



COMMUNE DE CLAVETTE

PLAN D'ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS

SOMMAIRE

- 1- INTRODUCTION
- 2- CONTEXTE
- 3- LE HANDICAP DANS L'ESPACE PUBLIC
- 4- LA PROCEDURE
- 5- LA METHODE D'ETUDE
- 6- SYNTHESE
- 7- PISTE DE SOLUTIONS
- 8- PRIORITES
- 9- FICHES TECHNIQUES
- 10- ITINERAIRES
- 11- ESTIMATIONS ET PLANIFICATION



1- INTRODUCTION

Le conseil municipal de Clavette a décidé la mise en œuvre du Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (P.A.V.E) par délibération du 8 février 2017, publiée en Mairie pendant deux mois.

En 2008 les services de la DDTM ont établi un diagnostic d'accessibilité. Ce document a servi de base d'étude à l'élaboration du P.A.V.E.

En 2015, la commune a mis en œuvre la démarche d'accessibilité aux personnes à mobilités réduites des ERP en constituant des dossiers d'ADAP avec délai d'exécution des travaux déposé en Préfecture en septembre 2015.

L'arrêté préfectoral N° 2015 – DDTM -03 en date du 14 décembre 2015 a approuvé l'agenda d'accessibilité programmé.

Les ADAP impactant la voirie sont:

- IOP du cimetière sous le N° 109.15.00003
- ERP de la Salle des fêtes et de l'église sous le N° 109.15.00004

Quatre itinéraires ont été définis dans cette première phase de travail. Ce document a été présenté et approuvé en conseil municipal le 12 décembre 2017 et transmis en préfecture en date du



2 - CONTEXTE

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 a élargi le champ des handicaps pris en compte en intégrant toute diminution des capacités, qu'elle soit occasionnelle ou permanente : outre l'ajout des handicaps visuels, auditifs, cognitifs et mentaux, sont maintenant prises en considération toutes personnes vulnérables, et notamment les enfants et les personnes âgées.

La dimension sociale est également examinée : les contraintes liées aux situations (personnes avec bagages encombrants, parents avec poussettes...) ou aux barrières de la langue, impliquant une difficulté à comprendre les informations et la signalisation font partie intégrante des préoccupations de la puissance publique.

Le plan de mise en accessibilité, PAVE, défini par le décret n°2006-1657, fixe les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement situées sur le territoire de la commune.

Ces dispositions doivent être conformes aux prescriptions techniques de l'arrêté du 15 janvier 2007 (loi n°2005-102 du 11 février 2005).

De ce fait, **l'article 45** crée deux outils de programmation :

- Le premier concerne l'élaboration, dans les trois ans à compter de la publication de la loi, d'un schéma directeur d'accessibilité des services de transport public. Les transports collectifs devant être rendus accessibles dans un délai de dix ans après la promulgation de la loi.

« Les autorités compétentes pour l'organisation du transport public élaborent un schéma directeur d'accessibilité des services dont ils sont responsables, dans les trois ans à compter de la publication de la présente loi. »

« ce schéma fixe la programmation de la mise en accessibilité des services de transport... et définit les modalités de l'accessibilité des différents types de transports ».

- Le second instaure un plan de mise en accessibilité des voiries et des espaces publics. Dans chaque commune et à l'initiative du maire :

«Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible l'ensemble des circulation piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune.



« Ce plan de mise en accessibilité fait partie intégrante du plan de déplacements urbains quand il existe. »

L'article 46 amène la création dans les communes de 5000 habitants et plus «d'une commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées composée notamment des représentants de la commune, d'associations d'usagers et d'associations représentant les personnes handicapées.»

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

Les étapes d'élaboration d'un plan de mise en accessibilité de la voirie sur une commune comprennent :

- Un état des lieux
- Des propositions de solutions et leurs estimations financières
- Repérer et hiérarchiser les enjeux de la commune, de la ville ou de la communauté en matière d'accessibilité.

