°21, il y a un passage pour piétons, aboutissant sur de bordures de trottoir chanfreinées de 7,5 cm de haut, côté impair et de 8 cm de haut, côté pair.
Après l'hôpital, il y a un passage pour piétons, aboutissant sur des bordures de trottoir chanfreinées de 7,5 cm de haut, côté impair et de 7 cm de haut, côté pair.
Devant le centre médico-social, il y a un passage pour piétons, aboutissant sur des bordures de trottoir chanfreinées de 7 cm de haut, des deux côtés.

- **Revêtement de surface :**

Revêtement en béton lavé.
A partir du n° 21, la qualité du revêtement se dégrade des deux côtés de la rue.



Obstacles aux déplacements

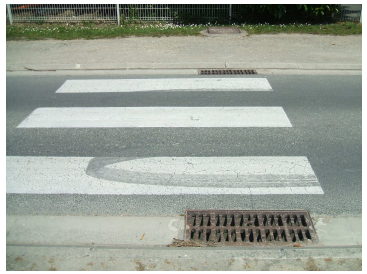
- (1) **: MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Fontaines / bassins, face au n°11, laissant 1,40 m de passage, du côté des vitrines de magasin et 1,12 m, du côté de la voirie.



Arbre, du côté impair, dont la couronne est de même envergure que la largeur du trottoir, c'est-à-dire 5,25 m. Les branches les plus basses de la couronne sont à hauteur de visage.

Arbre, du côté impair, dont la couronne est de même envergure que la largeur du trottoir, c'est-à-dire 5,25 m. Les branches les plus basses de la couronne sont à hauteur de visage.
Arbre, du côté impair, dont la couronne est de même envergure que la largeur du trottoir, c'est-à-dire 5,25 m. Les branches les plus basses de la couronne sont à hauteur de visage.
Regard de trottoir, du côté pair, en saillie de 2,5 cm. La plaque est située au milieu du cheminement et laisse un passage d'1,40 m de chaque côté.
Potelet, du côté impair avant l'entrée de l'hôpital, ne laissant que 0,75 m de passage, sur 2,40 m de trottoir.
Potelet, du côté impair après l'entrée de l'hôpital, ne laissant que 1 m 28 cm de passage, sur 2,40 m de trottoir.
Regard de trottoir (en face de l'hôpital), en saillie de 3, 5 cm de haut. Cette plaque laisse 1,40 m de passage, côté jardin et 1,10 m du côté de la voirie.
Regard de trottoir, du côté impair, en saillie de 4 cm, voir même de 6 cm par endroits.
Potelet, ne laissant que 0,71 m de passage, sur 2,40 m de trottoir (du côté impair, après l'entrée de l'hôpital).
Grille d'évacuation des eaux (au pied du bateau, devant le passage pour piétons, du côté pair), dont les fentes sont de plus de 2 cm de large.
Grille d'évacuation des eaux (au pied du bateau, devant le passage pour piétons, du côté impair), dont les fentes sont de plus de 2 cm de large.



## Equipements

- (A) **: Equipement public au sein du cheminement :**

Banc, devant le n°21, le long du mur.
Banc, du côté impair, ne laissant que 1,85 m de passage sur 2,40 m.
Banc, du côté pair, sur le bord du cheminement.
Banc, du côté pair, sur le bord du cheminement.
Banc, du côté pair, sur le bord du cheminement.
Bancs, du côté impair, dos à dos, toujours sur le bord du cheminement.
Cabine téléphonique France Télécoms, du côté impair, avec un sol à 2,5 cm de haut.



# Fiche de l’état des lieux des espaces publics

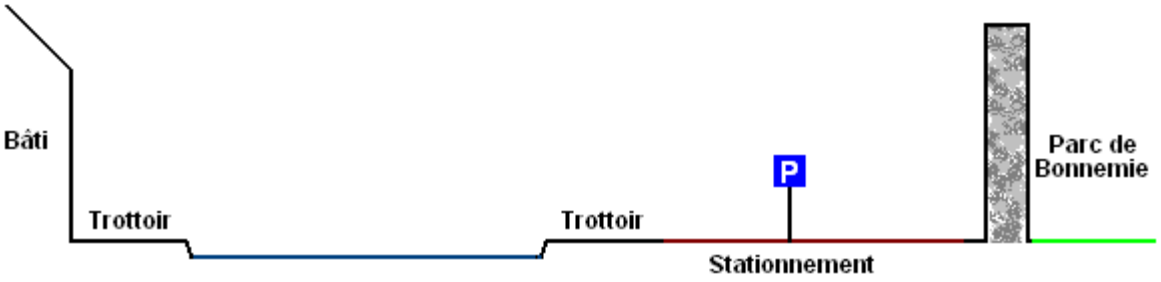
Nom du tronçon : **Rue Clotaire Perdriau**

Périmètre : Saint-Pierre d’Oléron

Date : L e 22 mai 2007

## Aménagement de la voirie



## Vue Globale







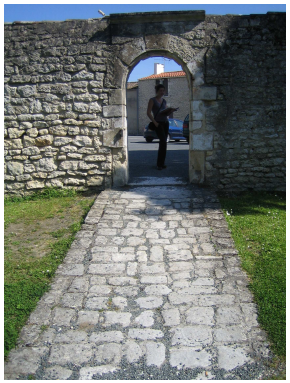

- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Côté impair :

Au début de la parcelle du n°1, le trottoir en pavés à une largeur de 1,60 m, à l'exception de deux rétrécissements à des largeurs respectives de 0,93 m et 1,22 m. Puis la largeur du trottoir est de 1,31 m au milieu de la parcelle du n°1 et de 1 m à la fin de la parcelle du n°1. Le cheminement a une largeur de 1 m devant le n°3, à l'exception d'un passage ponctuel à 0,42 m et il y a deux pentes de 7 % de chaque côté du passage de garage de la parcelle du n°3. Après la parcelle du n°3, le trottoir a une largeur de 0,95 m, puis il se rétrécit à 0,60 m devant l'entrée des parcelles des n°5 et 7. Devant le n°9, la largeur du trottoir est de 0,53 m. Au milieu de la parcelle du n°9, il y a une sortie de garage avec une pente de 10 % (sur 0,50 m), un dévers de 6,5 % et une pente de 7 % (sur 0,50 m). Devant la parcelle du n°13, la largeur du trottoir est de 0,37 m. Devant l'entrée du n°17, le cheminement a une largeur de 1,40 m et il est composé de deux pentes de valeur respective : 8 % et 7 %. Ensuite la largeur du trottoir varie de 0 m à 0,80 m devant le n°19. Ensuite entre l'entrée du n°19 et le début de la parcelle du n°23, la largeur de l'accotement varie entre 1 m, 1,25 m, 1 m puis 0,95 m. Nous retrouvons de nouveau un trottoir de 0,80 m de large devant le n°23 mais avec une pente de 9 % pour y accéder. Le cadre bâti réduit régulièrement la largeur du cheminement du n°25 au n°27. Devant le n°25, le trottoir a une largeur de 0,75 m et devant le n°27 de 0,50 m. Au coin du n°29, la largeur du cheminement est de 77 cm. Au début de la parcelle du n°29 BIS, la largeur du trottoir est de 0,80 m et de 1 m à l'angle avec la Rue de Bonnemie.

Côté pair :

Existence d'un parking non matérialisé et avec aucune place banalisée.



L'accès au parc du Château de Bonnemie se fait par une porte de 1 m de largeur et par le passage de deux pentes de valeur respective de 10 % avant la porte et de 13,5 % en pavés du côté jardin.

Le long du parking il y a un trottoir de largeur égale à 1,85 m mais avec un dévers de 8 %.



Puis il y a une bordure de trottoir de 12 cm de haut à descendre au niveau de la sortie du parking. Pour remonter sur le trottoir, il y a une pente de 12 % sur 50 cm. A cet endroit, le trottoir a une largeur de 57 cm voire 37 cm au n°18. Ensuite il y un trottoir impraticable car d'une largeur de moins de 40 cm jusqu'à la boulangerie. Le trottoir après la boulangerie a une largeur variant de 80 à 60 cm avec des pentes de 9 % au sein du cheminement (en face du n°13). Cependant devant le n°2, la largeur du cheminement s'agrandit à 1,40 m. Puis le cheminement se réduit entre 60 et 70 cm après le n°2. Au carrefour avec la rue Pierre Mendès France, le cheminement a une largeur de 1,40 m de chaque côté.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

<u>Carrefour avec la rue Pierre Mendès France :</u>

Le cheminement a une largeur de 1,40 m de chaque côté et les trottoirs ont une hauteur de franchissement de 7,5 cm.

Le passage piéton devant le n°3 a une hauteur de franchissement de 14 cm côté impair et de 13,5 cm côté pair.

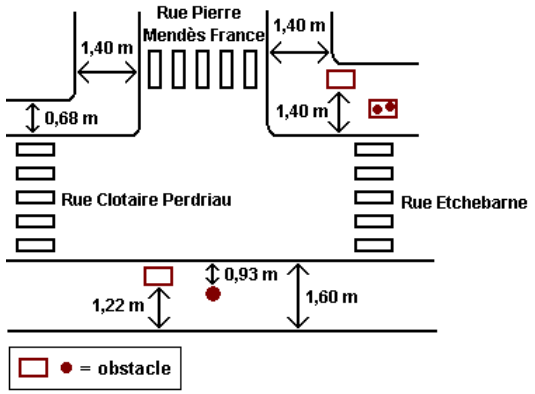
Le passage piéton devant la boulangerie a une hauteur de franchissement de 11 cm côté impair et de 12,5 cm côté pair.

<u>Carrefour avec la route de Bonnemie :</u>

L'abaissé de trottoir est aux normes avec des pentes de 8 % côté impair.

Il y a un terre-plein au milieu de la chaussée permettant de s'arrêter pour traverser. Ce terre-plein est chanfreiné presque au 1/3 car il est au 7/18 et il y a un contraste de couleur qui permet de mieux visualiser le cheminement piéton.

L'abaissé de trottoir est aux normes avec des pentes et un devers de 10 % côté pair.







Les feux tricolore à ce carrefour ne sont pas équipés pour les personnes aveugles mais notons que le bouton d'appel pour piéton est à une hauteur accessible aux personnes en fauteuil roulant.

- **Revêtement de surface :**

Devant le n°1, le revêtement est en pavés. Le revêtement devant le n°17 est composé de caillou et de pavés.



Le revêtement est en pavés devant le n°23.



Il y a un trou de 20 cm dans le revêtement devant le n°29bis. Le revêtement côté pair est très dégradé. Présence de gravillons au carrefour avec la rue Pierre Mendès France.

## Obstacles aux déplacements

- (1) **: MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

<u>Coté impair :</u>

Luminaire fixé sur un poteau, au n°1, laissant un cheminement de 0,93 m au lieu de 1,60 m.
Plaque d'égout, devant le n°1, laissant un cheminement de 1,22 m au lieu de 1,60 m.
Lampadaire, devant le n°3, laissant un cheminement de 0,42 m au lieu de 1 m.
Poteau devant le n°9, occupant totalement le trottoir de 55 cm.
Poteau devant le n°13, occupant totalement le trottoir de 37 cm. (cf photographie ci-contre)
Lampadaire, au n°13, occupant totalement le trottoir de 64 cm.
Lampadaire, au n°19 rétrécissant le cheminement à 64 cm.



Coté pair :

Plaque privée, à l'angle du carrefour avec la rue Pierre Mendès France, laissant une largeur de cheminement de 1,40 m.

Plaque avec deux trous de dimension supérieure à 2 cm dans le cheminement avant d'arriver au carrefour avec la rue Pierre Mendès France.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

Présence d'une marche au n°3 empiétant sur le trottoir et réduisant la largeur de cheminement à 0,95 m au lieu de 1 m.



Au n°23 : la végétation de la propriété empiète sur le trottoir.

Le cadre bâti empiète régulièrement sur le trottoir voire totalement du n°25 au n°27.

## Equipements

- (A) **: Equipement public au sein du cheminement :**

Cabine téléphonique France Telecom : Porte de 68 cm de passage et hauteurs de l'équipement standard.

Container à verre inaccessible.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Rue du Colonel Durand**

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : L e 23 mai 2007

## Aménagement de la voirie

**- Usage des différents espaces :**

Il s'agit d'une voirie en double sens, bordée de trottoirs de chaque côté.



## Vue Globale






- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

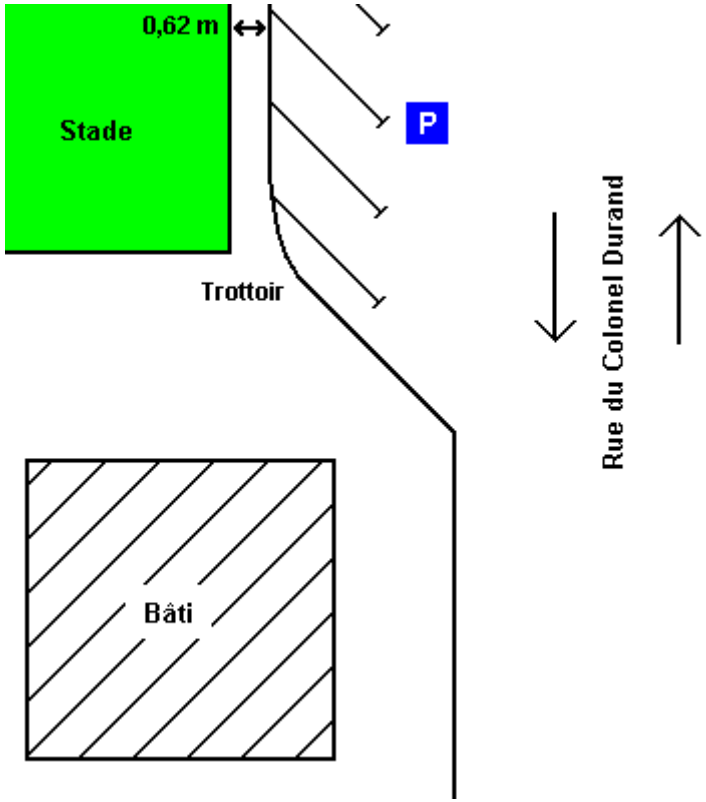
Côté impair :

La largeur du trottoir est de 90 cm puis se réduit à 80 cm quelques mètres après. Un obstacle empiète totalement sur la voirie devant le n°1.



Au n°3, la largeur du trottoir est de 70 cm puis se réduit à 49 cm suite à un obstacle.

Après le carrefour avec la rue Cité Jean Moulin, le trottoir a une largeur qui varie entre 47 cm et 69 cm. Ensuite le cheminement piéton se fait le long du stade et des places de parking sur un trottoir de 62 cm avec un bordure de trottoir de 12 cm.








Sur les 44 places de parking, il y a 1 place réservée aux personnes handicapées d'une largeur de 2,80 m et sans panneau réglementaire.

Devant l'entrée du stade le trottoir présente une pente de 8 %, un dévers de 7 % puis une pente de 4 %. La largeur du trottoir est de 87 cm. Au n°7, la largeur du trottoir est de 1,60 m. Devant la caserne des pompiers, la largeur du trottoir est de 90 cm.

Côté pair :



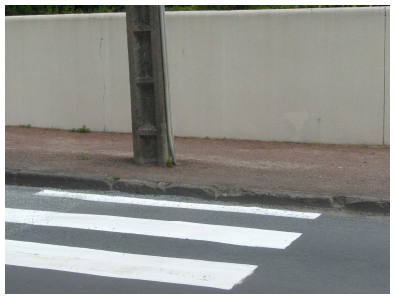
La largeur du trottoir est de 2,40 m puis se réduit à 1,40 m suite à un obstacle, il y a une pente de 3,5 %, un dévers de 3 % puis une pente de 5 %.

Il s'élargit ensuite à 2,28 m. Avant le n°4 la largeur du trottoir passe à 1,40 m. Au n°4, il y a un ressaut de 3 cm, la largeur du trottoir est de 1,25 m. Devant le portail du n°4 (à la fin de la parcelle du n°4, il y a une pente de 9 % sur environ 65 cm puis une de 7 %. La largeur du trottoir est de 1,22 m puis se réduit à 59 cm suite à un obstacle. Pour descendre du trottoir la bordure de trottoir est de 9 cm et celle pour remonter est de 13 cm. Au n°12, la largeur du trottoir est de 1,20 m mais se réduit à 0,87 m puis à 0,72 m suite à deux obstacles successifs. Au n°14, la largeur du trottoir est de 1,20 m mais se réduit à 0,90 m suite à un obstacle. Devant le portail du n°14, il y a deux pentes de 5 %. Au n°16, la largeur du trottoir est de 1,25 m, présente une pente de 5 % et une de 4 %. La largeur du trottoir passe à 1,32 m mais se réduit à 0,85 m suite à un obstacle.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**



Une traversée piétonne de la rue donne de chaque côté sur des bordures de trottoir de hauteur respective 14 cm et 9 cm. Côté impair, il y a une pente de 7,5 % puis une de 7 %.
La traversée de la rue Cité Jean Moulin se fait sans passage piéton.



Une traversée piétonne de la rue donne de chaque côté sur des bordures de trottoir de hauteur respective 13 cm et 8 cm.
La traversée de la voie sans issue, du côté pair, se fait sans passage piéton.

- **Revêtement de surface :**



Le trottoir est fait de enrobé dégradé. Au n°3, il y a un changement de revêtement sur toute la longueur de la parcelle, il s'agit de dalles cimentées fortement dégradées. Juste avant le n°4, le revêtement change, il s'agit de cailloux et d'enrobé fortement dégradé.

Au n°4, le revêtement est du ciment lisse. Au n°12, le revêtement du trottoir est fait de gravillons, et d'herbes séchées le long du mur des propriétés. Au n°16, le revêtement est fortement dégradé, il s'agit de graviers. Une traversée piétonne de la rue donne de chaque côté sur des bordures de trottoir de hauteur respective 14 cm et 13 cm.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**



Luminaire fixé sur un poteau électrique, du côté pair, réduisant le trottoir à 0,59 m au lieu de 1,22 m.
Luminaire fixé sur un poteau électrique, du côté pair, réduisant le trottoir à 0,72 m au lieu de 1,20 m.
Lampadaire, réduisant le trottoir à 0,85 m au lieu de 1,32 m.
Plaque trottoir en saillie de 4 cm sur toute la largeur du trottoir.
Poteau de téléphone, réduisant le trottoir à 49 cm au lieu de 70 cm.
Poteau électrique, empiétant totalement sur le trottoir.
Regard de trottoir en saillie de 6 cm, le revêtement autour est dégradé mais laissant un passage de 1,40 m du côté du mur. (photographie ci-dessus)
Plaque téléphone suivie de deux grilles réduisant le trottoir à 1,37 m, le revêtement autour est dégradé et entraîne une différence de hauteur de 4 cm.
Poteau de téléphone, réduisant le trottoir à 0,87 m au lieu de 1,20 m.
Poteau de téléphone, réduisant le trottoir à 0,90 m au lieu de 1,20 m.

## Interfaces entre les différents modes

Au carrefour avec la rue Dubois Aubry, du côté de la caserne des pompiers, des voitures stationnent sur le cheminement piéton.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)



Au n°4, de la végétation privée empiète sur la voirie et se retrouve à hauteur du visage.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Avenue de la Gare**

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : L e 23 mai 2007

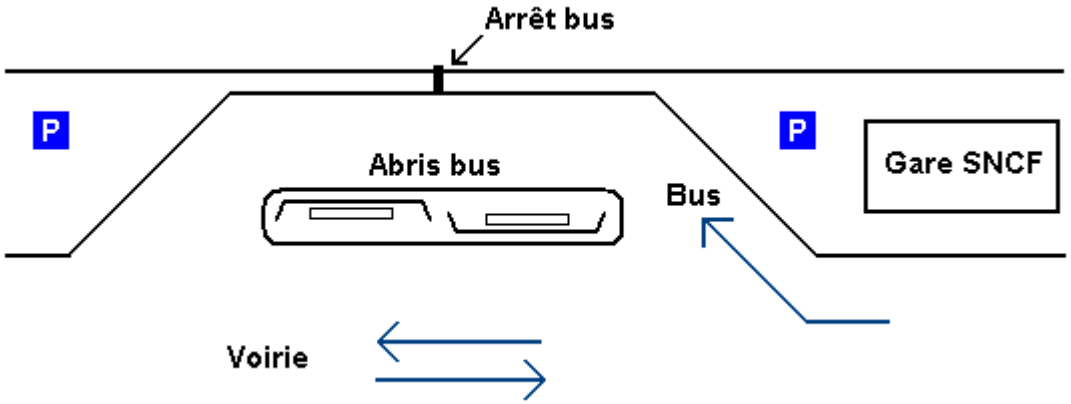
## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :**

**De la Rue F. Massé au rond point de la médaille militaire :**

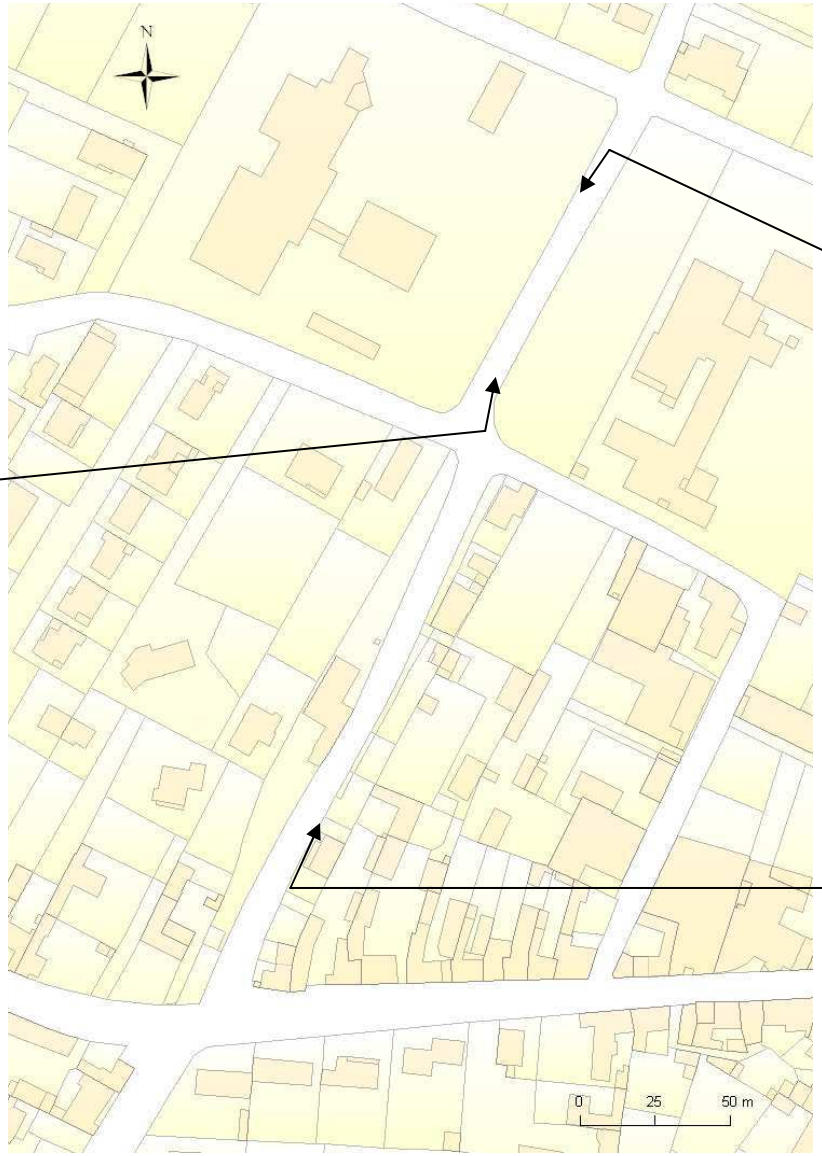



**Au niveau de la Gare SNCF :**



Vue Globale










- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Axe central de circulation à double sens, avec des trottoirs de part et d'autre.

Côté impair :

Le trottoir présente une largeur de 1,40 m, mais est ponctuellement réduit à 1,20 m suite à un obstacle. Puis le long du collège, la largeur du trottoir diminue à 1,15 m, avant d'augmenter à 1,40 m. Pour descendre du trottoir, il y a une marche de 7 cm de haut. En effet, le trottoir s'interrompt à l'entrée de service du collège. Pour remonter sur le trottoir, il y a également une marche de 7 cm de haut. Le trottoir présente alors une largeur de 2,15 m. Devant le n°3, le trottoir a une largeur de 2,04 m, mais il est réduit ponctuellement à 1,14 m suite à un obstacle. Au n°7, le trottoir a un dévers de 7 %. A cause d'un bâti en décroché par rapport aux autres, le cheminement est réduit à 0,37 m. Devant la Gare SNCF, le trottoir est de 2,07 m de large, mais il s'agit d'un espace partagé entre les piétons et des voitures stationnés.



Au niveau des arrêts de bus, le trottoir a une largeur de 0,90 m. Puis le trottoir diminue jusqu'à 0,32 m de large et finit par disparaître totalement. Pour remonter sur le trottoir, devant le n°1 bis, il y a une marche de 7 cm. Le trottoir a une largeur de 2,30 m.

