

# PAVE de la commune de HOURTIN

## Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics

Juillet 2017

### « Une voirie pour tous »

La **loi sur le handicap** de février 2005, proposant « l'égalité des droits des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » impose aux communes l'établissement d'un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE). Ce plan a pour objet de préciser les conditions et délais de réalisation des aménagements de la voirie, prévus pour améliorer l'accessibilité des personnes handicapées (tous types de handicaps) ou se déplaçant difficilement (personnes âgées, parents avec les poussettes, etc.). Le PAVE de la commune de Hourtin a été confié au bureau d'études Agoracité, spécialisé dans l'aménagement des espaces et la mobilité pour les piétons et les cyclistes, représenté par Corine PIN Ingénieur circulation et sécurité routière.

### « Un plan ciblé sur les enjeux, de chaque territoire de la commune »

Le PAVE porte sur une sélection de voies répartie sur les 6 secteurs de la commune :

- **Centre-bourg**
- **Le Port**
- **Contaut**
- **Piqueyrot**
- **Lachanau**

Le PAVE comporte un **état des lieux** permettant de relever les défauts d'accessibilité, sur le périmètre validé par la Mairie : **1,40 m minimum de largeur de cheminement sans obstacle**, la qualité du revêtement au sol, la présence d'obstacles dans le cheminement, le manque de contraste du mobilier, l'absence d'abaissé de trottoir ou de bandes podotactiles, etc.



L'objectif est d'assurer l'accessibilité sur l'ensemble de la **chaîne du déplacement**, entre les pôles générateurs de déplacements (établissements recevant du public, commerces, parkings, arrêts de bus, etc.). Le PAVE propose des **solutions techniques pour améliorer le niveau d'accessibilité**, sans forcément engager des travaux de requalification complète de la voirie ou des espaces publics, pour présenter un plan de mise en accessibilité cohérent et réalisable.



### « Un fort engagement sur les 5 prochaines années »

→ L'objectif du plan d'accessibilité est de mettre la collectivité, en situation de faire des choix, sur sa politique future d'accessibilité et d'établir une programmation à court, moyen, long terme. **Une concertation** a été engagée auprès des associations, lors de la définition du périmètre et de la programmation des priorités d'actions.

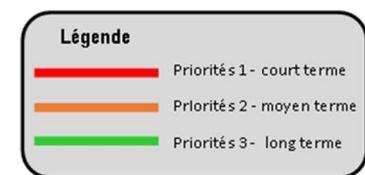
Le plan d'accessibilité de la voirie sera inscrit au budget, avec plus de 400 000 euros sur les cinq années à venir :

- Court terme : 2016/2021 – 5 ans (en rouge)
- Moyen terme : 2022/2025 – 5 ans (en orange)
- Long terme à partir de 2026 (en vert)

→ **Le PAVE** fera l'objet d'une **révision tous les 2 ans** afin de faire un point sur les réalisations et les adaptations éventuelles dans la programmation pluriannuelle (avec concertation).

## « Les priorités d'actions »

→ Les priorités d'actions à court terme sur les 5 prochaines années sont ciblées sur les voies en rouge dans le bourg, ainsi que La Plage, Contaut, Piqueyrot et Lachanau.



### Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE)

#### Commune de HOURTIN - Priorités d'actions du secteur 1 - BOURG



## « Un nouveau statut des voies »

→ Le PAVE intègre la création de zones de rencontre pour un meilleur partage de l'espace, sur des voies où les piétons seront prioritaires et la vitesse limitée à 20 km/h.

<h3 style="text-align: center;">Zone 30</h3> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> </div> <p><b>Rappel réglementaire :</b>  <b>Zone 30 :</b> «ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes, prises par l'autorité investie du pouvoir de Police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.» (art. R 110-2 du code de la route).</p> <p>Il s'agit d'une zone où la vitesse est modérée (limitée à 30 km/h), par le biais d'aménagements spécifiques ce qui permet de répondre aux besoins des cyclistes, pour assurer leur sécurité. Elle peut être intégrée dans un itinéraire cyclable dans la mesure où la vitesse des véhicules rend plus sûre la circulation des cyclistes, sans aménagement cyclable spécifique (mixité de la circulation).</p>	<h3 style="text-align: center;">Zone de rencontre</h3> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> </div> <p><b>Rappel réglementaire :</b>  <b>Zone de rencontre :</b> «Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.» (art. R 110-2 du code de la route).</p> <p>L'introduction de cette nouvelle zone de circulation apaisée (décret 2008-754 du 30/07/2008), au statut intermédiaire entre la zone 30 et l'aire piétonne permet ainsi de valoriser des espaces publics circulés où la vie locale est malgré tout prépondérante. La circulation ne peut pas y être interdite mais les piétons sont prioritaires sur tous les véhicules (y compris les cyclistes). Le partage de la voirie se fait par la cohabitation entre les piétons et les véhicules circulant à très faible vitesse ce qui devrait favoriser l'usage du vélo. Les cyclistes sont tenus de céder la priorité aux piétons ce qui peut les amener à poser le pied à terre. Les règles de priorité vis-à-vis des autres véhicules restent inchangées et sont régies par le code de la route.</p>
<h3 style="text-align: center;">Aire piétonne</h3> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> </div> <p><b>Rappel réglementaire :</b>  <b>Aire piétonne :</b> «Section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9 du code de la route, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation. Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.»</p> <p>Le piéton est prioritaire sur tous les autres usagers autorisés (dont les bus, cyclistes) à accéder à cette zone. Les cyclistes doivent respecter certaines règles d'usage dont l'allure du pas (6km/h).</p>	<h3 style="text-align: center;">Voie verte</h3> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> </div> <p><b>Rappel réglementaire :</b>  <b>Voie verte :</b> « Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers (art. R 110-2 du code de la route). Le concept de la voie verte est plus large que celui de la piste cyclable. La voie verte est un axe de circulation ouvert à tous les moyens de locomotion non motorisés : aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale. La voie verte touche une grande variété de personnes et d'utilisations ».</p> <p>La voie verte est un itinéraire en site propre, partagé par des utilisateurs non motorisés et répondant à des besoins variés de circulations douces, en milieu urbain ou interurbain. La voie verte doit être séparée des circulations motorisées (isolée ou parallèle à une voirie routière, à condition d'être séparée physiquement du trottoir, par de la végétation, pour pouvoir être considérée comme une route à part entière);</p>