En effet, de nos jours, pour une collectivité, prendre en compte l'accessibilité dans le cadre plus général de l'amélioration de la qualité de vie de tous ses concitoyens fait désormais partie intégrante des enjeux fondamentaux de toute politique urbaine.

L'enjeu du PAVE est de mettre la collectivité en situation de faire des choix en matière de politique d'accessibilité, tout en sensibilisant les différents acteurs (élus, services municipaux, services de sécurité, transports publics et privés, usagers ...).

Une fois le PAVE réalisé, les collectivités seront en mesure de définir plus précisément les orientations, les types d'actions et les travaux à mettre en œuvre. Ces éléments constitueront le plan de mise en accessibilité des espaces publics qui sera ainsi l'expression politique de l'action locale et permettra à l'expression « ville pour tous » de prendre tout son sens.



3 - HANDICAP DANS L'ESPACE PUBLIC

1- Les principales difficultés rencontrées selon les handicaps :

- Utilisateurs de fauteuil roulant
 - Se déplacer sur des sols meubles, glissants et inégaux
 - Franchir des obstacles et dénivelés (marches, pentes), ou des passages étroits
 - Atteindre certaines hauteurs
 - Saisir, utiliser des objets, des équipements
 - Voir à certaines hauteurs
- Personnes ayant des difficultés motrices
 - Se déplacer sur des sols peu ou pas praticables ou encombrés d'obstacles
 - Se déplacer sur de longues distances sans pouvoir se reposer
 - Se déplacer rapidement
 - Franchir sans appui des marches ou des dénivelés, ou des passages étroits
 - Rester debout longtemps
- Personnes déficientes visuelles
 - Voir (comprendre) les grandes formes
 - Déchiffrer la signalisation
 - Se repérer dans l'espace, s'orienter
 - Se déplacer en sécurité (obstacles, autres usagers à pied, à deux roues, en voiture)



- Personnes ayant une incapacité cognitive
 - Comprendre la signalétique
 - Mémoriser un itinéraire
 - Se repérer dans l'espace
- Personnes ayant des incapacités cardio-respiratoires
 - Se déplacer sur de longues distances sans pouvoir se reposer
 - Franchir des dénivelés sans pouvoir se reposer
 - Rester debout longtemps
- Enfants
 - Se déplacer sur de longues distances
 - Rester debout longtemps
 - Atteindre certaines hauteurs
 - Voir à certaines hauteurs
 - Percevoir la vitesse d'un véhicule
 - Lire ou comprendre des informations complexes
- Personnes âgées ou fatigables
 - Difficultés motrices
 - Réduction des capacités visuelles et de mémorisation
 - Moindre adaptation aux variations climatiques



2- Les prescriptions techniques à respecter

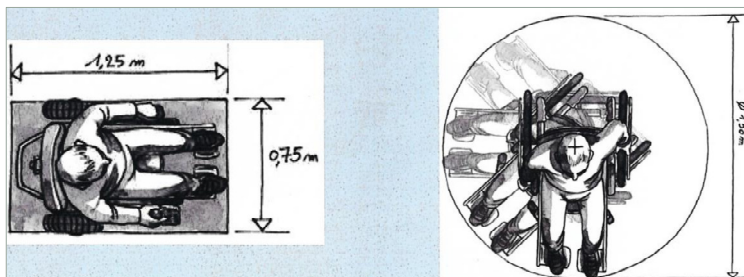
L'arrêté du 15/01/2017 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics a défini des prescriptions techniques sur 12 points :

1- pentes	7- escaliers
2- paliers de repos	8- stationnement réservé
3- profils en travers (largeur)	9- signalétique (hors signaux routiers) et système d'information
4- traversées pour piétons	10- feux de circulation permanents
5- ressauts	11- postes d'appel d'urgence
6- équipements et mobiliers sur cheminement	12- emplacement d'arrêt de véhicule de transport collectif

Hors agglomération, seuls doivent être aménagés à compter du 1^{er} juillet 2007, les aires de stationnement, postes d'appel d'urgence et emplacements d'arrêts des véhicules de transports collectifs.