Côté pair :

En face du n°2, le long du trottoir, il y a 3 emplacements de stationnement. Devant le n°4, la largeur du cheminement est de 1,40 m et le trottoir est bordé d'environ quatre emplacements de stationnement non matérialisés au sol. Puis le trottoir s'élargit jusqu'à faire 2,57 m de large, mais est réduit ponctuellement à 0,93 m, à cause de végétation empiétant sur le trottoir. En face de la Gare SNCF, le trottoir a une largeur de 1,60 m, mais est réduit ponctuellement à 1,10 m suite à de la végétation. Devant le n°10, le trottoir a une largeur de 3,20 m. Au n°14, le trottoir a une largeur de 1,36 m et présente un devers de 8 %. Mais, toujours devant le n°14, le cheminement se réduit à 0,84 m suite à un obstacle. Au n°16, le trottoir fait 0,69 m de large et a un devers de 6 %. Avant le parking de bus de la Société AUNIS SAINTONGE, le trottoir a une largeur de 1,30 m. Après ce même parking, le trottoir a une largeur de 1,70 m. A l'angle avec la rue F. Massé, le trottoir a une largeur de 1,40 m.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

Au début de la rue, à l'angle avec la rue F. Massé, une traversée piétonne aboutit sur des bordures de trottoir chanfreinées de 4 cm de hauteur chacune.

Au niveau du rond point des Droits de l'Homme, il y a un passage piéton donnant sur des bordures de trottoir chanfreinées de 6 cm de haut chacun. La traversée de ce passage peut se faire en deux temps en raison de la présence d'un terre plein central.



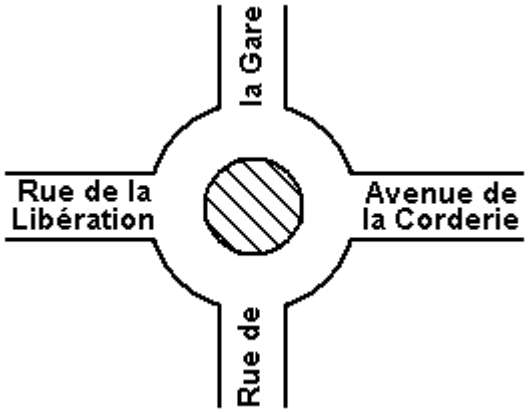
Au carrefour avec la rue de la Libération, il y a un passage piéton donnant sur des bordures de trottoir chanfreinées de 6 cm de haut.

Dans la rue de la Libération, il y a un passage piéton avec un abaissé de bordure de trottoir devant l'entrée du collège «  Le Perthuis d'Antioche » et un bateau de 7 cm de haut, sur le trottoir en face.

En face de la gare SNCF, il y a une traversée piétonne, avec une bordure de trottoir de 8 cm de haut du côté pair et un abaissé de bordure de trottoir devant la gare.

En face du n°14, il y a une traversée piétonne donnant sur des bordures de trottoir de 7 cm de haut.

Au carrefour avec l'avenue de la Corderie, il y a un passage piéton, donnant sur des bordures de trottoir de 7 cm de haut.




Dans l'avenue de la Corderie, il y a un passage piéton devant le n°16 (Ecole Jules Ferry), avec du côté pair une bordure de trottoir de 7 cm de haut et du côté impair une absence de trottoir.

En face du n°3, il y a une traversée piétonne aboutissant sur des bordures de trottoir chanfreinées de 6 cm de haut chacun.

En face du n°1 bis, il y aune traversée piétonne aboutissant sur des bordures de trottoir aux normes et un terre plein central permettant la traversée en deux temps.

Au carrefour avec la rue F. Massé, il y a une traversée piétonne donnant sur des bordures de trottoir de 7 cm de haut.

- **Revêtement de surface :** Le revêtement est en enrobé de mauvaise qualité jusqu'au n°1 bis, où il est remplacé par du béton lavé.

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Panneau de signalisation fixé sur un feu tricolore, du côté impair, ne laissant que 1,20 m de passage sur un trottoir de 1,40 m. Le panneau de signalisation ne laisse que 0,76 m de passage à hauteur du visage et ce par rapport au bord du trottoir.



Arbre, du côté impair, dont les racines déforment l'enrobé.

Panneau de signalisation, du côté impair. Le panonceau, situé sous le panneau, est à 1,51 m de hauteur.

Lampadaire, du côté impair laissant 63 cm de passage sur 93 cm.

Panneau de signalisation fixé sur un luminaire, du côté pair, ne laissant que 1,33 m de passage sur 1,40 m.

Lampadaire, au n°14, laissant 0,84 m de passage sur 1,62 m de trottoir.

Panneau de signalisation, du côté pair, à l'angle avec la rue F. Massé, laissant 1 m de passage sur 1,40 m.

Lampadaire, du côté impair dans l'avenue de la Corderie, ne laissant que 48 cm de passage sur 65 cm.

Panneau de signalisation fixé sur un poteau électrique en bois, devant le n°3 dans la rue de la Libération, ne laissant que 1,14 m de passage sur un trottoir de 2,04 m.

Panneau de signalisation, du côté pair dans l'avenue de la Corderie, laissant 1,30 m de passage sur 1,80 m.

Poste de gazole, station technique, du côté impair, laissant 1,32 m de passage entre la station et la voirie. Cependant on peut facilement faire le tour de cette station du côté du mur.

Arrêt de bus, du côté impair, laissant 90 cm de passage.

Poteau électrique, du côté impair, après le n°4, laissant 0,35 m et 0,45 m de passage de part et d'autre sur 1,20 m de trottoir.

Poteau électrique, dans l'avenue de la Corderie, laissant 48 cm de passage sur 65 cm.

## Interfaces entre les différents modes

Plaque de trottoir, du côté pair, en saillie de plus de 2 cm mais laissant un cheminement de plus de 1,60 m de large.
Plaque, en saillie de 3 cm et laissant un passage de 1 m sur 1,70 m.
Voitures stationnées sur le trottoir, devant la gare SNCF.

## Equipements

- (A) **: Equipement public au sein du cheminement :**

Boite postale, fixée sur le mur de la gare SNCF. La hauteur de la fente pour introduire les lettres est à 1,37 m de haut.
Abri bus, devant la gare SNCF, sur un trottoir de 19 cm de haut.
Cabine téléphonique France Télécom, laissant 0,90 m de passage sur 2,57 m de trottoir. Pour accéder dans la cabine, il y a une marche de 7 cm de haut et une ouverture sans porte de 77 cm de large, en partie obstruée par de la végétation.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Rue du général de Gaulle**

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : L e 23 mai 2007

## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :**
  Pas de trottoir, ni d'accotement des deux côtés de la rue, puisque celle-ci est en voie piétonne.



## Vue Globale





## Cheminements piéton

- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Axe central de circulation, de 9 m de large

Devant le n°4, le cheminement a une pente de 4 %. A partir du n°7, le revêtement change et la pente du cheminement augmente à 7 %. Pour descendre du trottoir, à l'intersection avec la rue de la Bouline, il y a une pente de 3 %.



- **Revêtement de surface :**

Dalles lisses ou enrobé, selon les portions de rue.

## Obstacles aux déplacements

- (1) **: MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Grille d'évacuation des eaux, au milieu de la voirie, en face du n°2. Les fentes de cette grille ont une largeur supérieure à 2 cm.

Grille d'évacuation des eaux, au milieu de la voirie, en face du n°4. Les fentes de cette grille ont une largeur supérieure à 2 cm.

Grille d'évacuation des eaux, au milieu de la voirie, en face du n°8. Les fentes de cette grille ont une largeur supérieure à 2 cm.

Grille d'évacuation des eaux, au milieu de la voirie, en face du n°9. Les fentes de cette grille ont une largeur supérieure à 2 cm.

Barrière mobile d'interdiction de la circulation, du côté impair.

Barrière mobile d'interdiction de la circulation, du côté pair. Entre les deux barrières, il y a un passage de 1,40 m de large.

## Equipements

- (A) **: Equipement public au sein du cheminement piéton :**

Bancs, situés le long de la Poste, au n°4.

Boites aux lettres accolées à la façade de la Poste.

Distributeur de billets sur la façade de la Poste, encastré de 28 cm de profondeur. La hauteur de l'écran et du clavier est de 1,08 m ; celle de la fente pour introduire la carte est de 1,38 m. L'écran étant à plat, il est illisible depuis un fauteuil.

Distributeur en face de la Perception. La hauteur du clavier est de 0,94 m ; celles de l'écran et de la fente sont de 1,15 m.

# Fiche de l’état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Rue Dubois Aubry**

Périmètre : Saint-Pierre d’Oléron

Date : L e 22 mai 2007

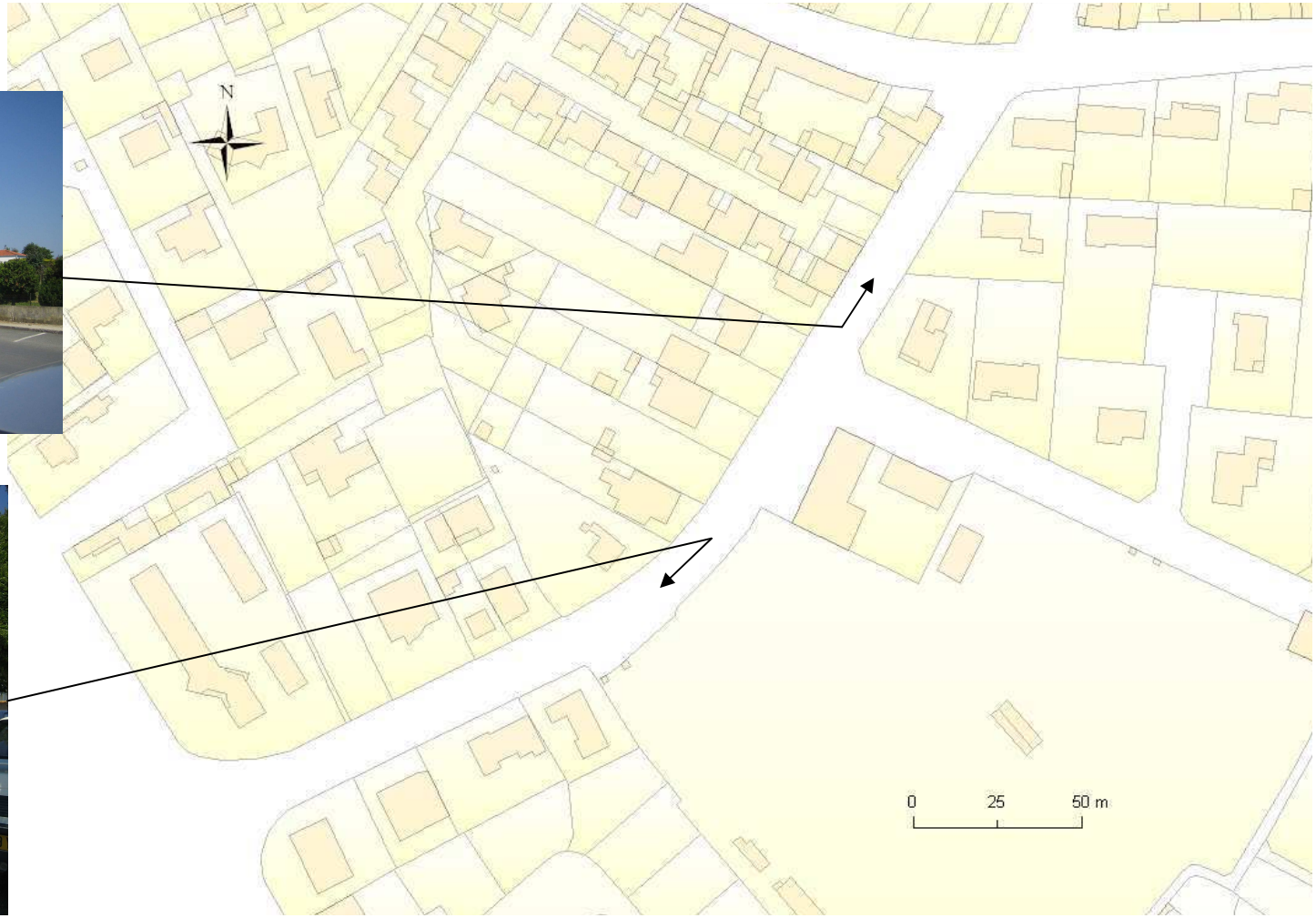
## Aménagement de la voirie



## Vue Globale







**Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Côté pair :




Le trottoir devant la gendarmerie est chanfreiné et a une hauteur de franchissement de 9,5 cm. Ce trottoir a une largeur de cheminement de 3,37 m. A l'angle de la rue, ce trottoir est composé d'un obstacle central.

En effet celui-ci est situé à 1,40 m de la limite de la gendarmerie et à 1,20 m de la voirie. Le trottoir garde sa largeur de cheminement de 3,37 m jusqu'au n°18, excepté au n°22 où un obstacle réduit la largeur du cheminement à 1,54 m. Devant le n°18 la largeur du cheminement passe à 1,40 m avec un dévers de 8 %, à l'exception d'un rétrécissement de 1,12 m causé par la présence d'un obstacle. La présence de trois places de stationnement, dont aucune n'est banalisée, le long des n°16 et 14 réduit la largeur du cheminement à 1,26 m. Ensuite la largeur du cheminement passe à 1 m devant les n°12 et 10, à l'exception de deux rétrécissements ponctuels engendrant tous les deux une largeur de cheminement de 37 cm. Devant le n°8 la largeur de cheminement est de 1,04 m, à l'exception de trois rétrécissements engendrant des largeurs de cheminement respectives de 68 cm, 50 cm et 90 cm. Notons la présence de sept places de stationnement le long des n°12, 10 et 8 dont aucune n'est banalisée. Le trottoir est réduit à 57 cm devant le n°6 qui est en chantier. Le trottoir disparaît ensuite au niveau de la traversée de l'allée du lotissement large de 1,40 m. Puis le trottoir revient à 90 cm le long des n°4 et 2 (resto) à l'exception d'un passage à 40 cm dû à un obstacle. La largeur du cheminement devant le passage piéton est ensuite de 4,20 m.

Côté impair :

La largeur de cheminement devant la crèche est de 4,17 m jusqu'au n°11, où il y a un rétrécissement ponctuel à 1,40 m. Il y a des arbres au milieu de ce cheminement mais ils ne gênent pas la circulation. Le passage devant l'entrée du stade n'est pas aménagé, il y a deux hauteurs de franchissement de 9 cm à passer. Ensuite la présence de 17 places de stationnement dont aucune n'est banalisée, réduit la largeur de cheminement entre 1,10 m et 1,31 m. Après la caserne, le cheminement se réduit à 1 m de large. Puis devant le passage piéton le cheminement est de 1,40 m. Le trottoir a ensuite une largeur de 1,17 m devant le n°5, mais un obstacle y empêche totalement la circulation.

Notons la présence de 11 places de stationnement dont 9 en épis et 2 le long du trottoir mais dont aucune n'est banalisée. Devant le n°3, le trottoir permet un cheminement de 1 m mais avec une pente de 6 %, à l'exception d'un rétrécissement ponctuel à 70 cm. Devant le n°1, la pente est aux normes (4,5 %) et le cheminement a une largeur de 1,09 m. La largeur du cheminement devant le passage piéton est ensuite de 3,60 m.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

Le passage piéton devant la gendarmerie ne possède pas des bordures de trottoir et il n'y a aucun aménagement prévu pour permettre un arrêt intermédiaire à la traversée des 4 voies de la rue de Bonnemie.
Le passage piéton permettant de relier la gendarmerie et la crèche à des bordures de trottoir d'une hauteur de franchissement de 7,5 cm.
Le passage piéton devant le laboratoire d'analyse n'est pas aux normes.
Le passage piéton permettant de relier le n°12 et la caserne de pompier est composé de bordures de trottoir non chanfreinées d'une hauteur de franchissement de 13,5 cm devant les pompier et de 6,5 cm de l'autre coté.
Le passage piéton au n°9 a une bordure de trottoir de 7 cm avec un dévers de 12 % du coté pair et un bordure de trottoir non chanfreinée de 13 cm du côté impair.
Le passage piéton devant le restaurant est aménagé d'un terre-plein central afin de permettre un arrêt en sécurité lors de la traversée. Ce passage piéton est aux normes avec des abaissés de bordure de trottoir sans bande d'éveil de vigilance. Il y a un cheminement de 4,20 m du coté pair et de 3,60 m du coté impair de ce passage.
Le passage piéton au carrefour avec la rue du colonel Durand n'est pas aménagé et mal matérialisé. Il possède des bordures de trottoir non chanfreinées de 13,5 cm côté pompier et de 9 cm de l'autre côté.

- **Revêtement de surface :**

Le revêtement est majoritairement composé de petits cailloux ou de béton.
Le revêtement en béton entre le n°16 et le n°14 est en saillie de 3 cm, ce qui empêche le bon déroulement du cheminement.
Il y a un problème de revêtement sur l'allée du lotissement entre les n°6 et 4.
Le revêtement devant la caserne de pompier est très abimé.

- **Evènements particuliers (chantier, travaux, …)**

Un chantier au n°6 rétrécit la largeur de cheminement à 57 cm créant un trou de 43 cm le long du bâti.

- (1) **: MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Coté pair :

Plaque de rue avec des trous de diamètre supérieur à 2 cm et en saillie de 2,5 cm à l'angle de la rue devant la gendarmerie. Il est situé à 1,40 m de la limite de la gendarmerie et à 1,20 m de la voirie

Grille d'évacuation des eaux, au n°22, en saillie de 3 cm et laissant un cheminement de 1,54 m au lieu de 3,37 m.

Luminaire fixé sur un poteau, au n°18, laissant un cheminement de 1,12 m au lieu de 1,40 m.

Luminaire fixé sur un poteau, au n°12, laissant un cheminement de 0,37 m au lieu de 1 m.

Luminaire fixé sur un poteau, au n°10, laissant un cheminement de 0,37 m au lieu de 1 m.

Poteau au n°8 laissant un cheminement de 0,68 m au lieu de 1,04 m.

Luminaire fixé sur un poteau, au n°8, laissant un cheminement de 0,50 m au lieu de 1,04 m.

Luminaire fixé sur un poteau, devant le restaurant, laissant un cheminement de 0,60 m au lieu de 0,90 m.

Coté impair :



Grille d'évacuation des eaux, au n°11, en saillie de 7 cm et laissant un cheminement de 1,40 m.

Grille d'évacuation des eaux abimée, devant le n°5, empêchant la circulation.

Panneau de signalisation, laissant un cheminement de 0,70 m au lieu de 1 m.

## Interfaces entre les différents modes

- **Zone de conflits PMR-voiture :**



Voitures stationnées sur le trottoir de la crèche au n°11.

Conflit avec les véhicules de pompier.

Conflit avec les voitures garées en épis devant le n°5.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)



Au n°24 : la végétation de la propriété empiète sur le trottoir, laissant toutefois un cheminement d'une largeur supérieur à 1,40 m.

Au n°16 : la végétation de la propriété empiète sur le trottoir, laissant une largeur de cheminement de 70 cm.
Présence de poubelles sur le trottoir gênant la circulation au n°8 ainsi qu'une gouttière réduisant la largeur du cheminement à 0,90 m au lieu de 1,04 m.

Présence de poubelles et de végétation devant le restaurant au n°2 réduisant le cheminement à 60 cm au lieu de 90 cm.



# Fiche de l’état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Rue Etchebarne**

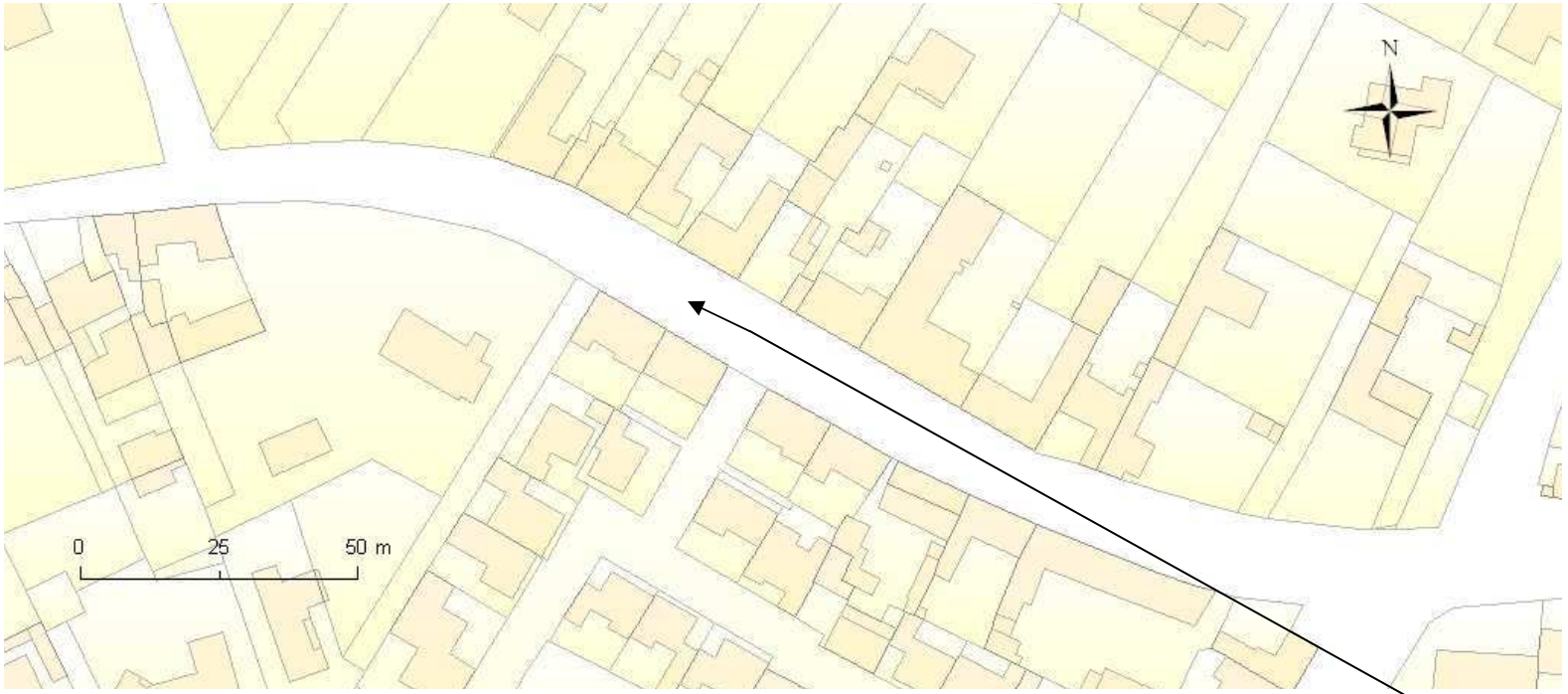
Périmètre : Saint-Pierre d’Oléron

Date : L e 22 mai 2007

## Aménagement de la voirie



## Vue Globale

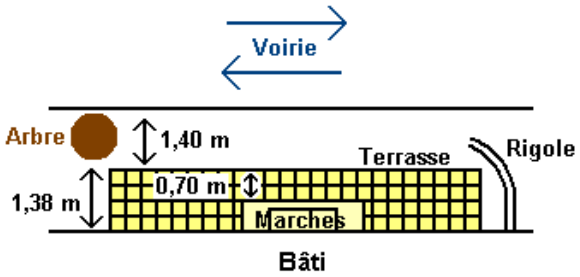





- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Côté impair : Ce trottoir est arboré et il y a une pente de 8 % sur 1 m devant le n°11. Si on considère que le rebord du bâti fait parti du cheminement alors une largeur de 1,40 m est possible jusqu'au n°15. Du n°15 au 15bis, le trottoir a une largeur de 4,10 m mais le stationnement intempestif de plusieurs voitures réduit la largeur réelle du cheminement à 1,80 m en moyenne. Cependant il y a une bordure de 7,5 cm sur ce cheminement devant la parcelle du n°15 BIS, ce qui rend le trottoir impraticable pour une personne en fauteuil roulant. Ensuite la largeur du cheminement du 17bis au 21 est convenable (>1,40 m) mais c'est le revêtement qui constitue un frein à la circulation des PMR.

Côté pair : Le cheminement a une largeur supérieure à 1,40 m du carrefour avec la rue Pierre Mendès France jusqu'au n°54, excepté au niveau d'un arbre où la largeur est réduite à 1 m. La largeur de cheminement est ensuite supérieure à d'1,40 m à l'exception de quelques rétrécissements.




A la fin de la parcelle du n°52, il y a un dévers de 13 %.Le trottoir présente un dévers de 3 % devant le n°50. Au début de la parcelle du n°46, le trottoir présente un dévers de 10 %.Toujours devant le n°46, une sortie de garage entraine une dégradation de revêtement et donc une différence de hauteur de 11 cm.



De même au n°44 et au n°40, une sortie de garage entraine des ressauts successifs au sein du revêtement (nb : la sortie de garage du n°44, se situe à côté de celle du n°42).

Devant le n°40, un résidu d'enrobé au pied de la porte entrave le passage.
Le cheminement se complique devant le n°34 : Cf schéma



Devant le n°30, il y a une plaque aux normes au sein du cheminement. Devant le n°28, il y a un dévers de 7 % vers la voirie et le cheminement est large de 1,40 m mais se réduit ponctuellement à 1,15 m. Devant les n°26 et 26bis, le cheminement est large de 1,40 m mais se réduit successivement à 1,18 m, 1,14 m et 0,90 m. Le cheminement est large de 1,14 m au carrefour avec l'avenue de la Gare mais se réduit à 0,71 m suite à un obstacle.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

Le passage piéton entre les n°9 et 26 est aux normes avec des abaissements de trottoirs mais sans bande d'éveil de vigilance.
Le passage piéton avant le carrefour avec la rue Pierre Mendès France est composé de trottoirs avec 12 cm de hauteur de franchissement.
Carrefour avec la rue Pierre Mendès France : Voir la fiche de la rue Clotaire Perdriau.

- **Revêtement de surface :**

Du côté impair, il y a du béton lavé au début de la rue jusqu'au n°11, il s'agit de gros cailloux. Ce nouveau revêtement entraine des difficultés de circulation pour les PMR.



A partir du n°13, le trottoir est recouvert de petits cailloux et des petits graviers.

Du n°15 au 15bis, le revêtement est en béton. Du n°15 BIS au 17, le revêtement est une bicouche dégradée. Du n°17bis au 19bis, le revêtement est dégradé et cabossé et il y a du sable, ce qui rend la circulation des PMR impossible.

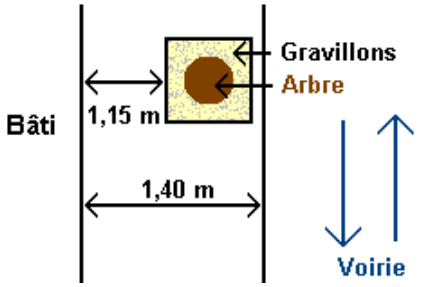


Devant le n°21, de gros cailloux rendent la circulation plus difficile. (cf photographie ci-contre)
Le revêtement est abimé devant le n°54 avec un trou de 11 cm. Devant le n°52 le revêtement est composé de gros cailloux. Des sorties de garage le long du trottoir pair entrainent de nombreuses dégradations de revêtement et de nombreuses différences de niveaux.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

<u>Coté pair :</u>




Arbre, au n°54, laissant une largeur de cheminement de 1 m au lieu de 1,40 m.
Plaque, devant le n°54, en saillie de 3 cm.
Plaque en saillie de 5 cm, au n°46, laissant un cheminement de 1,40 m.
Plaque en saillie de 4 cm, au n°44, avec un trou de plus de 2 cm de large au milieu du cheminement.
Arbre, devant le n°34, empêchant toute circulation.
Plaque d'égout saillant de 4 cm, au n°34.
Arbre, au n°28, laissant une largeur de cheminement de 1,15 m au lieu de 1,40 m.
Arbre, au n°26, laissant une largeur de cheminement de 1,18 m au lieu de 1,40 m.
Arbre, au n°26BIS, laissant une largeur de cheminement de 1,14 m au lieu de 1,40 m.
Arbre, au n°26BIS, laissant une largeur de cheminement de 0,90 m au lieu de 1,40 m.
Lampadaire, situé au carrefour avec l'avenue de la Gare, laissant une largeur de cheminement de 0,71 m au lieu de 1,14 m.

## Interfaces entre les différents modes

- **Zone de conflits PMR-voiture :** Il y a des voitures garées sur tout le trottoir impair de la rue, ce qui réduit fortement la dimension du cheminement.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

Il y a une racine sortant du sol devant le n°11 mais celle-ci laisse une largeur de cheminement de 1,40 m.
Au n°11, un rebord cimenté de 55 cm de large est présent au pied du bâti tout le long des premières parcelles. A partir du n°13, ce rebord passe à 80 cm.
La végétation de la propriété, au n°21, empiète sur le trottoir mais laisse toutefois un cheminement d'une largeur supérieur à 2 m.
La végétation de la propriété au n°54 empiète sur la voirie à hauteur du visage.
Une racine d'arbre, devant le n°52, gène la circulation. Présence de marche au n°50, 46 et 44 empiètent sur le trottoir mais laissent une largeur de cheminement supérieure à 1,40 m. Une marche empiète sur la voirie au n°42 et laisse une largeur de cheminement de 1,10 m entre celle-ci et un arbre.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Rue Franck Massé**

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : L e 23 mai 2007

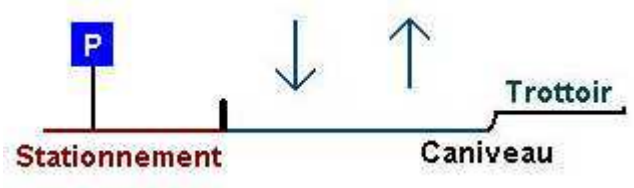
## Aménagement de la voirie

Du côté impair de la rue, il y a face aux n°2 à 8, un parking, dont une place est réservée aux personnes handicapées. La largeur de cette place est de 2,61 m, et les panneaux d'indication ne sont pas aux normes.

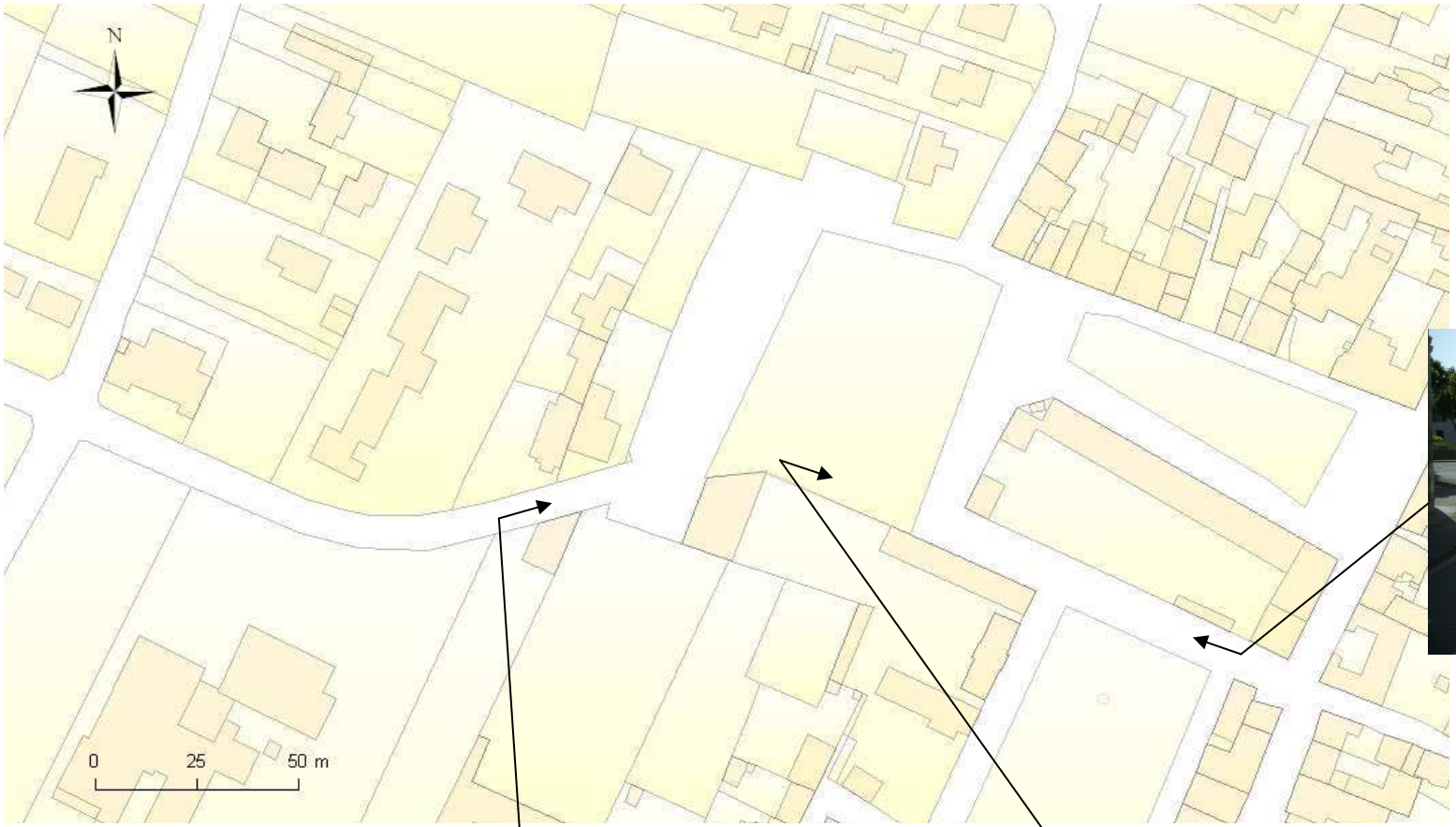
**Du n° 1 au n° 3 et du n°8 au n°14 :**




**Du n° 2 au n° 4 :**



## Vue Globale










- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Axe central de circulation à double sens, bordé de chaque côté par des trottoirs.

Côté pair :



Devant le n°14, le trottoir présente une largeur de cheminement de 1,40 m, mais est réduit ponctuellement à 0,60 m et 0,70 m suite à des obstacles.

Ensuite, le trottoir présente une marche de 5 cm de haut, au niveau de la traversée d'une voie permettant l'accès au parking d'un lotissement. Après ce passage, le trottoir s'élève à nouveau de 5 cm de haut. Au n°12, le passage sur le trottoir est inexistant, en raison d'une végétation trop abondante. Devant le portail du n°12, sur un trottoir de 76 cm de large, il y a un dévers de 11 %, encadré par deux pentes, de 9 % et 7 %.



Après la Place du marché, au n°8 (l'école), il y a un dévers de 8 %, encadré par deux pentes de 16 % et 17 %. Le trottoir présente une largeur de 1,06 m, au n°8, contre 0,95 m au début de la rue, en face du n°1. Au n°2, suite à des marches sur la voirie, le passage ne fait plus que 0,80 m de large.

Côté impair :



En face du n°14, le trottoir présente une largeur de 1,40 m, puis de 2 m. Cependant, la largeur est ponctuellement réduite à 1,26 m devant le chantier de la nouvelle médiathèque.

Au carrefour avec la rue des Termes, le trottoir se réduit à 0,95 m. Après avoir passé ce carrefour, le trottoir fait 1,55 m, et est bordé de garde-corps du côté de la chaussée. La présence de ce mobilier urbain réduit alors la largeur du trottoir à 1,34 m.



Après la Place du marché, c'est-à-dire à l'angle avec la Rue du Temple, le trottoir présente une pente de 6 % (sur 2 m) puis un dévers de 8 % (sur 1 m). La largeur du trottoir est alors de 1,26 m.

Il n'y a pas de trottoir, car on aboutit sur la Place Camille Mémain (Lanterne des Morts) qui est à la fois un parking et un cheminement piéton. Au n°3, le trottoir présente une marche de 14 cm de haut, ainsi qu'un dévers de 13 %. Le trottoir a une largeur de 1,30 m. Devant le n°1, le trottoir a une pente de 7 %, et est bordé de garde-corps jusqu'à l'angle avec la rue de la République.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

Au carrefour avec l'Avenue de la Gare et la Route de Sauzelle, il y a un passage piéton, aboutissant sur deux bordures de trottoir de 7 et 6 cm de haut, respectivement du côté pair et impair de la rue F. Massé.



Face au n°10, il y a un passage qui traverse la rue, avec deux bordures de trottoir de 3,5 cm. Le passage comporte une bande d'éveil de vigilance, du côté impair de la rue.

Au carrefour avec la rue des Termes, un passage, aboutit sur deux bordures de trottoir de 6,5 puis 7 cm de hauteur.
Devant l'école, au n°8 de la rue, il y a un passage piéton, donnant sur un dévers de 8 % du côté pair et sur la Place Camille Mémin de l'autre côté.
Au début de la rue, entre le n° 1 et le n° 2, on a un passage piétons, aboutissant sur deux bordures de trottoir, de 11 et 13 cm de haut.

- **Revêtement de surface :**

Le revêtement de surface est de mauvaise qualité, il s'agit d'un béton dégradé. A partir du n°12 de la rue, le revêtement change, il s'agit de béton lavé, identique à celui utilisé pour le pourtour du marché couvert.

- **Evènements particuliers (chantier, travaux, …) :** Le trottoir est un peu encombré, face à la médiathèque (Place du 19 mars 1952), suite aux travaux de construction.

## Obstacles aux déplacements

- (1) **: MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Feu tricolore, du côté pair, laissant 0,60 m de passage, sur 1,40 m.
Arbre, du côté pair, laissant 0,70 m de passage, sur 1,40 m.
Arbre, du côté pair, laissant 0,70 m de passage, sur 1,40 m.
Panneau de signalisation, du côté pair, laissant 0,55 m de passage sur 0,95 m.
Grille d'évacuation des eaux, du côté impair, avec des fentes de plus de 4 cm.
Tableau EDF, laissant 0,50 m de passage, sur les 0,76 m de trottoir.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

Au n°2, des march





## Aménagement de la voirie

Nom du tronçon : **Rue Pierre Loti**

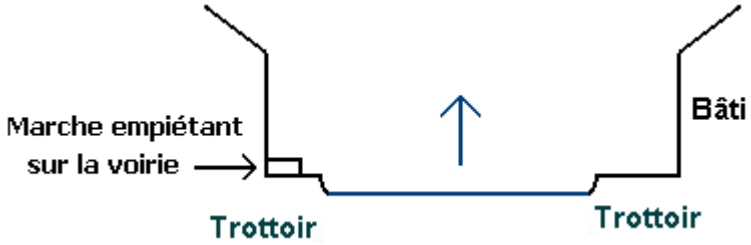
Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : L e 23 mai 2007

ns unique, en zone limitée à 30 km/h.

Large de 3 m, elle possède des trottoirs de part et d'autre.



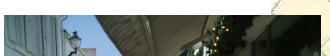



Du côté impair de la rue, entre les n°23 et 21, il y a un parking, dont les places de stationnement ne sont pas matérialisées au sol. Le revêtement de ce

Vue Globale

parking est fait d'enrobé mais celui-ci est dégradé.



- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Côté impair :



Au n°29, le trottoir a une largeur de 80 cm mais est réduit ponctuellement à 20 cm suite à un obstacle. Entre les n°29 et 27, le trottoir présente une pente de 33 % (8 cm de haut sur 24 cm de longueur). Au n°27, à cause d'une sortie de garage, le trottoir a un devers de 10,5 % encadré par des pentes de 8 et 1 %. Au n° 25, le trottoir se réduit à 60 cm de large, voir même à 21 cm suite à un obstacle. Au n°23, le trottoir présente une marche de 18 cm de haut, car il aboutit sur une zone de parking. Pour remonter sur le trottoir, il y a une marche de 8,5 cm. Au n°21, le trottoir a une largeur de 71 cm. Devant la n°19, la largeur du trottoir fluctue entre 0,30 m et 1,64 m. Au n°17, la largeur du trottoir est réduite ponctuellement à 1, 10 m suite à un obstacle. A partir du n°15, le trottoir ne fait plus que 0,70 m puis 0,43 m de large. Devant le n°13, la largeur du trottoir est de 0,43 m. A partir du n°7, il n'y a plus de trottoir.

A la place, il y a un accotement de 1,10 m de large, bordé de garde corps espacés de 2,60 m. (cf photographie ci-contre)

Côté pair :

Au n°44, le trottoir a une largeur de 1,33 m mais est réduit ponctuellement à 0,64 m suite à un obstacle. Au n°38, le trottoir présente une largeur de 88 cm, mais est réduit ponctuellement à 77 cm suite à un obstacle. Au n°36 bis, le trottoir présente une largeur de 70 cm. Devant le n°34, le trottoir présente une largeur de 54 cm. Au n°32, le trottoir s'élargit et fait 1,23 m de large. A cause d'une maison en décroché sur le trottoir, la largeur de celui-ci n'est plus que de 26 cm.



Devant le n°28, le trottoir présente une largeur de 60 cm mais est réduit ponctuellement à 19 cm. Au n°22, le trottoir se réduit à 44 cm, à cause de marches empiétant sur celui-ci.

Au n°20, le trottoir fait 77 cm de large, mais est réduit ponctuellement à 39 cm suite à un obstacle. Pour descendre du trottoir, il y a une marche de 15 cm de haut. Pour remonter sur le trottoir, il y a une marche de 11 cm de haut. Devant le n°14, la largeur du trottoir est de 0,97 m. Devant le n°12, la largeur du trottoir est de 0,43 m. A partir du n°8, le trottoir disparaît complètement.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

Devant le n°5, il y a un passage piéton qui aboutit sur deux accotements au même niveau que la voirie.

- **Revêtement de surface :**

Le revêtement de surface, de mauvaise qualité (enrobé dégradé). A partir du n°7, et ce seulement du côté des numéros impairs, l'accotement est fait pour moitié de enrobé et pour l'autre moitié de pavés.



## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Lampadaire, au n°44, laissant un passage de 0,75 m sur 1,33 m de trottoir.
Panneau de signalisation, du côté impair, laissant 48 cm de passage sur 61 cm.
Lampadaire, du côté impair, laissant des passages de 23 cm, côté voirie et de 26 cm, du côté du mur.
Puits ancien, au n°34, obstruant toute la largeur du passage.
Lampadaire, au n°32, laissant 0,84 m de passage sur 1,23 m de trottoir.
Succession de grilles d'évacuation des eaux, à partir du n°30, dont les fentes font plus de 2 cm de large. L'orientation des fentes est parallèle au cheminement.
Panneau de signalisation, au n°19, laissant 1,15 m de passage, sur 1,57 m de trottoir.
Jardinière, au n°17, laissant 1,10 m de passage sur 1,65 m de passage.
Jardinière, du côté impair, appartenant à un magasin de bijoux.

## Interfaces entre les différents modes

- **Zone de conflits PMR-voiture :**

Voitures stationnées, devant le n°25.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

Au n°29, des marches empiètent sur le trottoir, laissant 20 cm de passage sur 80 cm.
Au n°44, des marches empiètent sur le trottoir ne laissant 0,64 m de passage sur 1,33 m.
Au n°42, des marches empiètent sur le trottoir, laissant 0,78 m de passage sur 1,33 m.
Au n°40, des marches empiètent sur le trottoir, laissant 0,75 m de passage sur 1,33 m.
Au n°38, des marches empiètent sur le trottoir, laissant 78 cm de passage sur 88 cm.
Au n°36 bis, il y a une plaque en béton, en saillie de 3,5 cm et laissant 30 cm de passage sur 70 cm.
Au n°25, des marches empiètent sur le trottoir, laissant 21 cm de passage sur 60 cm.
Au n°28, des marches empiètent sur le trottoir, laissant 19 cm de passage sur 60 cm.
Au n°24, des marches, bordées de végétation, empiètent sur le trottoir, laissant 43 cm de passage sur 73 cm.
Au n°22, des marches empiètent sur le trottoir, laissant 44 cm de passage sur 72 cm.
Au n°20, des marches empiètent sur le trottoir, laissant 4 cm de passage sur 55 cm.
Au n°18, des marches empiètent sur le trottoir, laissant 39 cm de passage sur 77 cm.

## Equipements

- (A) **: Equipement public au sein du cheminement :**

Bancs difficilement accessibles sur la place Pierre Loti.
Cabine téléphonique, aux dimensions standards et donc non accessible pour une personne en fauteuil roulant.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Rue de la Bouline**

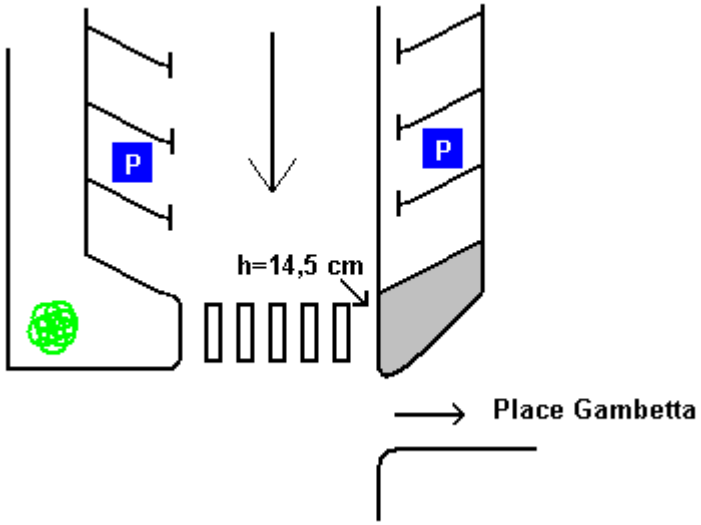
Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : Le 23 mai 2007

## Aménagement de la voirie

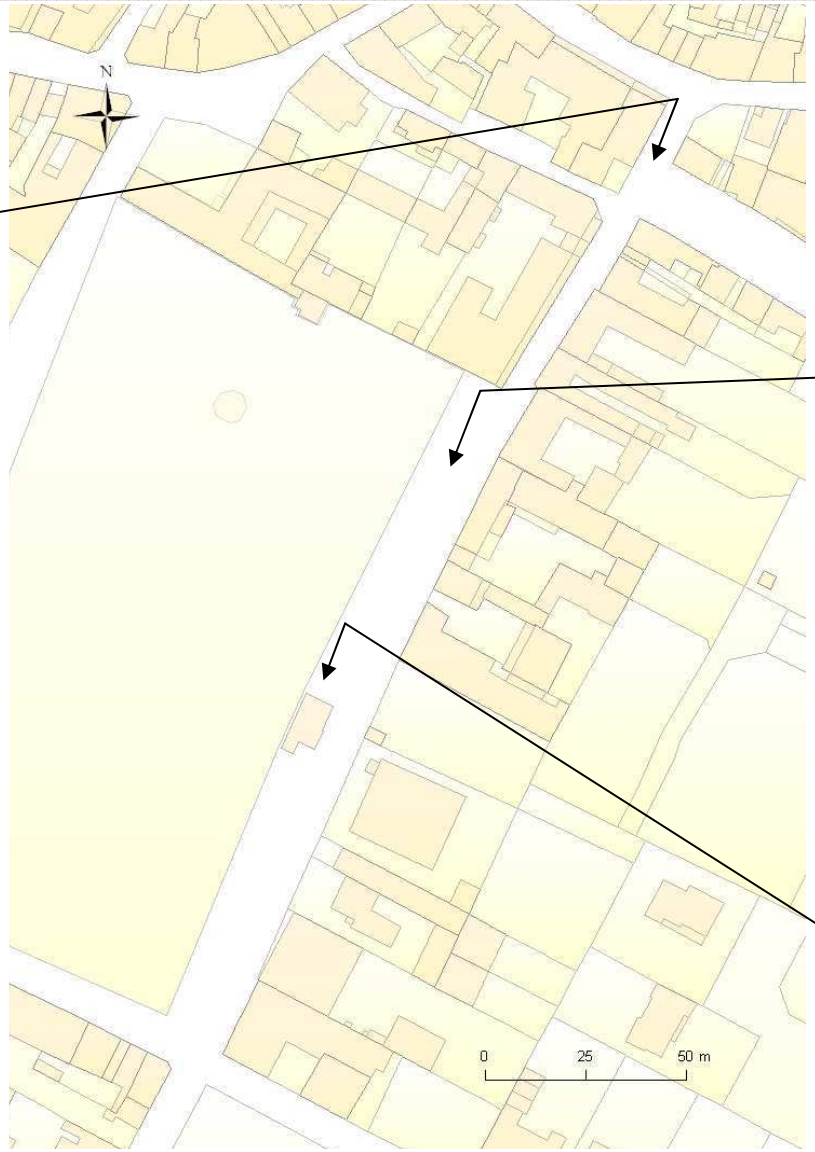
- **Usage des différents espaces :** Il s'agit d'une rue en sens unique (dans le sens de la rue Delessert à la rue Cariñea), limitée à 30 km/heure.

A partir du n°15



## Vue Globale










- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**



Côté impair : (en partant de la rue du Général de Gaulle)

La largeur du trottoir fait 2,40 m mais se réduit à 1,30 m et 0,88 m suite à deux obstacles. Au n°1 le trottoir a une largeur de 1,70 m. Au n°3 le trottoir a une largeur de 1,75 m.

Pour descendre du trottoir, il faut franchir une marche de 10 cm. A la sortie du n°7, il y a une pente de 7 %. Pour monter sur le trottoir il y a une marche dont la hauteur varie autour de 4,5 cm.



Au n°9, le trottoir a une largeur de 3,70 m. Au n°11, le trottoir a une largeur de 2,17 m et se rétrécit progressivement à 1,60 m. Pour descendre du trottoir il y a une marche de 10 cm. A la sortie du n°13, devant le garage, il y a une pente de 8,5 % et une largeur de cheminement de 70 cm. Pour monter sur le trottoir, il faut franchir une marche de 10 cm.



Au n°17, le trottoir a une largeur de 1,53 m et se réduit à 1,36 m suite à un obstacle. Au n°21, le trottoir a une largeur de 2,80 m et se réduit à 1,72 m suite à un obstacle. Pour descendre du trottoir, il faut franchir une marche de 13 cm. La largeur du cheminement fait 1,28 m. Au n°23, à la sortie du garage, il y a une pente de 7 % et un dévers de 8 %.