Il faut souligner que même si elles constituent déjà une avancée, les prescriptions techniques édictées et précisées dans les pages suivantes, sont des minima qui ne permettent pas de donner le confort optimum aux personnes se déplaçant avec un fauteuil, aussi il conviendra souvent d'aller au-delà de ces prescriptions techniques et en tout cas d'éviter le plus possible de s'y soustraire.



Une attention particulière devra être apportée à la qualité et à l'état du revêtement des cheminements.

Sol meuble = difficilement praticable



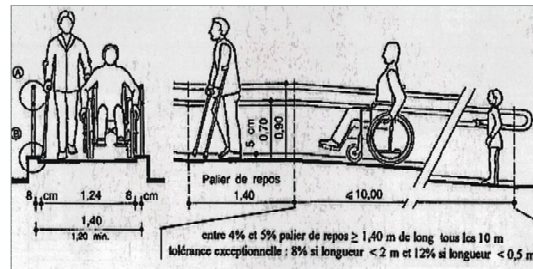
Les sols doivent être non meubles, non glissants et sans obstacles



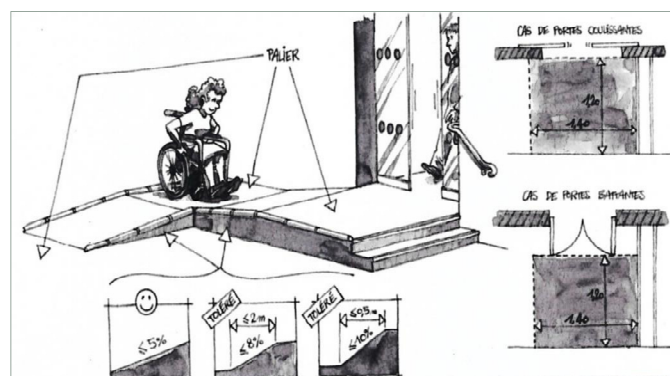
2-1. Les pentes :

Les pentes doivent être inférieures à 5 %.

Si la pente est supérieure à 4 % : il est nécessaire de réaliser des paliers de repos de 1,20m X 1,40m en haut et en bas de chaque pan incliné et tous les 10 m ainsi qu'en tout point de bifurcation ces paliers doivent être horizontaux et exempts de tout obstacle éventuel. Tolérance en cas d'impossibilité technique : 8% sur 2m et 12% sur 0,50m. Un garde-corps est obligatoire si la rupture de niveau est supérieure à 0,40m de hauteur.



2-2. Les paliers de repos :



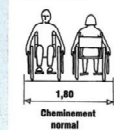
2-3. Le profil en travers :

Le dévers doit être le plus faible possible (inférieur ou égal à 2 % et si possible inférieur à 1 %) en veillant à ce que la pente en long soit suffisante pour garantir la bonne évacuation des eaux.



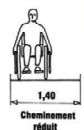
La largeur de cheminement doit être supérieure à 1.40m (hors mobilier et obstacle éventuel). Cette largeur peut être réduite à 1.20m en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement.

Largeur de Trottoir



1,80

Cheminement normal

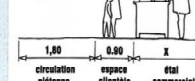


1,40

Cheminement réduit

Zones chalandes :

Largeur de trottoir à réserver devant un étal en zone piétonne.



1,80

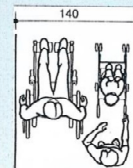
circulation piétonne

0,80

espace clientèle

X

étal commercial



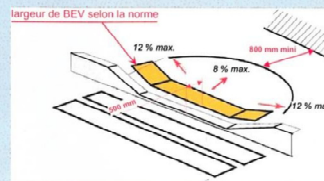
1,40



2-4. Les traversées pour piétons:

Au droit de chaque traversée doivent être créés des « abaissés » ou « bateaux » de trottoir avec ressauts.

Leur largeur doit être supérieure à 1.20 m et les pentes conformes. Un passage horizontal d'au moins 0,80 m entre le plan incliné vers la chaussée et le cadre bâti ou autre obstacle doit être maintenu.



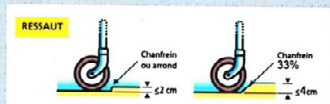
Une bande d'éveil de vigilance normalisée doit être implantée au droit des traversées.

Le passage piétons doit être doté d'un marquage réglementaire et comporter un contraste visuel. Il doit exister un contraste tactile sur la chaussée ou un marquage permettant de se situer sur les passages piétons ou de détecter les limites.



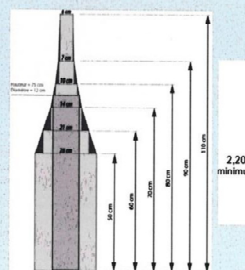
2-5. Les ressauts :

Ils doivent être à **bords arrondis** ou munis de **chanfreins**. Leur **hauteur doit être inférieure à 2 cm** ; une tolérance chanfrein est réalisée « à un pour trois ». Une **distance minimale de 2.5 m** doit être respectée entre deux ressauts successifs.



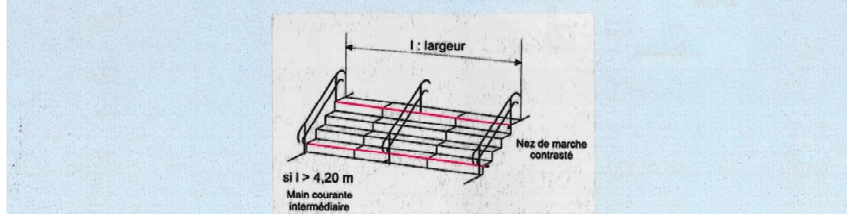
2-6. les équipements et mobiliers sur cheminement

Les grilles doivent présenter un diamètre des trous ou des fentes inférieurs à 2 cm. Pour être détectables par les malvoyants, bornes, poteaux et mobiliers urbains doivent disposer d'une partie contrastée avec le support ou l'arrière-plan. A l'aplomb de tout mobilier ne laissant pas un passage libre d'au moins 2.2 m de hauteur un rappel détectable au sol doit être mis en place. L'abaque de détection des obstacles bas est applicable à ces éléments bas ainsi qu'à tout poteau, borne, etc. L'abaque de détection a été modifié par l'Arrêté du 18 septembre 2012.



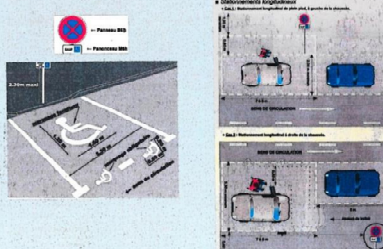
2-6. Les escaliers :

Leur **largeur doit être de 1,40m** entre deux murs, 1,30m si un mur sur un seul côté ou 1,20m si aucun mur de chaque côté. Leurs **marches doivent** être d'une hauteur inférieure à 16 cm et de largeur supérieure à 28 cm. Le **nez des premières et dernières marches doit être contrasté**. Il doit exister une **main courante** préhensile de chaque côté si l'escalier comporte trois marches et plus ($0,80 m < H < 1 m$).



2-7. Le stationnement réservé :

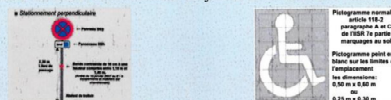
Le minimum est de 2% de places réservées adaptées. La largeur de ces places réservées doit être supérieure à 3,30 m, le dévers doit être inférieur à 2%. S'il n'est pas de plain-pied avec le trottoir, la largeur du passage doit être de 0,80m pour rejoindre le trottoir en sécurité sans emprunter la chaussée et de plus doit être « abaissé » et aménagé.