Puis, la largeur du trottoir est de 1,42 m mais se réduit à 1 m suite à un obstacle. Au n°25, le trottoir a une largeur de 1,26 m. Au n°31, le trottoir a une largeur de 3,40 m mais se réduit à 1,32 m suite à un obstacle. Au n°33, il y a une différence de 3 cm entre les deux types de revêtement. Au n°35 (médecin), le trottoir a une largeur de 1,30 m, 3 places de parking sont réservées. Devant la porte, le trottoir fait 2 cm de haut et il y a des pentes de chaque côté de 6 %. Au n°37, le trottoir a une largeur de 1,45 m mais se réduit à 0,97 m suite à un obstacle. Ensuite le trottoir s'élargit à 1,75 m. En face de l'office de tourisme on a quatre places de stationnement, le trottoir a une largeur de 1,68 m puis se réduit à 1,60 m. Il y a 2 places de stationnement devant la banque Crédit Agricole, le trottoir à ce niveau a un dévers de 6,5 %. Au n°43, devant le portail, il y a dévers de 4,5 %. Au n°45, devant le portail il y a un dévers de 4,5 %. Au n°47, il y a un dévers de 5,5 %. Il y a une place handicapée le long du trottoir d'une largeur de 2,07 m.

Devant la galerie de commerçants, le trottoir fait plus de 1,40 m mais est réduit par des obstacles. Devant le garage Peugeot, il y a un ressaut de 3 cm.



Côté pair :



La largeur du trottoir fait 1,90 m mais se réduit à 1,44 m suite à la présence d'un garde-corps.
Ensuite le trottoir se réduit à 1,27 m au lieu de 1,46 m et à 0,95 m au lieu de 1,15 m suite à deux obstacles successifs.

Après les gardes corps, le trottoir possède une pente de 7 % et à une largeur de 1,02 m. A l'angle du n°2, après l'intersection avec la Rue Aliénor d'Aquitaine, l'accotement fait 83 cm. Pour monter sur le trottoir on a une marche de 9 cm. A partir du n°4, sous la galerie commerçante, le trottoir fait 1,55 m. Pour descendre du trottoir on a une marche de 9 cm. Pour monter sur le trottoir on a une marche de 8,5 cm. Du n°8 jusqu'au n°18, le trottoir sous la galerie fait 1,55 m. A l'angle du n°18, le trottoir se réduit à 1,42 m suite à la colonne en pierre plus massive que les autres piliers. Au niveau du passage piéton, la largeur du trottoir est de 80 cm.

Il y a une place de parking réservée aux personnes handicapées d'une largeur de 2,30 m, avec une bordure de trottoir de 7 cm et un panneau de signalisation non réglementaire. Tout le long de la place et sur le bord de la chaussée il y a 40 places de parking. Pour monter sur le trottoir, il faut franchir une marche de 9 cm.



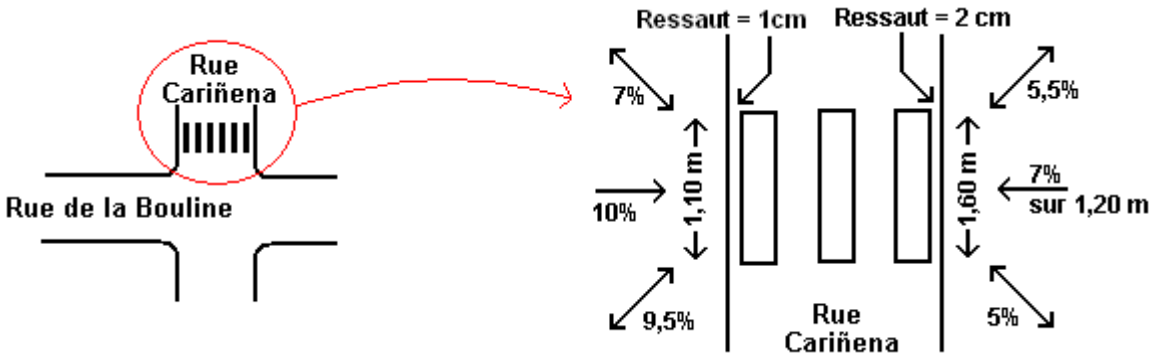


Devant l'Office de Tourisme, le trottoir a une largeur de 2,40 m. Une boite aux lettres dont la fente est située à 1,54 m, est fixée sur le mur de l'Office du tourisme. Au niveau du passage piéton, le trottoir a une largeur de 1,48 m, mais se réduit à 0,92 m suite à la présence d'obstacles.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

Une traversée piétonne de la rue donne de chaque côté sur des bordures de trottoir de 12 cm de haut.

Au carrefour avec la rue Cariñea, il y a un passage piéton présentant des ressauts de 1 cm et 2 cm.




Une traversée piétonne dans la rue avec une bordure de trottoir de 3 cm de haut (effort d'abaissement) et une de 4,5 cm de haut, non chanfreinée.

Une traversée piétonne dans la rue avec une bordure de trottoir de 4 cm de haut et une de 14,5 cm de haut, non chanfreinée.

Une traversée piétonne dans la rue avec une bordure de trottoir de 3 cm de haut sur 1m de long et une de 2 cm de haut sur 1 m de long. Du côté impair, il y a une pente de 6 % et du côté pair une pente de 9 % et un dévers de 6 %.

Une traversée piétonne dans la rue avec une bordure de trottoir de 6 cm de haut et une de 2 cm de haut.

- **Revêtement de surface :**

Côté impair, à partir du n°21 le revêtement est fait de béton lavé.
Au n°39, le revêtement est dégradé.
Au niveau de la galerie des commerces, le revêtement est fait de pavés bombés.

Côté pair, le revêtement est fait de dalles cimentées jusqu'à la fin du n°2.
Sous la galerie, le revêtement est fait de pavés.

## Obstacles aux déplacements

- (1) **: MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Côté impair :

Panneau de signalisation, réduisant le trottoir à 1,30 m au lieu de 2,40 m.
Jardinière, réduisant le trottoir à 0,88 m.



Grille d'évacuation des eaux, au n°15, avec des fentes supérieures à 2 cm.

Lampadaire, réduisant le passage à 1,36 m au lieu de 1,53 m.
Grille d'évacuation des eaux avec des fentes supérieures à 2 cm.
Lampadaire, réduisant le passage à 1 m au lieu de 1,42 m.
Arbre, réduisant le passage à 1,30 m au lieu de 1,42 m.
Lampadaire, laissant un passage de 0, 90 m entre l'arbre (12) et un passage de 1 ,40 m entre la jardinière.

Arbre, laissant un passage de 1,30 m au lieu de 1,42 m.
Arbre, laissant un passage de 1,32 m au lieu de 3,40 m.
Lampadaire, réduisant le passage à 0,97 m au lieu de 1,45 m.
Lampadaire, réduisant le passage à 1,30 m au lieu de 1,75 m.
Potelet en béton, réduisant le passage à 1,08 m.
Jardinière, réduisant le trottoir à 1,30 m au lieu de 1,40 m, il laisse un passage de 1,15 m avec le cinquième pilier de la galerie.
Panneau d'affichage des couvertures de magazines (presse) réduisant le passage à 0,80 m au lieu de 1,94 m.
Panneau d'affichage des couvertures de magazines (presse) réduisant le passage à 1,16 m au lieu de 1,94 m.
Piliers de la galerie réduisant le passage à 1,20 m, à 0,80 m et 1,33 m.

Côté pair :

Garde-corps, réduisant le trottoir à 1,27 m au lieu de 1,46 m.
Garde-corps, réduisant le trottoir à 0,95 m au lieu de 1,15 m.
Grille d'évacuation des eaux, au n°2, avec des fentes supérieures à 2 cm.



Jardinières, réduisant le trottoir à 0,92 m au lieu de 1,48 m.

- A **: Equipement public au sein du cheminement :**

Cabine téléphonique non aux normes avec un ressaut à l'entrée de 9 cm.

Banc.

Fontaine entourée d'un rebord de 5 cm de haut.



Boite aux lettres dont la fente est située à 1,54 m.

Banc en pierre.

Banc en bois.

Distributeur en face de l'Office du tourisme. La hauteur du clavier est de 0,98 m ; celle de l'écran est de 1,20 m et celle de la fente pour introduire la carte est de 1,30 m.

Distributeur en face de l'Office du tourisme. La hauteur du clavier est de 0,95 m ; celle de l'écran est de 1,18 m et celle de la fente pour introduire la carte est de 1,26 m.

Distributeur de billets, à l'intersection entre la Rue de la Bouline et la Place Gambetta. La hauteur du clavier est de 1,02 m ; celle de l'écran est de 1,27 m et celle de la fente pour introduire la carte est de 1,05 m. Devant ce guichet, il y a une marche chanfreinée de 5 cm de haut.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Place Gambetta**

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : Le 23 mai 2007

## Aménagement de la voirie

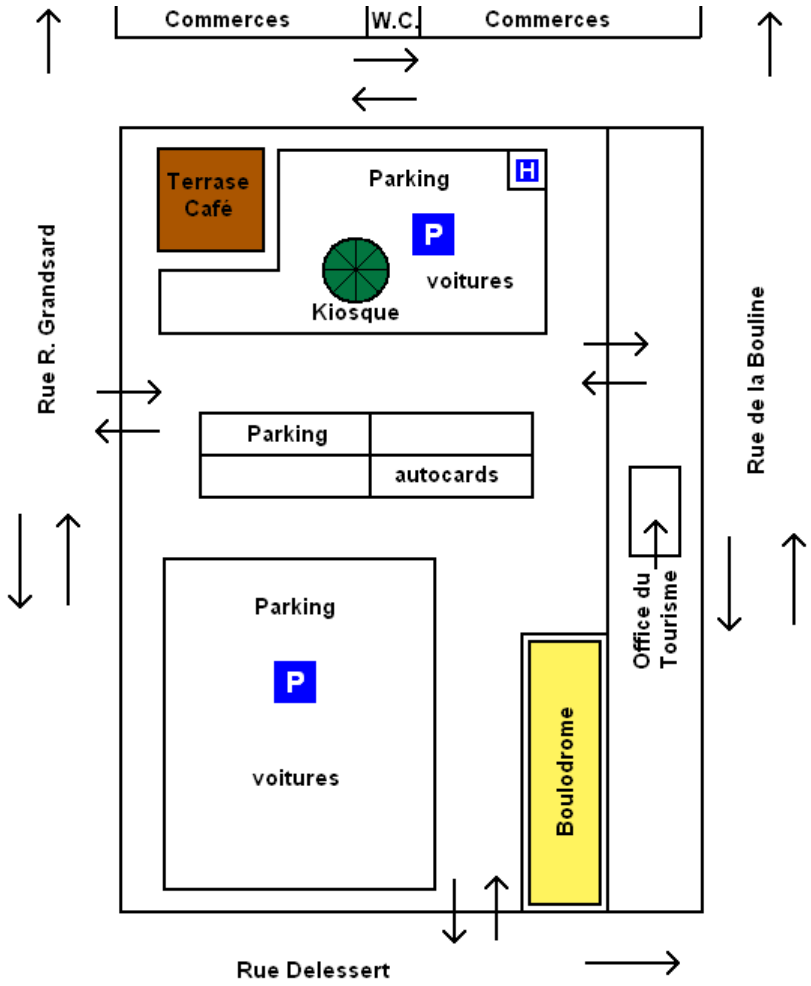
- **Usages des différents espaces :**

La place Gambetta comprend des places de parking : il y a 8 emplacements réservés au stationnement des autocars, 450 emplacements voiture, 2 emplacements réservés aux services municipaux et 3 emplacements réservés aux personnes handicapées.

La première place réservée aux handicapés située devant le restaurant a une largeur totale de 3,60 m (2,50 m + espace de 1,10 m empiété partiellement par un arbre). La deuxième place située à proximité de la banque CIC a une largeur totale de 3,60 m (2,50 m + espace de 1,10 m), cependant elle est située sur un trottoir présentant des bordures de trottoirs de 8 et 14 cm. La troisième place située devant la bibliothèque a une largeur de 3,20 m. Les trois places n'ont pas de panneau conforme aux normes, elles sont seulement matérialisées par un marquage au sol jaune et un panneau d'indication « Handicapés ».



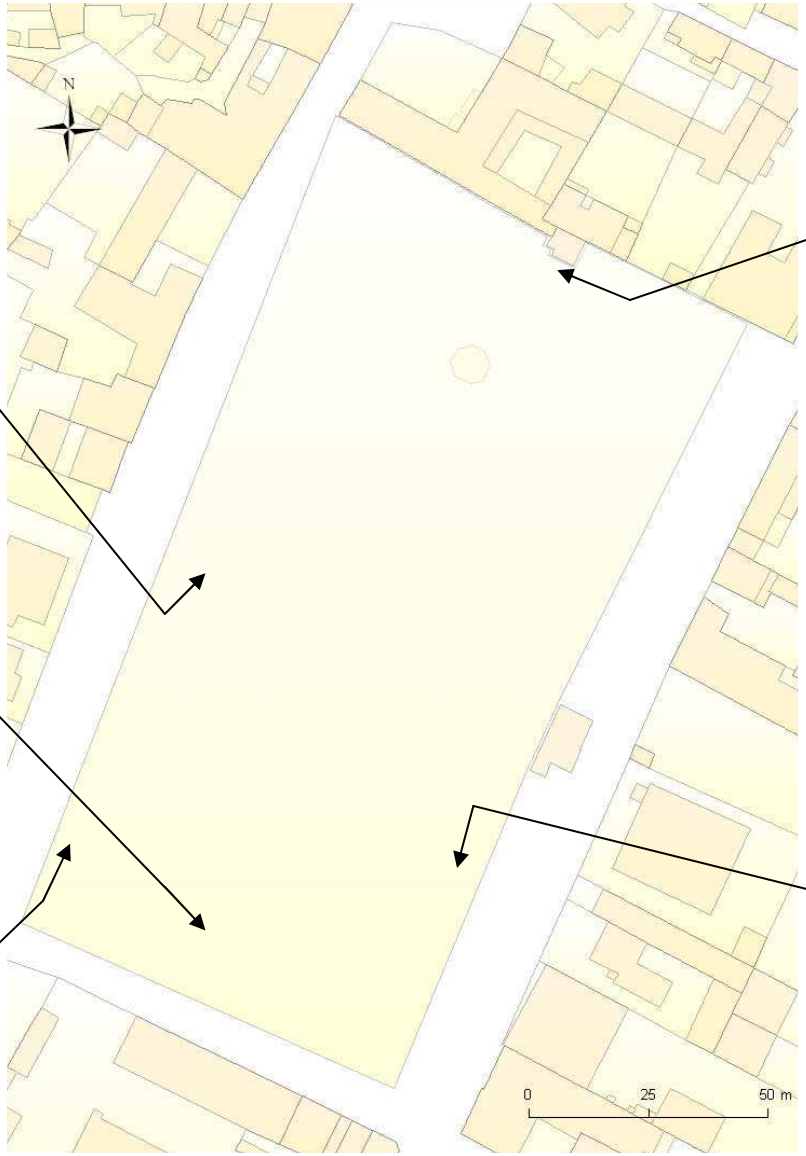









N
0
25
50 m





- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

L'entrée de la place du côté de rue de la Bouline présente une pente de 6 %.
Avant l'Office de Tourisme, il y a deux marches donnant dans la rue de la Bouline : la première fait 23 cm de haut et 52 cm de profondeur et la seconde fait 11 cm de haut.
Après l'Office de Tourisme, il y a deux marches donnant dans la rue de la Bouline de 16 cm et 12 cm, sans rampe mais bordées de deux murets en pierre. Une autre marche de l'autre côté du muret fait 6 cm de haut, et présente une pente de 7 %.
L'accès au boulodrome peut se faire entre les pierres.



Le long du boulodrome, il y a deux passages au travers des buissons donnant dans la rue de la Bouline : la largeur du passage est de 66 cm, on a un ressaut de 4,5 cm et le revêtement est constitué de dalles plus moins déboîtées.

Du côté de la rue Benjamin Delesert, entre deux rangées de places de stationnement, la Place Gambetta est bordée par un trottoir. Pour monter sur ce trottoir, dont la largeur est supérieure à 1,40 m, il faut franchir une marche de 16 cm de haut. Puis au niveau d'une sortie de voitures, il y a une marche de 11 cm de haut à descendre. Puis pour remonter sur le trottoir, il faut franchir une marche de 11 cm de haut. La largeur du trottoir est encore de 1,40 m.



L'entrée de la place du côté de rue R.Grandsart présente une pente de 4 %. Sur tout le long de la place, du côté de rue R,Grandsart, le trottoir fait 1,40 m et possède une bordure de trottoir chanfreinée de 6 cm.

- **Revêtement de surface :**

Le revêtement sur la place, du côté de rue de la Bouline, est fait de sable et de petits cailloux, présence de trous.
Le revêtement sur tout le centre de la place est fait d'enrobé, autour des arbres celui-ci est abîmé.
Le long de la rue Delessert, le revêtement des trottoirs est fait de gros cailloux plus ou moins cimentés.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Arbre, réduisant le cheminement à 1,30 m au lieu de 1,40 m.
Arbre, du côté de la rue Delessert, laissant un passage de 0,84 m du côté parking et de 0,65 m du côté de la chaussée.
Banc, du côté de la rue Delessert, laissant un passage de 0,60 m du côté parking et de 0,70 m du côté de la chaussée.
Arbre, du côté de la rue Delessert, laissant un passage de 0,70 m du côté du parking et de 0,65 m du côté de la chaussée.
Arbre, du côté de la rue Delessert, laissant un passage de 1,03 m du côté du parking et de 0,60 m du côté de la chaussée
Banc, du côté de la rue Delessert, laissant un passage de 0,57 m du côté du parking et de 0,60 m du côté de la chaussée.
Arbre, du côté de la rue Delessert, laissant un passage de 0,35 m du côté du parking et de 0,57 m du côté de la chaussée.
Arbre, du côté de la rue Delessert, laissant un passage de 0,80 m du côté du parking et de 0,65 m du côté de la chaussée.
Banc, du côté de la rue Delessert, laissant un passage de 0,62 m du côté du parking et de 0,60 m du côté de la chaussée.
Arbre, du côté de la rue Delessert, laissant un passage de 0,80 m du côté du parking et ce sur 1,40 m.
Arbre, du côté de la rue Delessert, laissant un passage de 0,87 m du côté du parking.
Terrasse en bois appartenant au Bar « Olympia » réduisant le passage à 1,10 m.

- A **: Equipement public au sein du cheminement piéton :**

Cabine téléphonique non aux normes.

Cabine téléphonique accessible à une personne en fauteuil roulant :

- largeur du passage : 89 cm, ouverture sans porte
- pente d'accès de 5,5 % (praticable)
- hauteur de la fente pour insérer la carte : 1 m
- hauteur du clavier : entre 1,10 m et 1,20 m
- hauteur de l'écran : 1,20 m
- hauteur du combiné : 1,05 m





Bancs en bois, situés sur une marche de 28 cm de ce fait la hauteur d'assise est à 80 cm de haut.

Banc en bois, au niveau du sol.

Bancs en bois situés devant le boulodrome.

Bancs en bois doubles implantés sur un trottoir présentant une marche de 16 cm.



Abribus, avec un banc, il laisse une place à l'abri de 1 m (un fauteuil roulant peut donc être abrité)



Kiosque, au centre de la place, l'accès se fait par 7 marches en pierre de 16 cm (la première fait 4,5 cm), il n'y a pas de rampe, ni de main courante

Toilettes publiques automatiques dont un accessible aux fauteuils roulants, l'accès se fait par des marches ou une rampe présentant deux ressauts de 4 cm espacés de 1,30 m avec des pentes de 3 % chacune.

- **Le jalonnement, la signalisation, les informations visuelles/auditives :**

Les cabines téléphoniques ne sont pas indiquées.

Il y a 3 plans de la ville identiques à trois angles de la place : l'information n'est pas très lisible, il n'y a pas de repère « Vous êtes ici ».

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

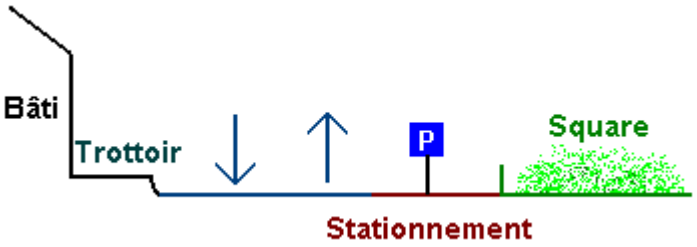
Nom du tronçon : **Rue de la république**

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

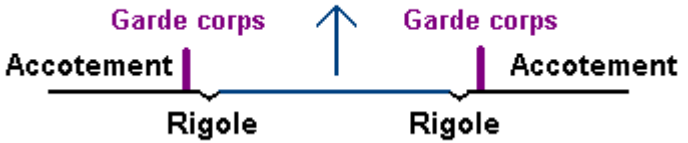
Date : Le 22 mai 2007

## Aménagement de la voirie

- **Usage des différents espaces :** La rue sera délimitée par le cinéma et par le square de la Place des anciens combattants.




**Du n°83 au n°17**




**Du n°15 au n°5**

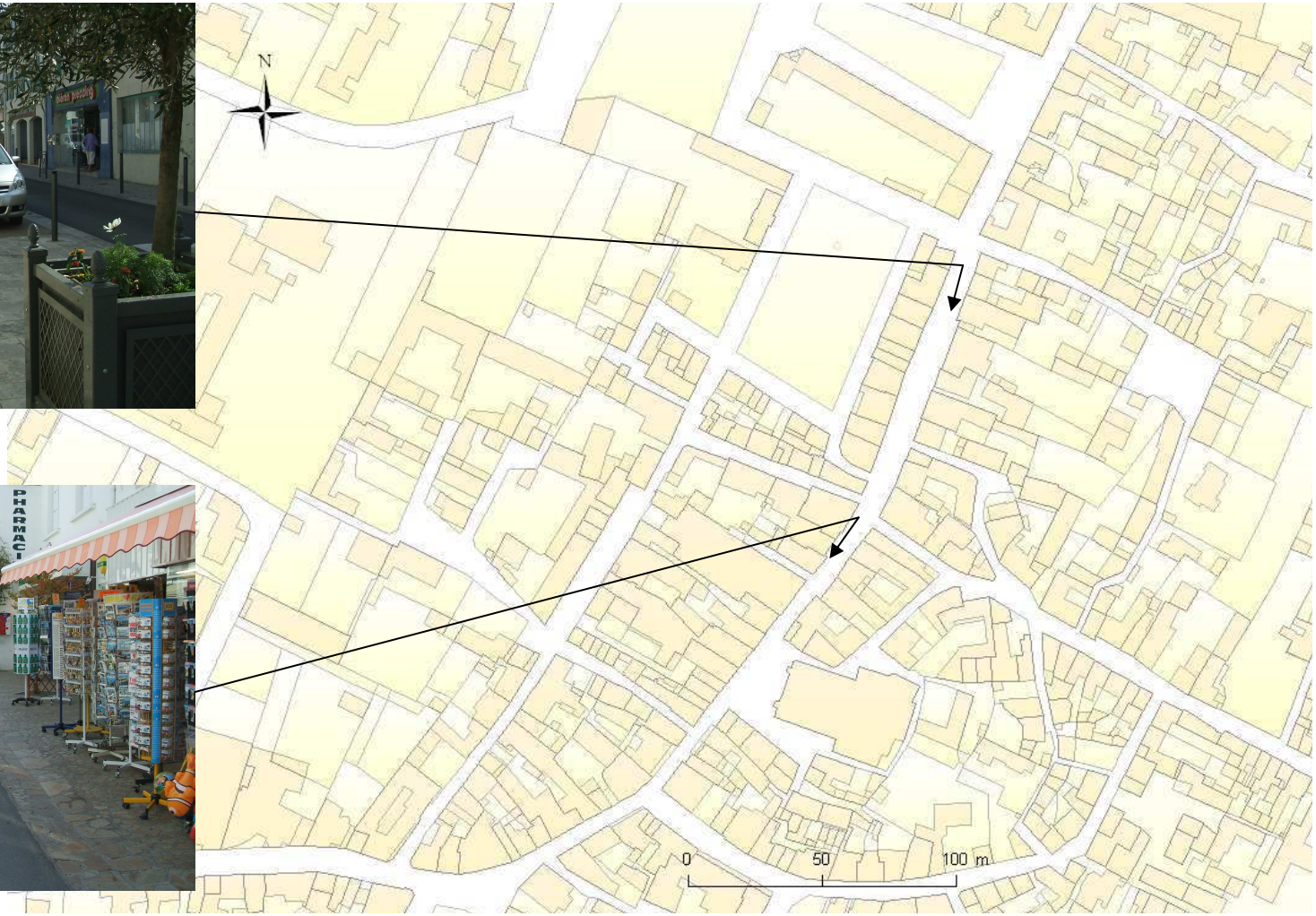





## Vue Globale





**Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Côté pair :

Au n°118, le trottoir possède une largeur de 0,73 m, un obstacle vient réduire la largeur du cheminement à 0,61 m. Entre le n°116 et 114, il n'y a plus de trottoir, il y a juste une rigole qui se poursuit jusqu'au carrefour avec la rue du Docteur Delteil.

A partir du n°108 jusqu'au n°94, l'accotement, est bordé de 9 places de parking dont une pour les personnes handicapées qui fait 2,02 m de large, le panneau pour cette place n'est pas aux normes. Le cheminement piéton et les places de parking sont limités par des potelets en béton.