En cas de stationnement longitudinal à gauche et de plain-pied avec le trottoir, la largeur de l'emplacement véhicule peut être réduite à 2 m à condition de ménager une largeur de trottoir de 1,80 m comprenant la bande latérale matérialisée de 0,80m au droit de cet emplacement.



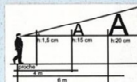
Ces places doivent comporter une signalisation verticale et horizontale conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (arrêté du 7 Juin 1977).



Si le stationnement est payant : les instructions doivent être lisibles sur les parcmètres, les horodateurs et leurs commandes doivent être situés entre 0,90 m et 1,30 m du sol.


2-9. Signalétique et système d'information (hors signalisation routière)

Les informations visuelles doivent être facilement compréhensibles et lisibles (éclairage, contrastes visuels) et les systèmes d'information à commande doivent être situés à hauteur accessible. Les feux de signalisation lumineuse équipant les passages pour piétons doivent comporter un dispositif permettant aux personnes aveugles ou malvoyantes de connaître les périodes durant lesquelles il est possible de traverser les voies de circulation.




2-10. Feux de circulation permanents :

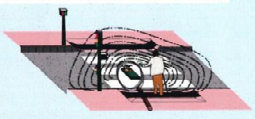
Répétiteurs de feu pour déficients visuels



Main actionnant le bouton poussoir

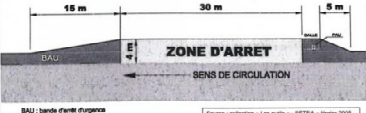


Répétiteurs de feu activés par télécommande



2-11. Postes d'appel d'urgence

Les postes d'appel d'urgence ainsi que leurs abords doivent être conçus pour être utilisés par les personnes à mobilité réduite (fauteuil roulant, sourdes ou malentendantes).



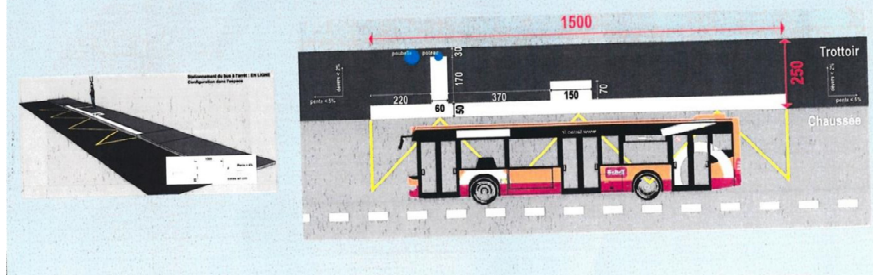
BAU : bande d'appel d'urgence
PAU : poste d'appel d'urgence

Source : collection « Les outils » - SETRA - février 2005



2-12. Emplacements d'arrêts de véhicules de transport collectif :

Ils doivent être situés à une hauteur adaptée aux matériels roulants qui circulent sur la ligne de transport. Au moins un cheminement donnant accès à l'aire d'attente des voyageurs est totalement dégagé d'obstacle depuis le trottoir.



4 – PROCEDURE POUR LE P.A.V.E.

La commune porte à la connaissance du public sa décision d'élaborer le plan de mise en accessibilité par affichage en mairie pendant un mois. (délibération du CM en date du 08 février 2017)

La collectivité informe de sa décision :

- La commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées (pour les communes de plus de 5000 habitants) ; ou, en l'absence d'une telle commission, le président de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité, le président du conseil départemental consultatif des personnes handicapées.

- Lorsque le plan comprend des dispositions qui s'appliquent à une voie dont le gestionnaire n'est pas la collectivité compétente pour élaborer le plan, celle-ci recueille, préalablement à l'adoption du plan, l'avis conforme de l'autorité gestionnaire de la voie. L'avis de l'autorité gestionnaire est réputé favorable à défaut de réponse de sa part dans un délai de quatre mois suivant sa saisine.

- Le P.A.V.E. doit faire partie intégrante du Plan de Déplacements Urbains (PDU) lorsqu'il en existe un. Il propose des mesures à mettre en œuvre en matière d'accessibilité et fixe un calendrier de réalisations des équipements et aménagements prévus en matière de voirie, des espaces publics, des circulations piétonnes et des aires de stationnement. Il doit aussi prévoir la périodicité et les modalités de sa révision et de son évaluation.

Une fois rédigé, le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics est approuvé par délibération du conseil municipal.



5 – METHODE D'ETUDE

Comme le montrent les éléments précédents, les prescriptions techniques d'accessibilité à appliquer sur l'espace public sont nombreuses et complexes. Les rues où elles sont toutes appliquées, assurant ainsi un cheminement confortable et sûr, sont rares.

Le chemin sera long avant de pouvoir mettre aux prescriptions techniques l'ensemble des voies d'une commune. Il conviendra donc de prioriser les interventions. La priorité pourra être donnée au regard des critères suivants :

- l'enjeu que constitue la voie notamment au travers de la logique de cheminement et de chaîne de déplacement
- Le niveau d'inadaptation de la voie aux prescriptions techniques.

Ainsi une démarche à la fois pragmatique (dans le choix des voies à traiter) et exhaustive (dans la description de chacune de ces voies) a été choisie pour étudier l'espace public de la commune de Clavette.

Le périmètre d'analyse a été déterminé en étroite relation avec la collectivité sur le fondement de la fréquentation existante ou potentielle des voies de la commune et en tenant compte notamment de l'existence d'équipements publics ou autres établissements recevant du public (commerces, écoles, salle des fêtes, établissements publics...)



6- SYNTHÈSE

A la vue du diagnostic réalisé sur la zone sud-ouest, il ressort que l'ensemble de la voirie et certains équipements publics étudiés présentent au moins un, voire plusieurs dysfonctionnements en terme d'accessibilité.

Pentes et paliers de repos : il semble que la seule pente existante est celle de la mairie qui ne présente pas de problème particulier.

Profils en travers (largeur), dévers et nature du sol : une partie des rues étudiées ne respecte pas la largeur minimum de trottoir de 1,40 m et la règle de dévers est rarement respectée. Certains cheminements ne permettent pas un déplacement aisé des usagers.

Traversées pour piétons et ressauts : les cheminements actuels ne permettent pas à des personnes à mobilité réduite de se déplacer d'un bout à l'autre de la zone ; la plupart des intersections de rues ne sont pas pourvues de passages surbaissés. De plus, des traversées matérialisées pour piétons (passages piétons normalisés) sont inaccessibles aux personnes à mobilité réduite (sauf rue du Grand Chemin).

Les arrêts de bus : Nous disposons sur la zone, de quatre arrêts de bus, deux sur l'entrée Est de la commune, réalisés en 2015 par la CDA, et deux au niveau de la Mairie qui restent à mettre aux normes. La hauteur du trottoir étant trop basse, la signalétique n'est pas complète, elle est à la charge de la communauté d'agglomération de La Rochelle.

Equipements et mobiliers sur cheminement : sur certains cheminements, on rencontre des obstacles qui ne permettent pas un déplacement aisé pour les personnes à mobilité réduite. Stationnements réservés PMR : actuellement deux places.

Signalétique et système d'information : une signalétique de cheminement indiquant les principaux espaces publics (mairie, église, commerces) a été mise en place.



7- PISTES DE SOLUTIONS

A – Aménagement par la collectivité

- Les abaissements des trottoirs au niveau des passages pour piétons.
- L'élargissement des trottoirs.
- Le stockage sur trottoir des bacs à ordures ménagères et de tri demande une réflexion sur leur localisation
- Des maintenances courantes à réaliser (bandes podotactiles...).
- La mise en place d'une signalétique adaptée indiquant les principaux équipements depuis les parcs de stationnement en respectant une logique de cheminement minimum.
- La création de cheminements au sol, adaptés aux personnes malvoyantes.