Au n°96, un obstacle mobile de commerçant réduit le cheminement à 1,35 m. A partir de ce numéro, il y a beaucoup de commerçants et donc beaucoup d'étalages sur le trottoir, cependant ce sont des portants mobiles. A partir du carrefour avec la rue Pierre Loti, la rue de la République devient piétonne pendant les vacances et les weekends de jours fériés. La longueur centrale du cheminement fait 2,30 m.

Au n°74 jusqu'au n°54, il y a un agrandissement important du cheminement. Après le carrefour avec la rue R. Grandsard, la largeur du trottoir passe de 0,95 m à 1,05 m. Au n°22, le revêtement est abimé autour d'une plaque de trottoir ce qui rend difficile le cheminement. Au n°20, la largeur du trottoir est de 1,30 m. Au n°16, il y a un problème de revêtement.

Côté impair :

L'hôtel et le square donnent sur la Place des anciens combattants.



L'espace le long du square est partagé entre les piétons et les places de parking dont une est réservée pour les personnes handicapées, elle fait 3,10 m de large. Sur le trottoir en face du n°112, le trottoir a pour largeur 1,32 m. Une marche créée ensuite un rétrécissement à 11 cm sur le cheminement.



Devant le n°83, la largeur du trottoir est de 1,40 m, mais elle est réduite à 1,03 m suite à une marche, puis à 1,30 m suite à un garde corps. Puis un second garde-corps laisse une largeur de passage de 1,08 m sur 1,40 m.

Puis du n°81 jusqu'à l'intersection avec la Rue Pierre Loti, la largeur du trottoir est supérieure à 1,40 m. Cependant entre les n°94 et 92, il y a une intersection matérialisée par un passage piéton. Entre les n°63 et 61, il y a une intersection avec la rue du marché mais l'accotement se poursuit. Entre les n°61 et 59, il y a une intersection avec la rue du Centre, l'accotement s'interrompt à cet endroit.
Au carrefour avec la rue P.Loti, la rue de la République devient piétonne, le cheminement est donc central. Entre les n°37 et 35, il y a une intersection avec la rue de la Justice mais l'accotement se poursuit.  Apres le carrefour entre la rue de la République et la rue R. Grandsard, le trottoir passe de 1,40 m à 0,80 m puis à 0,60 m à cause d'obstacles successifs (mobilier urbain). A l'angle de la rue du Temple, la largeur du trottoir est de 0,70 m. Il n'y a pas de traversée piétonne, le trottoir possède une hauteur de 7 cm d'un coté et 11 cm de l'autre. A noter que la rue du Temple est en chantier. La largeur du trottoir devant le cinéma est de 1,80 m. Il y a un parking non matérialisé du n°16 jusqu'à la fin de la rue.



Il y a une place réservée pour les personnes handicapées en face du cinéma qui possède une largeur de 2,20 m. Il y a un dévers de 12 % devant le cinéma et une pente de 16 %.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

Carrefour au niveau du square de la place des anciens combattants: Aucun passage piéton, les piétons sont mis en danger à cause des voitures longeant le square.

Carrefour avec la rue F.Massé : voir fiche rue Franck Massé

Traversée piétonne **:** Elle relie le coté pair et impair de la rue de la République au niveau du n° 108 et n°83. La hauteur des bordures de trottoir est nulle car il y a un accotement de chaque coté, au même niveau que la voirie. Idem au n°94 et n°69, aux n°92 et n°65, puis aux n°88 et n°63. Le passage piéton reliant le n°13 au n°22, n'est pas aux normes, la hauteur de la bordure de trottoir est de 7 cm du côté pair et est de 11 cm du côté impair. Le trottoir de part et d'autre fait respectivement 1,05 m et 1,10 m. Le passage piéton reliant le n°5 au n°10, n'est pas aux normes, la hauteur coté pair est de 9 cm et coté impair est de 14 cm.

- **Revêtement de surface :**

Tout le long de la portion piétonne, le cheminement central est en enrobé en bon état et les cotés sont en béton lavé. De la fin de la portion piétonne jusqu'au cinéma, le trottoir possède un revêtement lisse abimé par endroit.

- **Evènements particuliers (chantier, travaux, …) :**

Chantier ponctuel, barrière de déviation au niveau du square.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Coté pair :

Grille d'évacuation des eaux, sur le cheminement au n° 92, les fentes sont supérieures à 2c m.

Grille d'évacuation des eaux située au niveau des rigoles à l'angle du n°82, les fentes sont supérieures à 2 cm.

Grille d'évacuation des eaux située au niveau des rigoles au °74, les fentes sont supérieures à 2 cm.

Grille d'évacuation des eaux située au niveau des rigoles à l'angle du n°54, les fentes sont supérieures à 2 cm.

Grilles d'évacuation des eaux (superposées) situées au niveau des rigoles au n°34, le quadrillage possède des carrés de plus de 2 cm de coté.
Grilles d'égout (superposées) situées au niveau des rigoles à l'angle de la rue de la République et de R. Grandsard, le quadrillage possède des carrés de plus de 2 cm de coté.
Panneau de signalisation au n°24, réduisant le cheminement à 0,88 m.
Tableau EDF, réduisant le cheminement à 0,83 m sur 1,05 m.

Coté impair :

Grille d'évacuation des eaux située au niveau du caniveau au n°59, les fentes sont supérieures à 2 cm
Grille d'évacuation des eaux située au niveau du caniveau au n°49, les fentes sont supérieures à 2 cm.



Vanne à eau, au milieu du cheminement, en face du n°50.

Grille d'évacuation des eaux située au niveau du caniveau au n°39, les fentes sont supérieures à 2 cm.
Vanne à eau, au milieu du cheminement, en face du n°38.
Grille d'évacuation des eaux située au niveau du caniveau au n°37, les fentes sont supérieures à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux (superposées) situées au niveau des rigoles au n°25, le quadrillage possède des carrés de plus de 2 cm de coté.
Grille d'évacuation des eaux (superposées) situées au niveau des rigoles à l'angle des rues de la République et de R. Grandsard, le quadrillage possède des carrés de plus de 2 cm de coté.
Potelets en béton le long du trottoir, laissant un passage de 60 cm de cheminement entre celui-ci et une jardinière privée d'un commerçant.
Potelets en béton le long du trottoir, laissant un passage de 0,80 m de cheminement entre celui-ci et un autre potelet sur un cheminement faisant 1,40 m.
Marche, devant le n°83, laissant un passage de 1,03 m sur 1,40 m.
Garde-corps, devant le n°83, laissant un passage de 1,30 m sur 1,40 m.
Garde-corps, devant le n°83, laissant un passage de 1,08 m sur 1,40 m.

Cheminement central :

Grille d'évacuation des eaux située au niveau du caniveau au n°36, les fentes sont supérieures à 2 cm.

Barrière mobile sellée au sol pour interdire la circulation des voitures. Elle laisse 0,60 m de cheminement de part et d'autre.

## Interfaces entre les différents modes

- **Zone de conflits PMR-vélo :** La rue de la République est interdite aux vélos, donc il n'y a pas de conflit PMR-vélo.
- **Zone de conflits PMR-voiture :** Zone de conflit permanent dans cette rue, surtout au niveau de la portion piétonne.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

Du coté pair, au n°118, des marches empiètent sur le trottoir.

Du coté impair, au n°83, des marches empiètent sur le trottoir et laisse un passage de 1,05 m sur 1,30 m.

## Equipements

- (A) **: Equipement public au sein du cheminement :**

Banc en béton au n°84.

Distributeur de billets, au n°84, encastré dans le mur de 31 cm de profondeur. La hauteur de la fente pour introduire la carte est de 1,24 m ; celle du clavier de 1,40 m et celle de l'écran de 1,50 m.

Distributeur de billets en face du n°21. La hauteur du clavier est de 0,98 m ; celles de l'écran et de la fente sont de 1,29 m.

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Centre Médico Social**

Adresse : Rue de Carinena

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : le 22 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :**
- **Présence de jardins ou de cours :** Cour en graviers, traversée par une rampe d'accès en ciment de 10 m qui mène à la porte.

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :**
- **Dimension de la porte :** Porte vitrée à double battants, de 0,77 m de large chacun.
- **Présence de sas**
- **Issue de secours**

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Chambre funéraire**

Adresse : Rue de Carinena

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : le 22 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :** Portail laissant un passage supérieur à 1,40 m, et sans différence de niveau entre la cour et le trottoir.
- **Présence de jardins ou de cours :** Cour en enrobé neuf.

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Eglise**

Adresse : Rue de la République

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : le 22 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :** La place devant l'église est faite de pavés.
- **Présence de jardins ou de cours :** Néant

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :** 1 marche de 10 cm de haut et de 49 cm de giron.
- **Dimension de la porte :** 2 ventaux de 1,04 m de large chacun, puis deux portes latérales de 0,79 m de large chacune.
- **Présence de sas**
- **Issue de secours**

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Gendarmerie**

Adresse : Route de Bonnemie

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : le 22 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :** Barrière à double battant avec un passage de 93 cm une fois le battant principal ouvert.
- **Présence de jardins ou de cours :** Présence de 12 places de parking.
  Cours traversée par une pente de 8 % et ceux sur une longueur de 4 mètres.

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :** Ressaut de 3,5 centimètres de hauteur au bas de la porte.
- **Dimension de la porte :** 2 portes successives à doubles battants, lorsqu'un seul battant est ouvert on a un passage de 82 centimètres et lorsque les deux sont ouverts, de plus d'un 1 mètre 40.
- **Présence de sas :** Sas de 1 mètre 50 entre les 2 portes.
- **Issue de secours**

## Cheminements dans les bâtiments

- **Dimension du cheminement (taille des portes et couloirs…)** : Hall d'entrée, dont le diamètre est supérieur à 1 mètre 50. Les tables et documents divers sont situés à maximum de 90 centimètres.
- **Obstacles permanents (radiateur…) et temporaires (chaises…)**

## Equipements du bâtiment

- **Hauteur des comptoirs :** 1 mètre 07.
- **Hauteur des interrupteurs :** A l'entrée, se situe un interphone, dont le clavier est entre 1 mètre 30 et 1 mètre 40 et le micro se situe à 1 mètre 40.
- **Alarmes incendies et extincteurs**
- **WC**

## Communication

- **Jalonnement :** Le jalonnement au travers de la commune se Saint Pierre est plutôt rare.
- **Lisibilité de l'information (plans, n° de bureaux…)**

## Aménagement accessible au personnel

- **Oui ou non ?**

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Collège**

Adresse : Rue de la Libération

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : le 22 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :** Grille de 1,20 m de large, dont le seuil est sans différence de niveau avec l'accotement devant.
- **Présence de jardins ou de cours :** Cour en enrobé neuf, puis en béton lavé au pied de l'entrée du bâtiment.

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :** Néant
- **Dimension de la porte :** Porte vitrée à double battant, laissant un passage de plus d'1,40 m.
- **Présence de sas**
- **Issue de secours**

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Gare routière SNCF**

Adresse : Rue de la Gare

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : le 22 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée**
- **Présence de jardins ou de cours :** Néant

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :** 1 marche de 7 cm de haut et de 37,5 cm de giron.
- **Dimension de la porte :** Ressaut de 3 cm de haut au pied de la porte. Porte de 0,86 m de large avec une poignée à 1,08 m de haut.
- **Présence de sas**
- **Issue de secours**

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Ecole**

Adresse : Rue de la Corderie

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : le 22 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :** Portail, laissant un passage de plus de 1,40 m. Le trottoir présente un dévers de 10% devant cette grille.
- **Présence de jardins ou de cours :** Cour en bicouche neuve.

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :** Néant
- **Dimension de la porte :** Porte vitrée à double battant, laissant un passage supérieur à 1,40 m.
- **Présence de sas**
- **Issue de secours**

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Ecole**

Adresse : Rue Franck Massé (Côté impair)

Périmètre : Saint Pierre

Date : le 22 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :** Portail laissant un passage supérieur à 1,40 m de large. Au seuil de celui-ci, il y a une différence de niveau de 2 cm entre la cour et le trottoir. Le trottoir devant l'entrée est bordé de garde corps.
- **Présence de jardins ou de cours :** Cour en enrobé neuf.

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :** Rampes d'accès à chaque entrée du bâtiment.
- **Dimension de la porte :**
- **Présence de sas**
- **Issue de secours**

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Ecole**

Adresse : Rue Franck Massé (Côté impair)

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : le 22 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :** Portail laissant un passage supérieur à 1,40 m de large. Au seuil de celui-ci, il y a une différence de niveau de 2 cm entre la cour et le trottoir. Le trottoir devant l'entrée est bordé de garde corps.
- **Présence de jardins ou de cours :** Cour en enrobé neuf.

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :** Rampes d'accès à chaque entrée du bâtiment.
- **Dimension de la porte :**
- **Présence de sas**
- **Issue de secours**

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Ecole**

Adresse : Rue Franck Massé (Côté pair)

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : le 22 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :** Portail laissant un passage supérieur à 1,40 m. Au pied de cette grille, il y a un ressaut de 2 cm.
- **Présence de jardins ou de cours :** Cour en enrobé neuf.

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :** Rampe d'accès pour rentrer dans le bâtiment.
- **Dimension de la porte :**
- **Présence de sas**
- **Issue de secours**

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Gare routière SNCF**

Adresse : Rue de la Gare

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : le 22 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- Dimension de l'entrée
- **Présence de jardins ou de cours :** néant

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :** 1 marche de 7 cm de haut et de 37,5 cm de giron.
- **Dimension de la porte :** Porte de 86 cm de large, avec un ressaut de 3 cm au pied de celle-ci. La hauteur de la poignée est de 1,08 m.
- **Présence de sas**
- **Issue de secours**

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Gendarmerie**

Adresse : Route de Bonnemie

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : le 22 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :** Barrière à double battant avec un passage de 93 cm une fois le battant principal ouvert.
- **Présence de jardins ou de cours :** Présence de 12 places de parking. Cours traversée par une pente de 8 % et ceux sur une longueur de 4 mètres.

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :** Ressaut de 3,5 centimètres de hauteur au bas de la porte.
- **Dimension de la porte :** 2 portes successives à doubles battants, lorsqu'un seul battant est ouvert on a un passage de 82 centimètres et lorsque les deux sont ouverts, de plus d'un 1 mètre 40.
- **Présence de sas :** Sas de 1 mètre 50 entre les 2 portes.

## Cheminements dans les bâtiments

- **Dimension du cheminement (taille des portes et couloirs…)** : Hall d'entrée, dont le diamètre est supérieur à 1 mètre 50. Les tables et documents divers sont situés à maximum de 90 centimètres.

## Equipements du bâtiment

- **Hauteur des comptoirs :** 1 mètre 07.
- **Hauteur des interrupteurs :** A l'entrée, se situe un interphone, dont le clavier est entre 1 mètre 30 et 1 mètre 40 et le micro se situe à 1 mètre 40.

## Communication

- **Jalonnement :** Le jalonnement au travers de la commune se Saint Pierre est plutôt rare.

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Laboratoire d'analyses**

Adresse : Rue A. Dubois Aubry

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : le 22 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée**
- **Présence de jardins ou de cours :** Parking complètement plat et sans aucun obstacle. Ce parking est composé de 9 places dont une banalisé pour les personnes à mobilité réduite. Cette dernière a une dimension de 3m40.

## Accès au bâtiment

- Seuil et marches
- **Dimension de la porte :** 1 mètre 80 de passage laissée par une porte coulissante.
- Présence de sas
- Issue de secours

## Cheminements dans les bâtiments

- **Dimension du cheminement (taille des portes et couloirs…) :** le hall d'accueil laisse un diamètre de plus d'1 mètre 50, ce qui permet notamment aux fauteuils de faire des demi-tours. Une des salles de prélèvement comporte une porte plus grande (supérieure à 90 centimètres) que les autres.
- Obstacles permanents (radiateur…) et temporaires (chaises…)
- Accès aux étages : escaliers, ascenseurs

## Equipements du bâtiment

- **Hauteur des comptoirs** : 1,15 m.
- Hauteur des interrupteurs
- Alarmes incendies et extincteurs
- **WC :** La cuvette se situe à 46 centimètres du mur, mais la rampe est mal positionnée car elle se situe trop loin des toilettes. Les lavabos sont à 84 centimètres de hauteur mais aucun espace n'est prévu en dessous pour permettre à une personne en fauteuil de s'installer afin de se laver les mains.

## Communication

- Jalonnement
- Lisibilité de l'information (plans, n° de bureaux…)

## Aménagement accessible au personnel

- **Oui ou non ?** Pour les personnes  mobilité réduite,  il y a des possibilités pour travailler en secrétariat, mais pas dans les autres postes.

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Salle polyvalente Patrick Moquay**

Adresse : Parc de la Bonnemie

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : le 22 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- Dimension de l'entrée
- **Présence de jardins ou de cours :** cours pavée, débutant par un ressaut de 3 centimètres de hauteur. Cette cours comporte 3 grilles d'évacuation des eaux, aux intersections avec les rigoles.

## Accès au bâtiment

- Seuil et marches
- **Dimension de la porte :** 72 centimètres de passage, mais la porte comporte un autre battant, qui s'ouvre de l'intérieur.
- Présence de sas
- Issue de secours

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Hôpital**

Adresse : Rue de Carinena

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : le 22 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :** Accessible.
- **Présence de jardins ou de cours :** Cour en enrobé neuf ou en béton lavé pour le cheminement menant à la porte d'entrée.

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :** Néant
- **Dimension de la porte :** Accessible.
- **Présence de sas**
- **Issue de secours**

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **La Perception**

Adresse : Rue Charles de Gaulle

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : le 22 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :** Trottoir de 7 cm de haut devant l'entrée.
- **Présence de jardins ou de cours :**

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :** 1 marche de 8,5 cm de haut et de 37,5 cm de giron.
- **Dimension de la porte :** Largeur de la porte égale à 78 cm.
- Présence de sas
- Issue de secours

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **La Poste**

Adresse : Rue Charles de Gaulle

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : le 22 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :** Trottoir de 7 cm de haut devant l'entrée.
- **Présence de jardins ou de cours :**

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :** 1 marche de 8,5 cm de haut et de 33,5 cm de giron.
- **Dimension de la porte :** Largeur de la porte égale à 52 cm.
- Présence de sas
- Issue de secours

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Maison de la Solidarité**

Adresse : Rue de Carinena

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : le 22 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :**
- **Présence de jardins ou de cours :** Cour en enrobé.

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :** Ressaut de 4 cm de haut au seuil de la porte.
- **Dimension de la porte :** Porte vitrée à double battants, de 0,90 m de large chacun.
- **Présence de sas**
- **Issue de secours**

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **L'Office du tourisme**

Adresse : Rue de la Bouline

Périmètre : Saint-Pierre d'Oléron

Date : le 22 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- **Dimension de l'entrée :**
- **Présence de jardins ou de cours :** Néant

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :** Marche de 3,5 cm de haut avec un giron de 26 cm et une pente de 17,5 %.
- **Dimension de la porte :** Porte de 1 m de large.
- Présence de sas
- Issue de secours

# Saint-Trojan-les-Bains

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Boulevard de la Plage** (de la place du 18 juin 1940 à la place des filles de la Sagesse)

Périmètre : Saint-Trojan-les-Bains

Date : le 31 mai 2007

## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :**

Boulevard bordé de trottoir de chaque côté.

Du côté de la mer, il y a deux cheminements parallèles, un réservé à la circulation cycliste et l'autre réservé aux piétons.






N
0
25
50 m



- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Le trottoir est large de 1,40 m mais se réduit à 0,70 m suite à un obstacle.
Avant le carrefour avec la rue Eugène Fromentin, le trottoir se réduit ponctuellement à 0,90 m au lieu de 1,40 m. Au niveau du carrefour, à l'angle, le trottoir est large de plus de 1,40 m mais le revêtement n'est pas uniforme sur toute la largeur.
Pour descendre du trottoir il y a une bordure de trottoir de 8 cm de haut.



Ensuite il faut traverser la rue E.Fromentin puis la longer pour retourner sur le boulevard de la plage car il n'y a pas de cheminement piéton de ce côté. Il y a une bordure de trottoir chanfreinée de 7 cm de haut pour remonter sur le trottoir du boulevard de la plage.

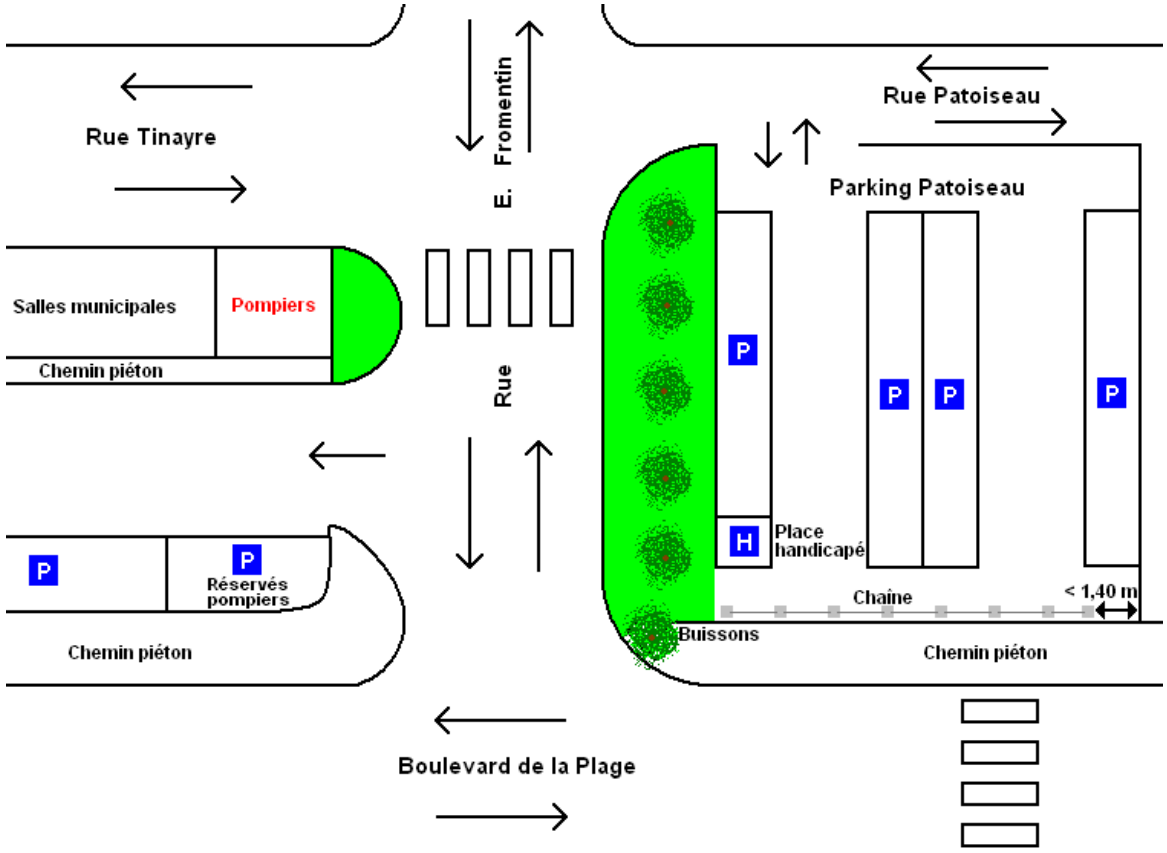


Le trottoir a une largeur de plus de 1,40 m jusqu'à la place des Filles de la Sagesse.



Le parking Patoiseau se situe le long du boulevard, et comporte 37 places matérialisées au sol, dont une réservée aux personnes handicapées. Celle-ci est indiqué par un marquage bleu au sol, et par un panneau non aux normes complété par les panonceaux GIG-GIC et « Si tu prends ma place, prends mon handicap ». Elle est large de 3,50 m.

**NB :** Une personne en fauteuil roulant stationnée sur le parking Patoiseau et voulant se rendre sur le trottoir du boulevard de la plage, doit emprunter la sortie voiture du parking et longer la rue E.Fromentin et franchir une bordure de trottoir chanfreinée de 8 cm pour monter sur le trottoir.



Du côté de la mer : Sur la Place du 18 juin 1940, il y a une large esplanade avec des cheminements de plus de 2 m de large entre la végétation.



Puis le long du Boulevard, il y a une piste cyclable de 2,10 m de large. Il y a également un cheminement piéton parallèle à cette piste de 2,62 m de large.



Par endroit le cheminement se réduit à 1,40 m quand il y a des bancs ou de la végétation envahissante. En arrivant au niveau du parking des Marais perdus, les deux cheminements se rejoignent sur une placette.



Après cette placette, la piste cyclable se transforme en bande cyclable sur la voirie. Les piétons circulent eux sur un trottoir de 1,37 m de large. Devant l'entrée du parking, le trottoir a une largeur de 1,40 m.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**



De la place du 18 juin 1940, pour traverser le boulevard, il y a un passage piéton avec une possibilité d'arrêt à mi-chemin, donnant sur une bordure de trottoir de 1,5 cm de hauteur et une de 1 cm de hauteur du côté de la mer. Devant ce passage piéton, du côté de la mer, il y a des piquets en bois laissant des intervalles variant entre 1,06 m et 1,11 m.

Il n'y a pas de passage piéton pour traverser l'accès aux salles municipales.



Pour traverser la rue Eugène Fromentin, il y a un passage piéton donnant sur une bordure de 12 cm et un abaissé de bordure de trottoir au même niveau que la voirie. Ce dernier donne directement sur une bande herbeuse impraticable en fauteuil roulant. Il y a donc une rupture de cheminement piéton à ce niveau là.

Il y a une traversée du boulevard au niveau du parking Patoiseau, donnant sur une bordure de trottoir chanfreinée de 8 cm et un abaissé de trottoir au même niveau que la voirie.

- **Revêtement de surface :**

Sur le trottoir le revêtement est de l'enrobé recouvert de gravillons légèrement glissants.



Au niveau du carrefour, à l'angle, le trottoir est large de plus de 1,40 m mais le revêtement n'est pas uniforme sur toute la largeur : La moitié est recouvert d'enrobé et l'autre d'herbes.

En face, toujours à l'angle le revêtement n'est pas uniforme sur toute la largeur : La moitié est recouvert d'enrobé et l'autre d'herbes. Il y a un problème de revêtement autour d'une plaque qui forme une bosse.
A partir du carrefour avec la rue E.Fromentin, le revêtement du trottoir est fortement abîmé (enrobé dégradé, cailloux, falun).



Juste avant l'abribus il y a un défaut de revêtement qui laisse 0,80 m de passage sur le trottoir de plus de 1,40 m.
Il y a une différence de hauteur de 1,5 cm entre le revêtement du boulevard et celui du nouvel aménagement de la place des Filles de la Sagesse.

Du côté de la mer : La placette au niveau de la Place du 18 juin 1940 est faite de béton lavé avec une granulométrie importante. Le revêtement de la piste cyclable est en béton lisse, et celui du cheminement piéton en béton lavé. De temps à autre le cheminement piéton est recouvert de brindilles et de feuilles. A partir du moment où les deux cheminements piétons et cycliste ne font plus qu'un, le revêtement est fait d'enrobé crevassé recouvert de cailloux mais ceci de façon disparate.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR** :



Lampadaire, réduisant le trottoir à 0,70 m du côté de la pelouse et à 0,30 m du côté de la route au lieu de 1,40 m.
Panneau de signalisation, réduisant le trottoir à 1,15 m au lieu de 1,40 m et les hauteurs du panneau varie entre 1 m et 2 m.

Végétation, réduisant le trottoir à 0,90 m au lieu de 1,40 m.
Panneau de signalisation, réduisant le trottoir à 1,20 m au lieu de 1,40 m.

- (A) : **Equipement public au sein du cheminement :**

Banc sur le cheminement piéton du côté de la mer, au niveau de la Place du 18 juin 1940.
Banc, sur le cheminement piéton du côté de la mer, laissant un passage de 1,40 m sur 2,62 m.
Bancs, situés sur une placette du côté de la mer et ce en face du Centre de secours.
Banc, sur le cheminement piéton du côté de la mer, laissant un passage de 1,40 m sur 2,62 m.




Panneau de localisation du parking Patoiseau (photo), bonne lisibilité, repère de localisation « vous êtes ici ».

Panneau d'information : plan de la ville avec le repère de localisation « vous êtes ici » qui est situé à 2 m de haut.
Abribus, avec un socle en béton de 8 cm de hauteur, il n'y a pas de places assisses.
Container à verre, sur le bord du Parking des Marais perdus, dont la fente est à 1,60 m de haut.
Container à papiers, sur le bord du Parking des Marais perdus, dont la fente est à 1,60 m de haut.
Banc, sur le parking de la Salle des fêtes.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Place des Filles de la Sagesse**

Périmètre : Saint-Trojan-les-Bains

Date : le 31 mai 2007

## Aménagement de la voirie

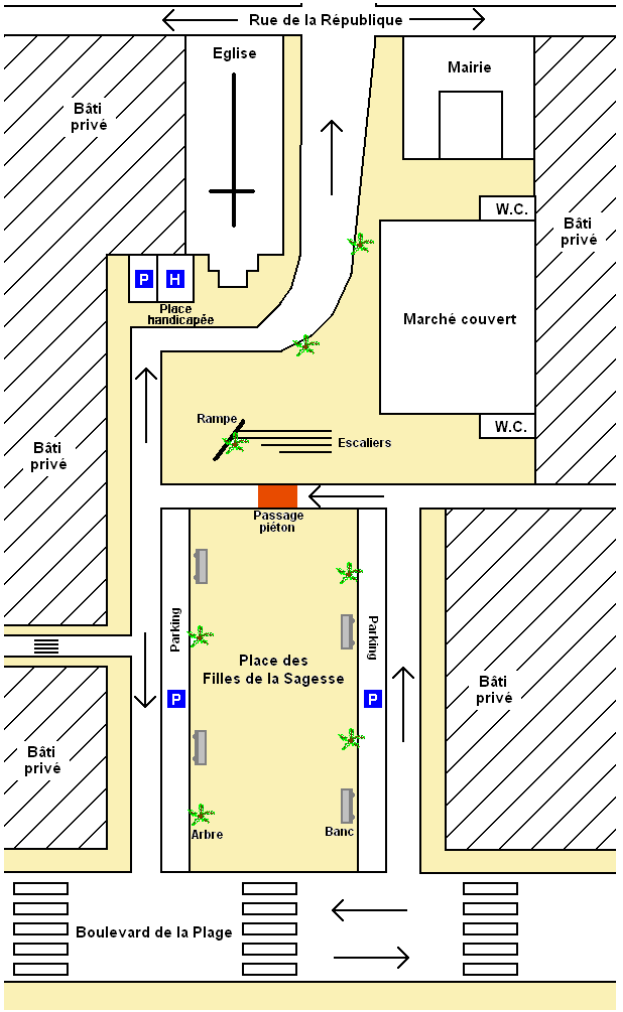
- **Usages des différents espaces :**

Cette place constitue l'entrée sur le centre ville, avec notamment la présence du marché couvert et de la mairie. Elle se situe le long du boulevard de la Plage, en face du parking des Marais Perdus.



Ce parking comprend deux places réservées aux personnes handicapées, de 3,15 m de large chacune et ayant pour signalisation les panneaux « Réservé GIG GIC » et « Si tu prends ma place, prends mon handicap ».

Cependant ces places se situent vers le fond du parking et sont mal indiquées au sein de celui-ci. En face du parking des Marais perdus, débute la Place des Filles de la Sagesse par une esplanade de dalles lisses. Cette esplanade est entourée de places de parking sur deux de ces côtés (six places par côté). Aucune de ces places n'est réservée aux personnes handicapées. Des cheminements piétons bordent également la place. Entre ces cheminements et les esplanades, il y a une voirie dont la circulation se fait en sens unique. Du côté impair de la place, il y a une petite zone de parking, derrière l'église. Il y a notamment une place réservée aux personnes handicapées de 2,80 m de large et matérialisée au sol par de la peinture bleu. Cette place comprend les panneaux de signalisation « Réservé GIG GIC » et « Si tu prends ma place, prends mon handicap ».



Vue Globale



- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Parking des Marais Perdus : Le long de l'entrée des voitures sur le parking, il y a un trottoir de 1,05 m de large et de pente égale à 7 % du côté du boulevard de la Plage et égale à 7 % dans le parking.

Cheminements piétons de part et d'autre de la Place des Filles de la Sagesse :

Côté impair : (circulation en sens unique pour la voirie longeant ces cheminements)

En face du passage pour piétons, le trottoir a une largeur de 2,42 m. Puis suite à un obstacle, il y a des passages de 1,26 m et de 1,16 m de part et d'autre de celui-ci. Un garage à vélos laisse ensuite de 0,90 m à 1 m de passage sur un trottoir de largeur totale égale à 2,40 m. Un obstacle laisse ensuite des passages de 0,98 m et de 1, 26 m de part et d'autre de celui-ci. Après avoir traversé la Rue du Capitaine Patoiseau, le trottoir fait 1,90 m de large. Puis il y a des passages de 0,96 m et de 1,07 m de part et d'autre d'un obstacle et ce sur un trottoir de 2,20 m de large. Puis le trottoir a une largeur de 2,50 m, mais il est réduit ponctuellement à 1,40 m suite à un obstacle. Le trottoir a une largeur égale à 1,81 m et ce juste avant le n°17. Il se réduit ponctuellement à 1,07 m suite à un obstacle. Au milieu de la sortie de garage du n°17, le trottoir a une largeur de 1,40 m. Devant le portillon du n°17, il a y un devers de 15 %. Devant le n°15, le trottoir a une largeur de 0,85 m et un devers de 20 %. Au début de la parcelle du n°13, le trottoir fait 1,20 m de large, au milieu de la parcelle 1,40 m de large et à la fin de la parcelle 2,73 m de large. A partir du n°9, la largeur du trottoir augmente encore, au-delà de 2,73 m.

Derrière l'église, le trottoir a une largeur supérieure à 1,40 m et une pente de 5,5 %. Puis le long de l'église, le trottoir a une largeur de 0,86 m et une pente égale à 3 %. Le trottoir fait ensuite 0,94 cm de large. Suite à un obstacle, la largeur du trottoir se réduit de 0,97 m à 0,76 m.

Côté pair : (circulation en sens unique pour la voirie longeant ces cheminements)

Du côté du parking, le trottoir a une largeur de 1,40 m et présente un devers de 4,5 %. A l'angle, c'est-à-dire devant le n°37 boulevard de la Plage, le trottoir se réduit à 1 m. A la sortie de garage du n°4, le trottoir s'interrompt. Pour descendre, il y a une marche de 11 cm de haut et pour monter une marche de 7 cm de haut. Devant le portillon du n°4, la largeur du trottoir est de 0,87 m. Le trottoir s'interrompt à nouveau. Pour descendre du trottoir, il y a une marche de 10 cm de haut.

Devant le marché couvert :



Pour accéder au marché couvert, les piétons ont le choix entre quatre marches dont la première fait 8 cm de haut et les autres 15 cm de haut (giron des marches égales à 40 cm) ou deux marches seulement de 15 cm de haut ou encore une rampe dont la pente varie entre 8 % et 5 %.

Le long de la mairie : Le trottoir a une largeur de 1,40 m et une pente égale à 3,5 %.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

Traversée piétonne du boulevard de la Plage, en face du parking des Marais perdus :
Passage piéton dont la peinture est défraîchie, donnant sur une bordure de trottoir de 5 cm de haut côté parking et sur un abaissé de bordure de trottoir de 6 % de pente sur 2 m et de 2,68 m de large, sur la place. Sur la place devant le passage piéton, il y a également des dalles d'éveil de vigilance.
Passage piéton entre la première esplanade et celle devant le marché couvert :
Du côté de la première esplanade, devant le passage piéton, il y a un potelet métallique, laissant des passages de 1,38 m et de 1,46 m de part et d'autre de celle-ci. L'abaissé de trottoir a une pente égale à 2 % et ce sur 2 m. De part et d'autre de ce passage, il y a des potelets en béton difficilement distinguable du reste. Sur l'esplanade du marché, par contre, il n'y a pas d'abaissé de bordure de trottoir.
Passage piéton entre le cheminement côté impair et le parking des Marais perdus :
Il donne sur un abaissé de trottoir côté parking et sur une bordure de trottoir de 6 cm de haut du côté du cheminement.
Passage piéton, pour traverser la Rue de Capitaine Patoiseau :
Il est matérialisé par un changement de revêtement. Ce passage donne sur des bordures de trottoir de 7 cm de haut chanfreinée d'un côté et de 4 cm de haut avec une pente de 8 % sur 1,90 m de l'autre côté.
Passage piéton entre le cheminement côté pair et le parking des Marais perdus :
Il donne sur des bordures de trottoirs chanfreinées de 7 cm de haut côté parking et de 6 cm de haut du côté de la Place.

- **Revêtement de surface :**



Revêtement du parking des Marais perdus :
Petits gravillons de couleurs rouge et noir. Le revêtement du trottoir sur le boulevard de la Plage, de part et d'autre de l'entrée du parking est fait d'enrobé fortement dégradé.

Revêtement de la Place :

Dalles lisses de grande taille, dont les jointures sont neuves. Les cheminements latéraux, eux, sont faits de béton lavé.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Panneau de signalisation, côté impair, laissant des passages d'1,26 m et d'1,16 m de part et d'autre.



Garage à vélos, du côté impair, laissant entre 0,90 m et 1 m de passage sur un trottoir de 2,40 m.

Panneau de signalisation, côté impair, laissant des passages de 0,98 m et 1,26 m de part et d'autre sur un trottoir de 2,30 m.

Panneau de signalisation, côté impair, laissant des passages de 0,96 m et 1,07 m de part et d'autre sur un trottoir de 2,20 m.



Jardinière, juste avant la parcelle du n°17, laissant un passage d'1,07 m sur 1,81 m de trottoir.

Grille d'évacuation des eaux, dont la largeur des fentes est à 2,5 cm. Cette grille est située dans la rigole qui entoure le marché couvert.

Grille d'évacuation des eaux, dont la largeur des fentes est à 2,5 cm. Cette grille est située dans la rigole qui entoure le marché couvert.

Grille d'évacuation des eaux, dont la largeur des fentes est à 2,5 cm. Cette grille est située dans la rigole qui entoure le marché couvert.

Regard de trottoir, avec un trou de plus de 2 cm de diamètre et de 4 cm de profondeur. Cette plaque se situe sur le parvis devant le marché couvert.
Regard de trottoir, avec un trou de plus de 2 cm de diamètre et de 2 cm de profondeur. Cette plaque se situe sur le parvis devant le couvert.
Tableau EDF, le long de l'église, laissant un passage de 0,76 cm au lieu de 0,97 cm.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

- **les entrées et accès au bâtiment :**
  Devant le portillon du n°17, il y a un dévers de 15 %.
  Devant le garage du n°15, il y a un devers de 20 %.

## Equipements

- (A) : **Equipement public au sein du cheminement piéton :**

Banc, situés sur les bords de la place, dont l'assise est à 45 cm de hauteur.
Toilettes publiques, sur le côté du marché couvert.
Toilettes publiques, sur le côté du marché couvert.
Banc, avec assise à 45 cm de hauteur. Ce banc est situé à l'intersection avec la rue de la République.




Boîte aux lettres, sur le mur de la mairie, dont la fente est à 1,25 m de haut.

# Fiche de l’état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Place du 18 juin 1940**

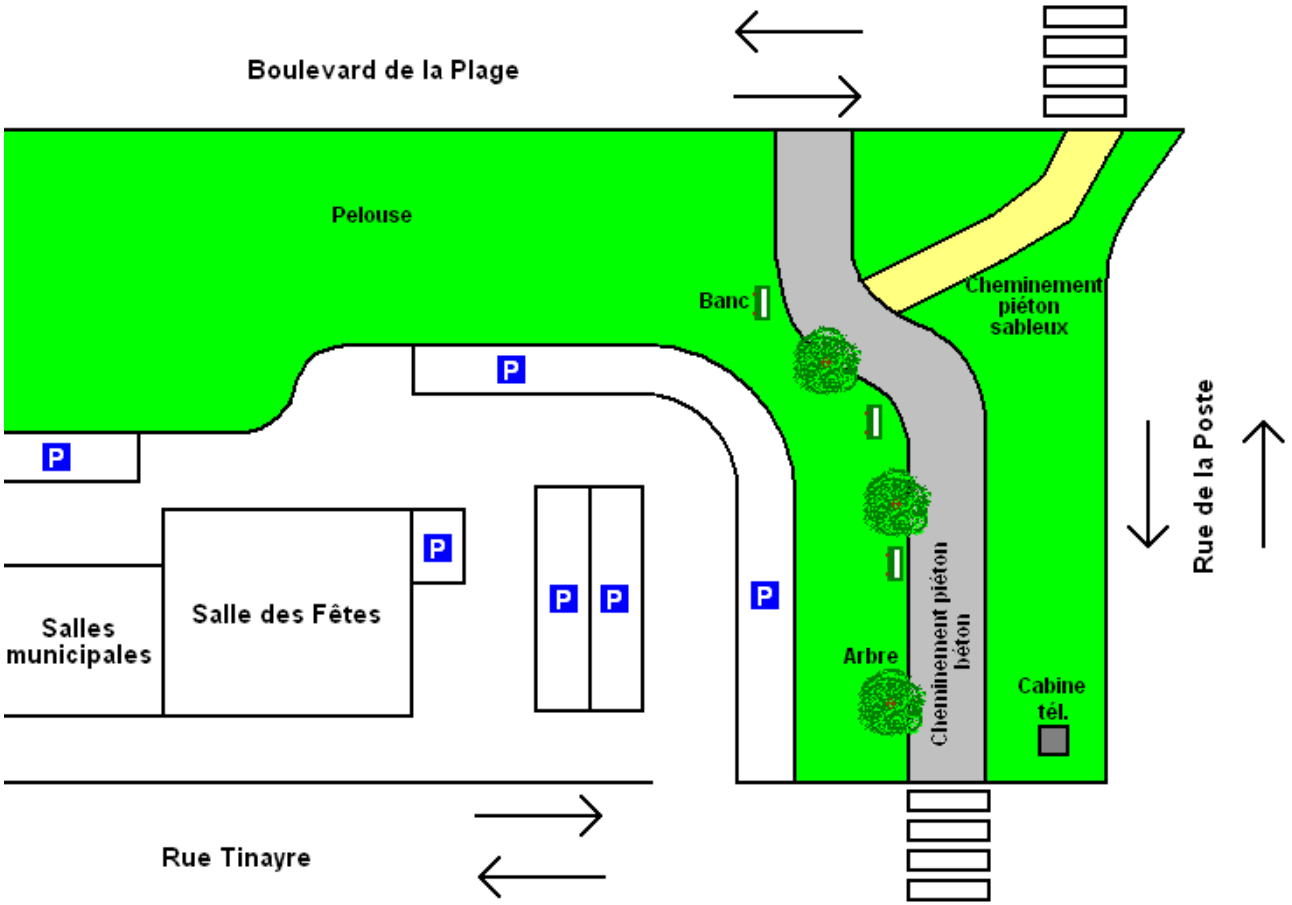
Périmètre : Saint-Trojan-les-Bains

Date : le 31 mai 2007

## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :**

La place est constituée d’un parking ; d’un accès aux salles des fêtes, de scrabble, de l’Eperon, de la Taillé, du club du temps libre ; d’espaces verts et d’un cheminement piéton.




N
0
25 m

- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Cheminement piéton :

La largeur du cheminement piéton est de 1,95 m et présente une pente de 8,75 % juste après le passage piéton. Pour accéder au boulevard de la plage le cheminement présente une pente de 12 %.



Un second cheminement mène au boulevard de la plage d'une largeur de 1,80 m et présentant une pente de 8,75 %.

Parking :

En face de la salle des fêtes se trouvent 54 places de parking matérialisées au sol dont une réservée aux personnes handicapées. Celle-ci est indiqué par un marquage bleu au sol, un panneau non aux normes complété par les panonceaux GIG-GIC et « Si tu prends ma place, prends mon handicap ». Elle est large de 3,14 m.

En côté de la salle des fêtes, se trouvent 7 places de parking matérialisées au sol dont une réservée aux personnes handicapées. Celle-ci est indiqué par un marquage bleu au sol, un panneau non aux normes complété par les panonceaux GIG-GIC et « Si tu prends ma place, prends mon handicap ». Elle est large de 3,70 m.

En face des salles de Scrabbles, du Club de temps libre, de l'Eperon, de la Taillé, il y a un parking avec une bordure de 9 cm et un changement de revêtement.

- **Revêtement de surface :** Sur le cheminement piéton le revêtement est en béton strié. Le second cheminement menant au boulevard de la Plage est fait de falun et de gros cailloux (difficilement praticable en fauteuil roulant).Sur le parking le revêtement est en enrobé, légèrement endommagé par endroit (notamment sur le côté de la salle des fêtes). Sur le parking en face des salles de Scrabbles, du Club de temps libre, de l'Eperon, de la Taillé le revêtement est composé d'un sol solide terreux.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR** :

Arbre ombrageant le cheminement mais dont les branches se trouvent à hauteur du visage.
Grille d'évacuation des eaux avec des fentes supérieures à 2 cm située juste en face de l'entrée de la salle des fêtes, devant les marches.

## Equipements

- (A) : **Equipement public au sein du cheminement :**



Bancs en bois implantés sur les pelouses, le long du cheminement. Les bancs A et B sont ombragés.

Cabine téléphonique, aux dimensions standards, implantée sur la pelouse, on a deux ressauts successifs pour y entrer, le premier est de 2 cm et le second de 5 cm. Une porte de la cabine est cassée.
Container à verre implanté sur le parking
Container à papier implanté sur le parking

## Espaces verts

- P**arcs et jardins :** Il y a des espaces verts (pelouse et végétation) le long du cheminement piéton.

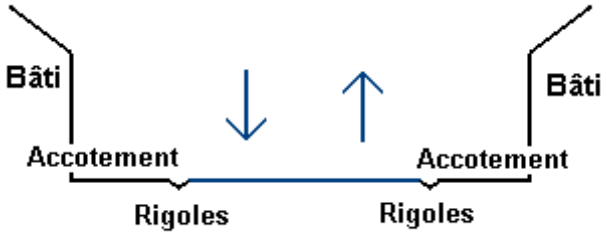
# Fiche de l’état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Rue de Gaulle**

Périmètre : Saint-Trojan-les-Bains

Date : Le 31 mai 2007

## Aménagement de la voirie

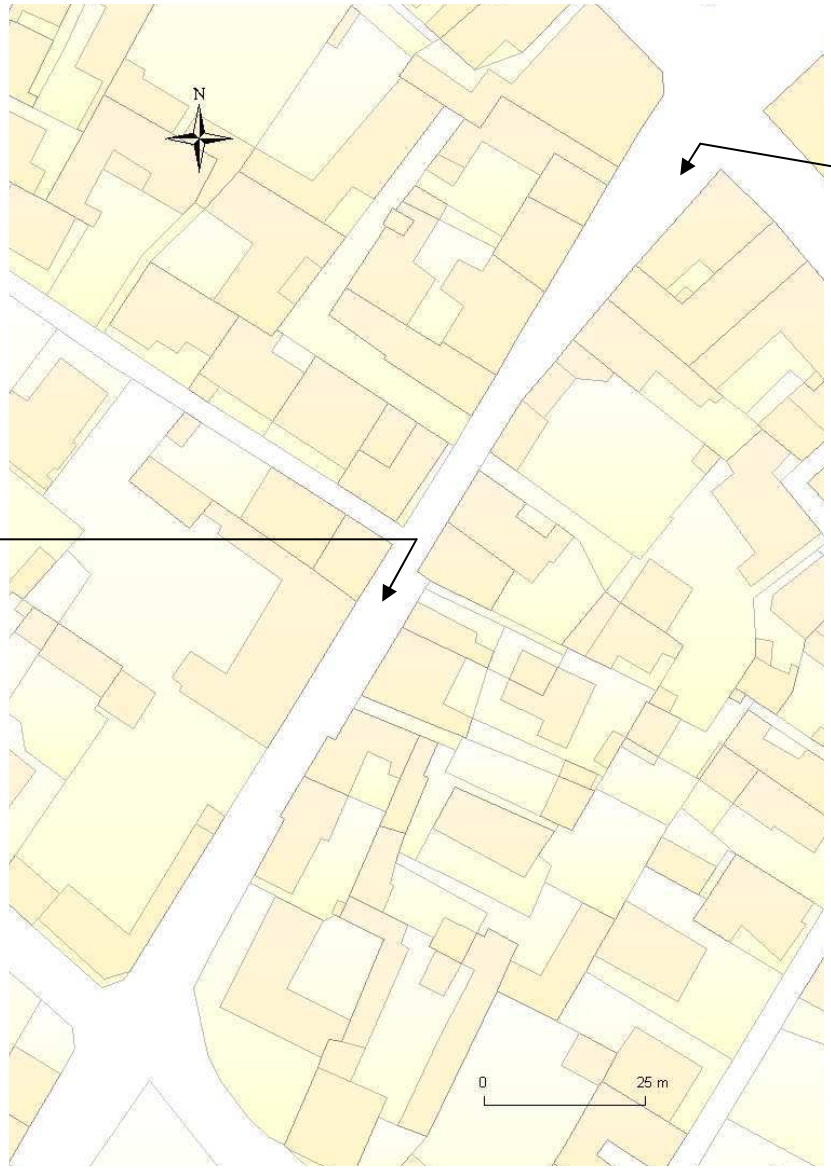



Du n°1 au n°3




A partir du n°3




N
0
25 m



- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Côté impair :

L'accotement devant le magasin « Lolita » a une largeur de 1,56 m. Toutefois l'étalage et la rampe d'accès de ce commerce encombrent totalement ce cheminement. Ensuite la largeur de l'accotement est de 1,44 m devant le n°1, à l'exception d'un passage à 1 m de large induit par la présence d'un obstacle. La largeur du trottoir est de 37 cm entre le n°3 et le n°5. La largeur du cheminement sur le trottoir impair est de 48 cm du n°5 au n°9. Cependant le passage y est impossible à deux reprises par la présence de deux obstacles, un entre le n°5 et le n°7 et le second devant le n°9. La sortie de garage du n°11 entraine une topographie hors normes. Ensuite la largeur du trottoir est de 45 cm du n°11 au n°21. A partir du n°23, le trottoir disparaît. Le trottoir est de nouveau présent devant le n°25 avec une largeur de cheminement de 60 cm. Cette largeur de cheminement se poursuit jusqu'à la fin du n°27. A l'angle du carrefour avec la rue Omar Charlet le trottoir à une largeur de 1,03 m à l'exception d'un passage de 0,73 m induit par la présence d'un obstacle. Puis la largeur varie entre 1,03 m et 1,90 m pour finir à une largeur de 2,06 m devant le passage piéton. Une fois ce passage piéton passé, nous arrivons sur une largeur de cheminement de 2,50 m.

Côté pair :

L'accotement devant la boulangerie est large de 2,10 m. Cependant cette boulangerie n'est pas accessible car il y a deux marches de 17 cm sur son pas de porte. Devant la pharmacie au n°6, la largeur de cheminement est de 1,42 m à l'exception d'un passage à 0,60 m. Mais l'accès à cette pharmacie se fait par une forte pente hors normes ce qui la rend inaccessible. Après la pharmacie, nous arrivons sur un trottoir de 51 cm. Au début du n°12, il y a une pente de 14 % environ avec une largeur de cheminement de 88 cm. Devant le n°12 la largeur de cheminement est toujours de 88 cm à l'exception de deux rétrécissements à 32 cm et 67 cm causés par deux obstacles. Après la rue des Gemmeurs, la largeur de cheminement est de 20 cm. Des marches devant le n°16 empiète totalement sur ce trottoir. Après le portail du n°20, la largeur du cheminement est de 48 cm. A l'angle du carrefour avec la rue Omar Charlet, le trottoir a une largeur de 88 cm à l'exception d'un passage à 60 cm. Puis la largeur varie entre 1,15 m et 1,86 m pour finir à une largeur de 1,40 m devant le passage piéton. Une fois ce passage piéton passé, nous arrivons sur une largeur de cheminement en béton lavé avec des galets de 85 cm.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

Carrefour avec la rue Omar Charlet :

Côté impair : Le passage piéton possède des abaissés de bordures de trottoirs corrects avec même un changement de revêtement et de peinture afin de bien identifier le cheminement piéton.

Côté pair :



Le passage piéton possède un abaissé de bordure de trottoir correct côté rue Charles de Gaulle et une hauteur de franchissement de 5 cm avec un dévers de 10 % de l'autre côté.

- **Revêtement de surface :**

Du côté impair, le revêtement est en béton lavé avec la présence de petits galets en surface. Le revêtement de l'impasse situé après le n°7 est très dégradé. Le carrefour avec la rue Omar Charlet est en béton lavé. Du côté pair le revêtement est en béton lavé avec la présence de petits galets en surface.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR :**

Coté impair :

Jardinière, devant le n°1, laissant une largeur de cheminement de 1 m au lieu de 1,44 m.
Grille d'évacuation des eaux, dans le caniveau devant le n°3, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Panneau de signalisation, situé entre le n°5 et le n°7, laissant 30 cm de passage côté voirie et 16 cm de passage côté bâti.
Panneau de signalisation, à l'angle avec la rue Omar Charlet, laissant 73 cm de passage au lieu de 1,03 m.



Etalage et rampe d'accès du magasin « Lolita » encombrant totalement le cheminement.

Coté pair :

Grille d'évacuation des eaux dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm mais laissant une largeur de cheminement de plus de 1,40 m devant la boulangerie.

Jardinière, devant le n°6, laissant 0,60 m au lieu de 1,42 m. (cf photographie ci-contre)



Grille d'évacuation des eaux, devant la pharmacie, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.

Lampadaire, au n°12, laissant une largeur de cheminement de 32 cm au lieu de 88 cm.

Lampadaire, à l'angle du carrefour avec la rue Omar Charlet, laissant une largeur de cheminement de 60 cm au lieu de 88 cm.



Etalage du fleuriste encombrant tout le trottoir.

Tableau EDF, devant le n°12, laissant une largeur de cheminement de 67cm au lieu de 88 cm.

## Interfaces entre les différents modes

- **zone de conflits PMR-voiture :**

Présence de voitures garées sur la chaussé du côté impair à partir du n°5, et entre le n°23 et le n°25 où les voitures sont garées le long des maisons.

L'accotement devant la boulangerie est souvent occupé par le stationnement d'un ou plusieurs véhicules.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

Présence de végétation empêchant toute circulation sur le trottoir de 48 cm de large devant le n°9.

Présence de poubelle devant le n°12.

Des marches au n°16, empiètent totalement sur le trottoir de 20 cm.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Rue de la Poste**

Périmètre : Saint-Trojan-les-Bains

Date : le 31 mai 2007

## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :**

Il s'agit d'une voirie en double sens. La rue est bordée de deux trottoirs.




Dans la rue de la Poste, il y a un passage piéton permettant de relier deux zones de parking.



Du côté de la rue Omar Charlet, il y a deux emplacements de stationnement réservés aux personnes handicapées de 3,68 m de large chacune, avec un marquage au sol de couleur bleu et des panneaux de signalisation « Réservé GIC GIG » et « Si tu prends ma place, prends mon handicap ». Du côté du boulevard Pierre Whien, il s'agit d'un parking de 19 places dont une est réservée aux personnes handicapées de 3,46 m de large mais de 5,5 % de pente.

Vue Globale

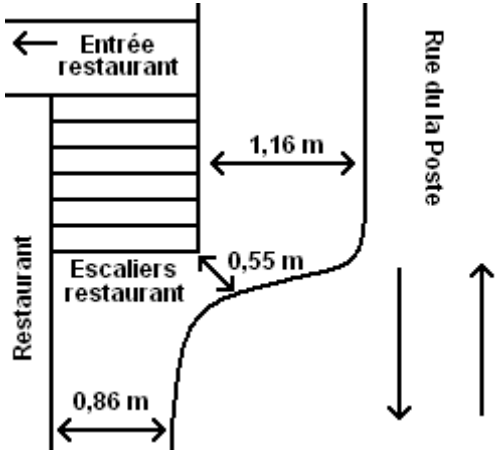


- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

(à partir de l'angle du restaurant)

La largeur du cheminement est de 0,85 m mais se réduit ponctuellement suite à des obstacles.

Après les escaliers du restaurant le trottoir est large de 1,16 m mais il se réduit à 0,60 m au niveau de la parcelle suivante, avec un dévers de 22,5 % orienté vers le mur et une pente de 17,5 %.






Le trottoir se réduit ponctuellement à 0,47 m suite à deux obstacles. Ensuite le trottoir s'élargit à plus de 1,40 m. Pour descendre du trottoir, une bordure de trottoir de 13 cm doit être franchie.

A partir de l'angle de l'hôtel restaurant Le Cactus :

Le trottoir a une largeur égale à 2,12 m de large, puis se réduit à 2,07 m à l'angle avec la rue Omar Charlet. Un obstacle laisse des passages de 1,01 m et de 1,06 m de part et d'autre de celui-ci. Sur le trottoir d'en face, toujours dans la rue Omar Charlet, un obstacle (privé) réduit ponctuellement la largeur du

trottoir de 1,88 m à 0,70 m. Le trottoir présente ensuite une pente de 9 % avant de devenir inexistant devant le passage piéton qui permet de traverser la rue de la Poste. Après avoir traversé, nous aboutissons sur un accotement de 2,62 m de large.

A partir de l'entrée de la Poste :



Devant la Poste, le trottoir a une largeur de 1,02 m, mais est réduit ponctuellement à 0,69 m suite à un obstacle.

A l'angle avec la rue da la Poste, le trottoir a une largeur de 1,04 m et présente une pente de 6 %. Le trottoir s'élargit à 1,40 m mais est réduit ponctuellement à 0,83 m suite aux marches de la poste. Puis le trottoir fait 2,66 m de large. Sur le côté de la Poste, un escalier laisse 0,57 m de passage sur 1,89 m. La pente de ce trottoir est de 14 %. Après l'escalier, le trottoir fait 1,90 m de large.



Sur le pont, la largeur du trottoir est de 0,57 m et la pente de 6 %. A l'intersection avec la Rue Marcelle Tynaire, le trottoir disparaît.



Pour descendre du trottoir, il y a une marche de 11,5 cm de haut. Pour remonter sur le trottoir il y a une marche de 14,5 cm de haut. Après avoir traversé la rue le trottoir fait 1,48 m de large.

Puis un obstacle réduit ponctuellement le passage de 1,37 m à 0,93 m. Un autre obstacle réduit ponctuellement le passage de 1,60 m à 1,05 m. Puis le trottoir présente une pente de 9 % et se réduit à 1 m de large.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**



Il y a une traversée de la rue donnant sur une bordure de trottoir de 13 cm et 16,5 cm du côté de la Poste.

Il y a un passage piéton pour traverser la rue Marcelle Tinayre, matérialisé par une peinture verte et donnant sur des bordures de trottoir de 13 cm et 8 cm (chanfreinées).

<u>Traversée piétonne dans la rue Omar Charlet :</u>

Elle donne sur un abaissé de bordure de trottoir aux normes devant l'hôtel et sur un devers de 4 % encadré par des pentes de 8 % et ce sur une largeur de 1,59 m.

<u>Passage pour piétons dans la rue de la Poste :</u>



Il donne directement sur un parking du côté de la rue Omar Charlet et sur un accotement en béton lavé de 2,62 m de large du côté du boulevard Pierre Wichn.

Traversée piétonne dans le boulevard Pierre Wichn :



Elle donne sur un abaissé de bordure de trottoir de 2,60 m de long côté parking et sur une bordure de trottoir de 12 cm de haut devant la Poste.

Passage pour piétons, dans la rue de la Poste, en face de la Salle des Fêtes :

Il donne sur un abaissé de bordure de trottoir et sur une marche de 12 cm de haut côté Salle des Fêtes.

- **Revêtement de surface :**



Le revêtement sur le trottoir est en enrobé. Dans l'angle, au carrefour avec la rue Tinayre, il y a un changement de revêtement avec une différence de hauteur de 3,5 cm, le trottoir est recouvert d'herbe.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR** :

Jardinière réduisant le passage à 20 cm au lieu de 85 cm.

Lampadaire réduisant le passage à 45 cm au lieu de 85 cm.

Feux tricolore réduisant le passage à 62 cm au lieu de 85 cm.

Lampadaire réduisant le passage à 47 cm au lieu de 61 cm.

Panneau d'indication réduisant le passage à 47 cm au lieu de 61 cm.
Grille d'évacuation des eaux, au début de la Rue Omar Charlet, dans la rigole. Les fentes de la grille font plus de 2 cm de large.
Panneau de signalisation, dans la Rue Omar Charlet, laissant des passages de 1,01 m et de 1,06 m sur un trottoir de 2,07 m.
Feu tricolore, devant la Poste dans le Boulevard Pierre Wichn, laissant un passage de 0,69 m sur un trottoir de 1,02 m.
Panneau de signalisation, à l'angle avec la Rue Marcelle Tynaire, laissant 0,93 m de passage sur 1,37 m.
Panneau de signalisation, à l'angle avec la Rue Marcelle Tynaire, laissant 1,05 m de passage sur 1,60 m.
Panneau de publicité appartenant à l'hôtel Le Cactus, laissant un passage de 0,70 m sur un trottoir de 1,88 m.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)



Les marches de la sortie du restaurant empiètent sur le trottoir et le réduisent à 0,55 m au lieu de 1,16 m.

A l'angle des rues de la Poste et Pierre Wichn, de la végétation empiète sur le trottoir laissant 1,04 m de passage.
Les marches de la Poste empiètent sur le trottoir, laissant 0,83 m de passage sur 1,40 m. (cf photographie ci-contre)

Sur le côté de la Poste, un escalier laisse 0,57 m de passage sur 1,89 m.

## Equipements

- (A) **: Equipement public au sein du cheminement :**
  Distributeur de billet Société Générale, sur le parking du côté de la Rue Omar Charlet.



Boite aux lettres, sur le mur de la Poste. La fente pour déposer le courrier est à 1,42 m de haut.

# Fiche de l’état des lieux des espaces publics

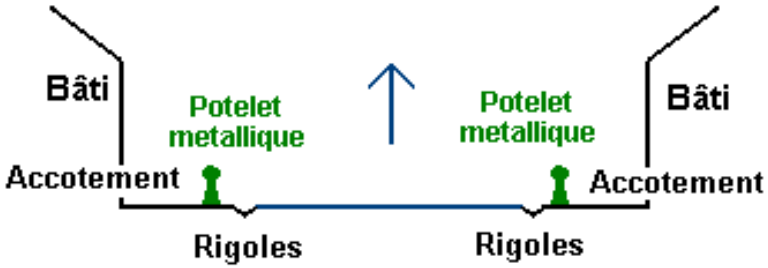
Nom du tronçon : **Rue de la République** (du n°61 au n°107)

Périmètre : Saint-Trojan-les-Bains

Date : le 31 mai 2007

## Aménagement de la voirie

Il s’agit d’une voirie en sens unique (sens : du n°107 au n°61), la vitesse est limitée à 30 km/h. La voirie est large de 3 m. La rue est piétonne tous les jours au mois de juillet et d’août.






## Vue Globale





- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Côté Impair :

Le long du n°61 (boulangerie), l'accotement est large de 0,56 m il s'élargit à 1,18 m au début du n°63 mais est réduit ponctuellement suite à un obstacle. A partir du n°65, l'accotement est large de 0,95 m. Du n°67 au n°69 l'accotement passe de 1,07 m à 0,56 m, il est réduit ponctuellement par des obstacles. Au n°73 l'accotement est large de 0,50 m et se réduit progressivement à la fin du n°77 à 0,36 m. A la fin du n°79, l'accotement est large de 0,75 m. A la fin du n°85, l'accotement est large de 0,67 m. Au n°93, correspondant à une boucherie, il y a une marche d'environ 15 cm. Du n°95 au n°97 l'accotement est large de 0,67 m. Du n°105 au n°107 l'accotement est large de 0,77 m.

Côté pair :

Devant la mairie, au n°66, l'accotement est large de plus de 1,40 m. Au n°68, l'accotement est large de 1,20 m. Au n°72, l'accotement est large de 0,70 m. Au n°74, l'accotement est large de 1,22 m. Au n°76, l'accotement est large de 1,32 m. Au n°78, l'accotement est large de 1,25 m. Au n°82, l'accotement est large de 1,10 m. A partir du n°84, l'accotement est large de 0,76 m. Entre le n°84 et le n°86 on a la salle des Cimaises dont l'accès est aux normes. Au n°88, l'accotement est large de 0,94 m et on a une pente de 6 %. (n°88 : hôtel/café/snack avec une marche à l'entrée) A partir du n°90 (friperie avec une marche d'environ 15cm à l'entrée) jusqu'à la fin du n°92 l'accotement est large de 2,58 m. Devant les n°94, 96 et 98 l'accotement est large de 1,73 m, il s'élargit à 1,87 m à la fin du n°98. A la fin du n°100 et au n°102 l'accotement est large de 1,12 m il se rétrécit à 0,86 m devant le n°104.

- **Revêtement de surface :**



Sur toute la rue, la voirie comme l'accotement ont un revêtement en béton lavé.

Au début du n°104, il y a un trou dans le revêtement de 20 cm de diamètre réduisant le passage à 50 cm au lieu de 86 cm.

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR** :

Côté impair :

Grille d'évacuation des eaux dans le caniveau devant le n°63.
Etalage du commerce « Saveurs des Marais », empiétant sur tout l'accotement.
Potelet, au n°67, réduisant le passage à 0,40 m côté mur et 0,39 m côté chaussée au lieu de 1,07 m.
Potelet, au n°67, réduisant le passage à 0,40 m de chaque côté au lieu de 1,06 m.
Potelet, au n°69, réduisant le passage à 0,24m côté mur et 0,37 m côté chaussée au lieu de 0,86 m.
Potelet, au n°69, réduisant le passage à 0,20 m côté mur et 0,11 m côté chaussée au lieu de 0,56 m.
Grille d'évacuation des eaux dans le caniveau, devant le n°73, l'accotement à côté est large de 50 cm.
Potelet, entre le n°77 et le n°79, empiétant sur tout l'accotement.
Pancarte publicitaire, devant le n°77 (coiffeur), placée sur le cheminement voiture, l'accotement piéton étant réduit par un obstacle.
Grille d'évacuation des eaux dans le caniveau devant le portail du n°79.
Potelet, au n°85, réduisant le passage à 0,70 m au niveau de l'angle de la maison.
Grille d'évacuation des eaux dans le caniveau, au carrefour avec la rue de la forêt à proximité du n°87.
Parterre de fleurs, entre le n°91 et le n°93, empiétant sur tout l'accotement.
Pancarte publicitaire de l'agence immobilière, au n°95, réduisant le passage à 0,10 m au lieu de 0,67 m.
Grille d'évacuation des eaux dans le caniveau.
Grille d'évacuation des eaux dans le caniveau devant le n°97, l'accotement à côté est large de 67 cm.
Etalage de la poterie, au n°101, empiétant sur tout l'accotement.
Grille d'évacuation des eaux dans le caniveau devant le n°103.
Potelet, au n°105, réduisant le passage à 0,27 m côté mur et 0,23 m côté chaussée au lieu de 0,76 m.



Potelet, au n°107, réduisant le passage à 0,51 m côté mur et 0,22 m côté chaussée au lieu de 0,77 m.

Côté pair :

Jardinière, réduisant le passage à 0,70 m au lieu de plus de 1,40 m.
Lampadaire, réduisant le passage à 1,40 m entre le lampadaire et le potelet et à 1 m côté chaussée.
Potelets, réduisant le passage à 1,15 m au lieu de plus de 1,40 m.
Lampadaire réduisant le passage à 0,87 m au lieu de plus de 1,40 m.
Grille d'évacuation des eaux dans le caniveau devant le n°68.
Pancarte publicitaire du restaurant, au n°76, réduisant le passage à 0,82 m au lieu de 1,30 m.
Grille d'évacuation des eaux dans le caniveau devant le n°76.
Parterre de fleurs, au n°78, réduisant le passage à 0,70 m au lieu de 1,25 m.
Grille d'évacuation des eaux dans le caniveau devant le n°84.
Jardinière, au n°84, empiétant sur tout l'accotement.
Poubelle, au début du n°88, réduisant l'accotement à 0,42 m au lieu de 0,94 m.
Terrasse du café, au n°88, empiétant sur tout l'accotement.
Grille d'évacuation des eaux dans le caniveau, au carrefour avec la rue de la nature à proximité du n°88.
Grille d'évacuation des eaux dans le caniveau devant le n°90.
Grille d'évacuation des eaux dans le caniveau devant le n°96.
Jardinière, devant le n°98, réduisant le passage à 0,70 m du côté du mur et 0,42 m du côté de la voirie au lieu de 1,73 m.
Jardinière, devant le n°98, réduisant le passage à 0,97 m du côté du mur et 0 m du côté de la voirie au lieu de 1,73 m.
Etalage du photographe, au n°100, empiétant sur tout l'accotement.
Potelets, réduisant le passage à 1,30 m du côté du mur et à 0 m du côté de la chaussée au lieu de plus de 1,40 m.
Potelet, réduisant le passage à 0,90 m au lieu de 1,12 m.
Poubelle, réduisant le passage à 0,20 m au lieu de 0,86 m au n°104.
Grille d'évacuation des eaux dans le caniveau devant le n°104.

## Interfaces entre les différents modes

Il y a des conflits entre les voitures garées sur l'accotement et les piétons contraints de circuler sur la chaussée.
Au début du n°63, la marche de la maison empiète sur l'accotement et le réduit à 0,62 m au lieu de 1,18 m.
Au n°71, les marches empiètent sur tout l'accotement.
Au n°68, la marche de la maison empiète sur l'accotement et le réduit à 0,76 m au lieu de 1,20 m.
Au n°74, les marches de la maison empiètent sur l'accotement et le réduisent à 1,10 m au lieu de 1,22 m.
Au n°100, jardinière empiétant sur l'accotement et le réduisant à 0,91 m au lieu de 1,12 m.
A l'angle du n°104, la végétation privée empiète sur tout l'accotement.

## Equipements

- A **: Equipement public au sein du cheminement piéton :**

Bancs devant la mairie, au n°66.
Distributeur (Crédit Agricole) présentant un ressaut de 4 cm.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **rue de la République,** du n°60 au n°2

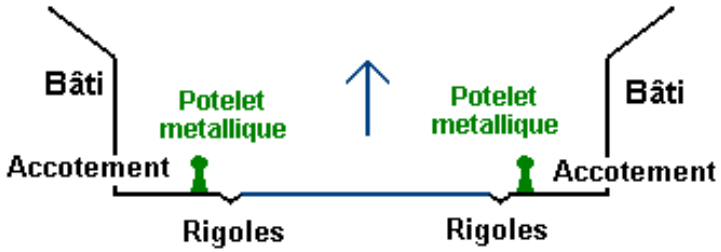
Périmètre : Saint-Trojan-les-Bains

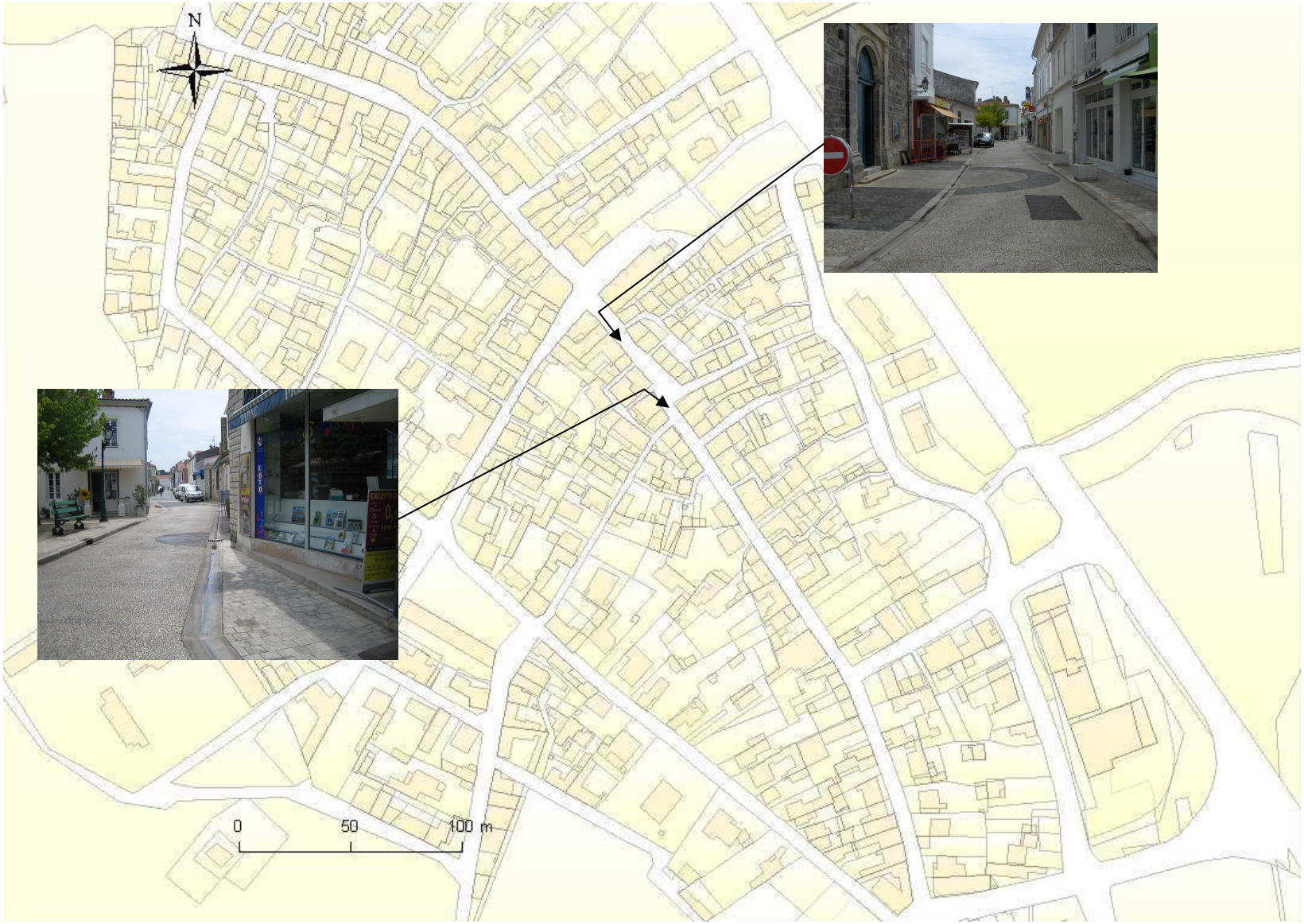
Date : le 31 mai 2007

## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :**

  Il s'agit d'une voirie en sens unique (sens : du n°2 au n°60), la vitesse est limitée à 30 km/h. Il n'y a pas de trottoir, ce ne sont que des accotements de part et d'autre de la chaussée. Durant les deux mois d'été (juillet-aout), la rue est fermée aux voitures et devient piétonne.




N
0
50
100 m

- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Coté pair :

Devant l'église, la largeur de l'accotement est de 2,50 m. Un obstacle réduit ponctuellement le trottoir à 90 cm du côté du mur et à 92 cm du côté de la voirie. Au n°60 (rôtisserie accessible) les grills empiètent sur la voirie. A partir du n°58, l'accotement est large de 1,54 m mais se réduit à 1,07 m suite à un obstacle. Entre le n°58 et le n°56, l'accotement est large de 1,20 m puis devant le n°56 il s'élargit à 1,60 m à la fin du n°56. Il s'élargit jusqu'à 2,54 m à la fin du n°54.



Devant les n°32 BIS, 52 et 50 il y a une placette triangulaire.

A la fin de la placette, il y a des jardinières sur l'accotement qui le réduisent à 0,40 m au lieu de 1,47 m. Au n°48 l'accotement a une largeur de 0,80 m puis il s'élargit à 1,13 m entre le n°48 et le n°46 sauf au niveau d'un obstacle où l'accotement est réduit à 0,83 m. Devant le n°44 (cabinet médical), il y a un dévers de 11 %.L'accotement se réduit ensuite progressivement jusqu'à la fin du n°44 à 0,96 m. Devant la rue des hirondelles, l'accotement présente un dévers de 5 %. Au début du n°42, l'accotement a une largeur de 0,58 m mais des marches le réduisent à 0,39 m. Au n°40 (boulangerie fermé annuellement), l'accotement a une largeur de 0,67 m. Au n°38 l'accotement a une largeur de 0,68 m mais se réduit à 0,61 m suite à un obstacle. Entre le n°38 et le n°36, l'accotement a une largeur de 60 cm mais un obstacle le réduit à néant. Au début du n°36, l'accotement a une largeur de 0,67 m et se réduit progressivement à 0,46 m à la fin du n°36. Un obstacle empiète totalement sur l'accotement à la fin du n°36. Au début du n°34 l'accotement a une largeur de 0,77 m puis s'élargit à 0,87 m. Au début du n°30 (fast food), l'accotement a une largeur de 1,36 m et s'élargit à 1,81 m à la fin du n°30. A partir de la fin du n°30 et jusqu'à la fin du n°28 il y a 3 places de stationnement le long de la rue d'une largeur de 1,50 m. Entre le bâti et les places de stationnement il y a un accotement de 0,52 m. A partir du

n°26, l'accotement a une largeur de 1,94 m. Au début du n°24, les voitures peuvent se garer sur tout le cheminement. Au milieu du n°24, l'accotement a une largeur de 1,69 m mais se réduit à 1,46 m à la fin du n°24. Au n°22 (restaurant) l'accotement est occupé par la terrasse du restaurant. Au début du n°20, l'accotement est large de 1,27 m, un obstacle le réduit à 1 m. A la fin du n°20, l'accotement est large de 1,15 m mais se réduit à deux endroits à 0,92 m et à 0,36 m suite à deux obstacles. Pour traverser la rue Eugène Fromentin, il n'y a pas de passage piéton et il y a un dévers de 5 %. A l'angle du n°18, l'accotement est large de 0,83 m mais se réduit à 0,60 m suite à un obstacle. Entre le n°18 et le n°16, l'accotement est large de 0,90 m et s'élargit à 1,25 m à la fin du n°16. Au n°14, l'accotement est large de 1,30 m mais se réduit à 1,05 m suite à un obstacle. Au début du n°12 l'accotement est large de 1,45 m mais se réduit à 1,20 m suite à un obstacle. A la fin du n°12, l'accotement est large de 1,61 m. Au début du n°10, l'accotement est large de 1,72 m mais un obstacle le réduit à 1,38 m. Au milieu du n°10, l'accotement est large de 1,75 m mais des obstacles le réduisent à 0,95 m et 0,90 m. Entre le n°10 et le n°8, l'accotement est large de 1,40 m. Devant le n°8, l'accotement est large de 1,27 m mais un obstacle le réduit à 1 m. A la fin du n°8, l'accotement est large de 1,20 m mais un obstacle le réduit à 0,40 m. Entre le n°8 et le n°6, l'accotement est large de 1,14 m mais un obstacle le réduit à 0,33 m. Entre le n°6 et le n°4, l'accotement est large de 1,14 m. Au n°4, l'accotement est large de 1,20 m mais un obstacle le réduit à 0,90 m. A la fin du n°4, l'accotement est large de 1,35 m mais un obstacle le réduit à 1,10 m. Entre le n°4 et le n°2 (restaurant) il y a un dévers de 12,5 %. A l'angle du n°2, il y a une pente de 11 % et un dévers de 12 %, l'accotement est large de 1 m mais deux obstacles le réduisent à 0,22 m et 0,68 m.

Coté impair :

A l'intersection avec la rue de Gaulle, il y a un accotement de 1,38 m de large avec une rigole de 38,5 cm de large, le revêtement est en pavés lisses. Au n°59, le cheminement se réduit à 0,64 m au lieu de 1,24 m suite à un obstacle, un autre obstacle ensuite vient obstruer totalement le passage. Une grille d'évacuation des eaux placée dans la rigole longeant l'accotement devient un obstacle puisqu'il n'y a plus de place à cause de l'obstacle obstruant le passage. Au n°57, l'accotement passe à 1,17 m de large. Devant le Coop, il y a un changement de revêtement de pavés lisses à béton lavé, et la largeur du cheminement est de 1,24 m.



Au n°55, le cheminement passe à 0,79 m de large puis toujours a ce même n°55, il passe a 1,02 m. Au n°53, la rampe devant un magasin ne laisse plus que 0,58 m de large sur une largeur totale de cheminement qui est de 1,43 m, ensuite la largeur du cheminement augmente à 1,53 m. A l'angle du n°53, la largeur du cheminement est de 0 cm.

Au n°51, la largeur de l'accotement est de 1,15 m, puis 3 obstacles privés de commerçant obstruent totalement l'accotement. Ensuite entre le n°51 et n°49, la largeur de l'accotement est de 70,5 cm. A l'angle de la rue Maumusson, la largeur de l'accotement est de 51 cm. Devant le n°47, la largeur de l'accotement est de 1,38 m. Au n°45, la largeur du cheminement est de 1,72 m, il y a un dévers de 10 %. Devant le n°43, la largeur du cheminement est de 2,16 m, il y a deux places de parking. A l'intersection avec l'impasse de Passeroses, la largeur de l'accotement est d'1,87 m, il se réduit suite à un obstacle à 1,05 m coté bâti. Une poubelle vient réduire le cheminement à 1,30 m de large sur 1,87 m. Au n°35, il y a trois places de parking matérialisées par un changement de revêtement au sol, ne laissant plus que 50,5 cm puis 44 cm coté bâti. Devant la porte du n°35, la largeur de l'accotement est de 2 m. Au n° 33, la largeur de l'accotement est toujours de 2 m. Au n°31, un obstacle privé de commerçant, réduit le cheminement à 0,88 m sur un accotement de 1,87 m. Toujours devant le n°31, un autre obstacle privé de commerçant laisse 1,19 m de passage sur 1,68 m, cette obstacle est lui-même situé sur un autre obstacle appartement aussi au commerçant laissant lui un passage de 1,38 m sur toujours 1,68 m. Un obstacle ensuite réduit le cheminement à 1,38 m sur 1,68 m. Au n° 29, un obstacle privé réduit le cheminement à 0,79 m de large sur 1,52 m. Toujours au n°29, le cheminement se réduit à nouveau à 1,14 m sur 1,26 m de large. Entre le n°29 et le n°27, le cheminement passe de 1,26 m à 1 m suite à un obstacle. Au n° 27, un empiètement sur l'accotement crée un rétrécissement de cheminement de 0,49 m sur 1,07 m. Entre le n°27 et ne n°25, le cheminement se réduit à 0,83 m sur 1,09 m de largeur d'accotement suite à un obstacle. Devant le n° 25, le cheminement se réduit à 0,88 m de large sur un accotement de 1,13 m de large suite à un obstacle. Toujours à ce même n°25, le cheminement se réduit à 0,94 m sur 1,18 m d'accotement suite à un obstacle. Au n° 23, une terrasse d'un bar obstrue en totalité l'accotement. Au n° 21, la largeur de l'accotement est de 1,26 m. Entre le n°21 et n°19, la barrière mobile permettant de rendre cette rue piétonne réduit le passage à 1,03 m sur 1,28 m d'accotement. Au n° 19, le cheminement se réduit à 0,90 m sur un accotement de 1,88 m suite à un obstacle. Du n°17 au n°15, il y a 2 places de parking matérialisé par un changement de revêtement laissant 1,21 m de passage devant le n°17 et 64 cm devant le n°15. Après, le n°15, le cheminement se réduit à 1,31 m sur 1,88 m d'accotement suite à un obstacle. Avant le n°11 bis, la largeur de l'accotement est de 1,73 m. Devant le n°11 bis, il y a une sortie de garage, l'accotement présente un devers de 6 % sur 3 m. Après cette sortie de garage, la largeur de l'accotement est de 1,45 m puis passe à 1,16 m à cause d'un obstacle. Entre le n°11 et le n°11 bis, le cheminement se réduit à 1,09 m sur 1,35 m d'accotement suite à un obstacle. Devant le n°11, suite à un obstacle, le cheminement se réduit à 1,08 m sur 1,31 m d'accotement, le devers est de 8 %.Au n°9, le cheminement se réduit à 1 m sur un accotement de 1,25 m suite à un obstacle. Entre le n°9 et le n°7, le cheminement se réduit à 1 m sur un 1,25 m d'accotement suite à un obstacle. Devant le n°7, le cheminement se réduit à 1,20 m sur 1,27 m d'accotement suite à un obstacle. Au n°5, le cheminement se réduit à 0,75 m sur 1,35 m d'accotement suite à un obstacle. Entre le n°5 et le n°3, le cheminement se réduit à 1,33 m sur 1,57 m d'accotement suite à un obstacle. Au n°3, le cheminement se réduit à 1,11 m sur 1,90 m d'accotement suite à un obstacle. Toujours au n° 3, le cheminement se réduit à 1,30 m sur 1,78 m d'accotement suite à un obstacle. Au n°1, le cheminement se réduit à 1,14 m sur 1,24 m suite à un obstacle. Le long du n°1, il y a 3 places de parking matérialisées par un changement de revêtement, laissant une largeur d'accotement de 86,5 cm. Entre le n°3 et le n°1, le cheminement se réduit à 61 cm sur 86 cm d'accotement suite à un obstacle. Entre le n°1 et le bar/hôtel, le cheminement

se réduit à 71 cm sur 95 cm d'accotement suite à un obstacle. Devant le bar, le cheminement se réduit à 1,10 m sur 1,40 m d'accotement. Après le passage piéton, la largeur de l'accotement est d'1,12 m au lieu de 2,03 m à cause d'un obstacle, puis 1,05 m avec une pente de 8 %.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**

Il y a une traversée piétonne de la rue matérialisée par une bande de béton lavé, côté pair la bordure de trottoir a une hauteur de 13 cm. Il y a toutefois une pente de 7,5% sur le passage piéton.
Au niveau du bar, juste avant le carrefour avec la rue de la Poste, pour traverser de l'autre côté de la rue de la République, il y a un passage piéton, mais pas d'abaissé de bordure de trottoir aux normes.

- **Revêtement de surface :**

Le revêtement devant la sortie de l'église est en dalles lisses. Ensuite les accotements sont en béton lavé (calcaire incrusté).
Au n°16 devant le portail il y a un problème de revêtement (pavés déboîtés).

- **Evènements particuliers :**

Au début du n°60 on a une barrière de protection mobile située en travers du cheminement. Il y a un support de panneau de chantier empiétant sur la voirie à la fin du n°48.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR** :

<u>Coté pair :</u>

Panneau de signalisation laissant 0,90 m côté mur et 0,92 m côté voirie au lieu de 2,50 m.
Grille d'évacuation des eaux, située juste avant le n°60, les fentes sont supérieures à 2 cm.
Parterre de fleurs, au n°58, réduisant l'accotement à 1,07 m au lieu de 1,54 m.
Grille d'évacuation des eaux, située à la fin du n°56, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, située à la fin du n°48, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.

Panneau de signalisation réduisant l'accotement à 0,83 m au lieu de 1,13 m.
Grille d'évacuation des eaux, au début du n°46, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Potelet, à la fin du n°38, réduisant l'accotement à néant au lieu de 60 cm.
Grille d'évacuation des eaux, au début du n°36, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Potelet, à la fin du n°36, réduisant l'accotement à néant au lieu de 46 cm.
Potelet, au n°34, réduisant l'accotement à 0,80 m au lieu de 0,87 m, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, devant le garage du n°28, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, au n°26, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Barrière de la rue piétonne, réduisant l'accotement à 1 m au lieu de 1,27 m.
Lampadaire, réduisant l'accotement à 0,92 m au lieu de 1,15 m.
Poubelle, réduisant l'accotement à 0,36 m au lieu de 1,15 m.
Boite électrique, à la fin du n°16, réduisant le passage à 1,03 m au lieu de 1,25 m.
Panneau de signalisation, réduisant l'accotement à 0,60 m au lieu de 0,83 m.
Potelet, réduisant le passage à 1,05 m au lieu de 1,30 m.
Potelet, réduisant le passage à 1,20 m au lieu de 1,45 m.
Grille d'évacuation des eaux, à la fin du n°12, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Jardinière, réduisant le passage à 0,70 m au lieu de 1,61 m.
Lampadaire, réduisant le passage à 1,38 m au lieu de 1,72 m.
Jardinière, réduisant le passage à 0,95 m au lieu de 1,75 m.
Jardinière, réduisant le passage à 0,90 m au lieu de 1,75 m.
Potelet, réduisant le passage à 1 m au lieu de 1,27 m.
Jardinière, réduisant le passage à 0,33 m au lieu de 1,14 m.
Grille d'évacuation des eaux, au n°4, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Potelet, réduisant le passage à 0,90 m au lieu de 1,20 m.
Lampadaire, réduisant le passage à 1,10 m au lieu de 1,35 m.
Jardinière, réduisant le passage à 0,22 m au lieu de 1 m.
Poteau de feux lumineux pour la traversée des piétons, réduisant le passage à 0,68 m au lieu de 1 m.

Grills de la rôtisserie, empiétant sur le trottoir.
Jardinières, réduisant l'accotement à 0,40 m au lieu de 1,47 m.
Jardinière, laissant 0,54 m mais de part et d'autre on a plus de 1,40 m.
Terrasse du restaurant, au n°22 (tables, chaises, panneau d'affichage de la carte, jardinière), empiétant sur tout le trottoir.
Jardinière, réduisant le passage à 0,40 m au lieu de 1,20 m.

Coté impair :

Jardinière en béton, ne laissant que 64 cm de passage sur un cheminement de 1,24 m au n°59.
Jardinière en béton, obstruant totalement le cheminement.
Grille d'évacuation des eaux, dans la rigole longeant l'accotement au n°59.
Grille d'égout devant la cité de la liberté, fente supérieur à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, dans la rigole longeant l'accotement à l'intersection avec la petite ruelle, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Mobilier d'un commerçant, au n°51, obstruant totalement le cheminement.
Mobilier d'un commerçant, au n°51, obstruant totalement le cheminement.
Mobilier d'un commerçant, au n°51, obstruant totalement le cheminement.
Grille d'évacuation des eaux, dans la rigole devant le n°49, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, dans la rigole à l'intersection avec la rue de Maumusson, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, dans la rigole devant le n°47, dont la larguer des fentes est supérieure à 2 cm.
Grille d'évacuation des eaux, dans la rigole devant le n°45, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Jardinière en béton à l'intersection avec l'impasse des Passeroses, ne laissant que 1,05 m de passage sur un cheminement de 1,87 m.
Poubelle, ne laissant qu'1,30 m se passage sur un cheminement de 1,87 m.
Grille d'évacuation des eaux devant la cité de la liberté au n°35, dont la larguer des fentes est supérieur à 2 cm.
Potelet en métal vert, au n°31, laissant qu'1,30 m de passage sur 1,55 m d'accotement.




Mobilier d'un commerçant, au n°31, laissant 0,88 m de passage sur 1,87 m d'accotement.

Mobilier d’un commerçant, au n° 31, laissant 1,19 m de passage sur 1,68 m d’accotement.
Potelet en béton lavé, appartenant au commerçant au n°31, laissant 1,38 m de passage sur 1,68 m d’accotement.
Mobilier d’un commerçant, au n°29, laissant 0,79 m de passage sur 1,52 m d’accotement.
Poteau en granite au n°29, laissant 1,14 m de passage sur 1,46 m d’accotement.
Potelet en métal vert, entre le n°29 et le n°27, ne laissant qu’1 m de passage sur 1,26 m d’accotement.
Grille d’évacuation des eaux, dans la rigole devant le n°27, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Potelet en métal vert, ne laissant que 0,83 m de passage sur 1,09 m d’accotement entre le n°27 et n°25.
Potelet en métal vert, devant le n°25, ne laissant que 0,88 m de passage sur 1,13 m d’accotement.
Potelet en métal vert, devant le n°25, ne laissant que 0,91 m de passage sur 1,18 m d’accotement.
Terrasse d’un bar, au n°23, obstruant en totalité l’accotement.
Grille d’évacuation des eaux dans la rigole devant le n°21, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Barrière mobile, entre le n°19 et n°21, permettant de rendre la rue piétonne, ne laissant qu’1,03 m de passage sur 1,28 m d’accotement.
Grille d’évacuation des eaux, dans la rigole devant le n°19, fente supérieur à 2 cm.
Jardinière en béton, devant le n°19, ne laissant que 0,90 m de passage sur 1,88 m d’accotement.
Jardinière en béton, au n°17, ne laissant que 1,31 m de passage sur 1,88 m d’accotement.
Potelet en métal vert, devant le n°11BIS, ne laissant que 1,16 m de passage sur 1,16 m d’accotement.
Potelet en métal vert, entre le n°11BIS et n°11, ne laissant que 1,06 m de passage sur 1,35 m d’accotement.
Potelet en métal vert, au n°11, ne laissant que 1,08 m de passage sur 1,31 m d’accotement.
Grille d’évacuation des eaux, dans la rigole au n°9, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Potelet en métal vert, au n°9 ne laissant que 1 m de passage sur 1,25 m d’accotement.
Potelet en métal vert, entre le n°9 et le n°7, ne laissant que 1 m de passage sur 1,25 m d’accotement.
Potelet en métal vert, devant le n°7, ne laissant que 1,02 m de passage sur 1,27 m d’accotement.
Potelet en métal vert, entre le n°5 et le n° 3, ne laissant qu’ 1,33 m de passage sur 1,57 m d’accotement.
Jardinière privée, au n°5, laissant 0,75 m sur 1,35 m d’accotement.
Jardinière privée, au n°3, laissant 1,11 m sur 1,90 m d’accotement.
Jardinière privée, au n°3, laissant 1,30 m sur 1,78 m d’accotement.
Jardinière en béton, au n°1, ne laissant que 1,14 m de passage sur 2,24 m d’accotement.

Potelet en métal vert, entre le n°3 et le n°1, ne laissant que 61 cm de passage sur 86 cm d'accotement.
Grille d'évacuation des eaux, dans la rigole devant le n°1, dont la largeur des fentes est supérieure à 2 cm.
Potelet en métal vert, entre le n°1 et le bar, ne laissant que 71 cm de passage sur 95 cm d'accotement.
Potelet en métal vert, ne laissant que 1,10 m de passage sur 1,40 m d'accotement devant le Bar.
Jardinière en Béton, ne laissant que 1,12 m de passage sur 2,03 m d'accotement devant le Bar.

## Interfaces piétons-cadre bâti (public et privé)

- **zone de conflits PMR-voiture :**

Il y a un conflit entre les voitures garées et les piétons du côté pair.
Du n°28 au n°30, il y a un conflit entre les voitures stationnées et ne laissant aucun passage.
Au n°45 et 43, des voitures sont garées sur l'accotement. Au n°13, des voitures sont garées sur l'accotement.
Au n°42, des marches réduisent l'accotement à 39 cm au lieu de 58 cm.
Entre le n°42 et le n°40 la végétation empiète sur tout l'accotement.
Au n°38, des marches réduisent l'accotement à 61 cm au lieu de 68 cm.
Au n°20, de la végétation privée empiète sur le trottoir à hauteur de visage.
Au n°2, une marche réduit le passage à 0,75 m au lieu de 1 m.
Au n°27, des marches empiètent sur l'accotement, laissant un passage de 0,49 m sur un accotement de 1,07 m.

## Equipements

- (A) : **Equipement public au sein du cheminement :**
  Banc, devant le n°50.

# Fiche de l'état des lieux des espaces publics

Nom du tronçon : **Rue Victor Belliard**

Périmètre : Saint-Trojan-les-Bains

Date : le 31 mai

## Aménagement de la voirie

- **Usages des différents espaces :**



Rue à double sens, en pente. Elle mène aux écoles primaire et maternelle. Sur le parking des écoles, il y a 3 places réservées aux personnes handicapées avec un marquage bleu au sol et d'une largeur de 3,30 m.

Le stationnement est interdit côté pair.




Du n°2 au n°12




A partir du n°12 et jusqu'à l'école

## Vue Globale



- **Caractéristiques géométriques (largeurs, pentes, escaliers, rampes, …) :**

Côté impair :

A l'angle, du côté de la place de la Résistance le cheminement a une largeur de 1,18 m, et il est bordé de parterres de fleurs. Il se réduit suite à des obstacles. Le long de la place de la Résistance, il n'y a plus de trottoir mais un accotement de 0,89 m. Après la place, l'accotement est large de 91 cm mais se réduit suite à deux obstacles. Au niveau de l'impasse, il y a un changement de revêtement de l'accotement avec une différence de hauteur de 6 cm. Juste après l'impasse il y a de nouveau un trottoir d'une largeur de 1,08 m. Pour descendre du trottoir on a une bordure de trottoir de 14 cm. Après le carrefour avec la rue des écoles il y a plus de trottoir. Il y a deux places de stationnement le long de la rue, dont la matérialisation au sol s'efface.

Côté pair :

A l'angle, le trottoir est large de 1,40 m mais se réduit suite à un obstacle. Après l'angle, le trottoir est large de 1,60 m et présente une pente de 20 %.Au n°4 il y a une pente de 15 % au lieu de 7,5 %. Au début du n°6, pour monter sur le trottoir de 37 cm de large, une marche de 10 cm de haut doit être franchie. A partir du n°10, le trottoir a une largeur de 49 cm. Après le n°12, il n'y a plus de trottoir.

- **Traversées piétonnes et carrefours :**



Il y a une traversée piétonne en face du parking et du n°2 : côté parking le passage piéton donne sur un  de bordure de trottoir (h=0cm) et un accotement de 1,55 m côté pair. De ce côté, il donne sur une bordure de trottoir abaissée de 5 cm et un trottoir de 1,45 m.

Il n'y a pas de passage piéton pour traverser la rue des écoles.
Il n'y a pas de passage piéton pour traverser la rue Gambetta.

- **Revêtement de surface :**

Le long de la place, l'accotement a un revêtement en enrobé.



Au niveau de l'impasse, le revêtement est fait de gros cailloux et de graviers.
Juste après l'impasse le revêtement du trottoir est en béton lavé.
Après le carrefour avec la rue des écoles, le revêtement de la voirie est en enrobé dégradé.
Après le n°12, il n'y a plus de trottoir, le revêtement de la voirie est en enrobé dégradé.

## Obstacles aux déplacements

- (1) : **MOBILIER URBAIN, MOBILIER PRIVE et REGARD DE TROTTOIR** :

Lampadaire, réduisant le passage à 1 m au lieu de 1,18 m.
Végétaux du parterre de fleurs, réduisant le passage à 0,70 m au lieu de 1,18 m.
Grille d'évacuation des eaux dans le caniveau mais à ce niveau l'accotement est large de 85 cm.
Lampadaire, réduisant l'accotement à 56 cm au lieu de 91 cm.
Panneau de signalisation, réduisant l'accotement à 73 cm au lieu de 91 cm.

## Interfaces piéton-cadre bâti (public et privé)

Tableau EDF, laissant un passage de 1,16 m sur 1,40 m.
Marches du n°6, empiétant sur le trottoir et réduisant le passage à 21 cm au lieu de 37 cm.
Gouttière, entre le n°6 et le n°8, avec un trou pour le ruissellement de l'eau.
Poubelle, au n°8, empiétant sur tout le trottoir.
Gouttière, entre le n°8 et le n°10, avec un trou pour le ruissellement de l'eau.
Au n°12, la Végétation, au n°12, empiétant sur tout le trottoir.

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Mairie**

Adresse : Rue de la République

Périmètre : Saint-Trojan-les-Bains

Date : le 31 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

- L'entrée principale donne dans la rue de la République.

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :** on a un ressaut de 2,5cm
- **Dimension de la porte :** la largeur de la porte est de 0,96m
- **Présence de sas**
- **Issue de secours**

## Cheminements dans les bâtiments

- **Dimension du cheminement (taille des portes et couloirs…)**
- **Obstacles permanents (radiateur…) et temporaires (chaises…)**
- **Accès aux étages :** l'étage n'est pas accessible aux personnes en fauteuil roulant

# Fiche de l'état des lieux des Etablissements recevant du public

Nom de l'ERP : **Salle des fêtes**

Adresse : Place du 18 juin 1940

Périmètre : Saint-Trojan-les-Bains

Date : le 31 mai 2007

## Accès au site de l'ERP

Depuis le parking.

## Accès au bâtiment

- **Seuil et marches :** on a une marche de 8cm de haut et une rampe large de 1,39m avec une pente de 3,75%.
- **Dimension de la porte :** il s'agit d'une double porte dont les battants se poussent et laissant un passage de 1,30m (un battant ouvert laisse 0,70m de passage).
- **Présence de sas**
- **Issue de secours**