B – Aménagement par les tiers

- La négociation avec le conseil départemental sur l'aménagement des routes départementales : fait pour la traversée d'agglomération – RD108- en 2009 – demandé en 2017 pour la rue du Moulin – CD203 –
- Les déplacements de candélabres et autres poteaux (FT – EDF) situés sur trottoirs ou effacements de réseaux. La question de l'encombrement des trottoirs par les concessionnaires de services publics (poteaux incendies, d'arrêts et abris bus...) devra être évoquée.
- L'optimisation des accès aux services et animations sur le domaine public par une démarche de sensibilisation.
- En coordination avec les riverains, des solutions d'aménagements envisageables peuvent être étudiés afin d'éviter l'encombrement des trottoirs par les bacs d'ordures ménagères et de tri lors des jours de collecte.
- Les voies privées devront impérativement être mises aux normes avant cession à la collectivité.



C- Les actions de sensibilisation

- La mise en ligne de la démarche accessibilité sur le site internet de la commune avec la cartographie des cheminements accessibles
- L'établissement d'un recueil de conseils et de recommandations à l'attention des aménageurs, lotisseurs, maîtres d'œuvres et entreprises pour insister sur l'importance du maintien de la chaîne de déplacement au cours des phases de chantier en évitant les obstacles et en restituant les cheminements même provisoires et la bonne exécution des prescriptions réglementaires lors de la réalisation des travaux de mise en conformité
- Une démarche à engager sur le terrain ou par le biais d'une communication ciblée pour faire prendre conscience aux automobilistes de la nécessité de respecter les emplacements handicapés, mais aussi de ne pas stationner sur les trottoirs et les passages piétons
- Une procédure de sensibilisation peut être engagée auprès des administrés concernés pour procéder à l'entretien des haies qui occasionnent une gêne pour les usagers des trottoirs.

D – Les outils de suivi et la cohérence

- La création d'outils spécifiques : état des lieux et recensement des contraintes, cartographies sur Système d'Information Géographique (SIG), tableau de bord de suivi de mise en accessibilité, planning de travaux de mise en conformité et lignes budgétaires identifiées au sein du budget communal.
- L'intégration dans la démarche de plan de circulation du critère accessibilité.



8- PRIORITES

Il semble important :

- De veiller à la continuité des cheminements piétonniers (travail en cours depuis 2016)
- De bien faire passer le message auprès des propriétaires de voies privées pour :
 - qu'ils terminent leurs travaux en respectant les normes
 - qu'ils réalisent des modifications lorsque les travaux ont déjà été réalisés
- De ne pas prendre dans le domaine communal des voies hors normes, ce qui ferait supporter la dépense à la collectivité
- De veiller à la prise en compte des normes par les lotisseurs et tout aménageur.

Proposition d'aménagement d'itinéraires

Pour créer des itinéraires cohérents, il convient de placer judicieusement les emplacements de stationnements réservés, de façon à partir de points tangibles.

Le centre de vie du bourg comprend quatre pôles :

1. L'espace mairie, école, salle de l'Ancienne Bascule, arrêt de bus (aménagement fait au moment de la réfection de la traversée d'agglomération et de l'extension du groupe scolaire)
2. L'espace salle des fêtes (à l'étude avec la réfection du chemin des Billettes), place du Pressoir avec le Kiosque, l'aire de jeux et le parking (aménagement conforme)
3. L'espace église (espace réservé pour création de stationnements) et cimetière (place du 19 mars aménagée pour l'accès du cimetière ainsi que les allées du cimetière)
4. Les lotissements récents (les Murailles, Le Tennis, Les Palènes)



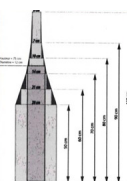
9- FICHE TECHNIQUE

Abréviations

- ❖ P.A.V.E – Plan d'Accessibilité de la Voirie et Espaces publics
- ❖ E.R.P – Etablissement Recevant du Public
- ❖ I.O.P – Installation Ouverte au Public
- ❖ P.M.R – Personne à Mobilité Réduite

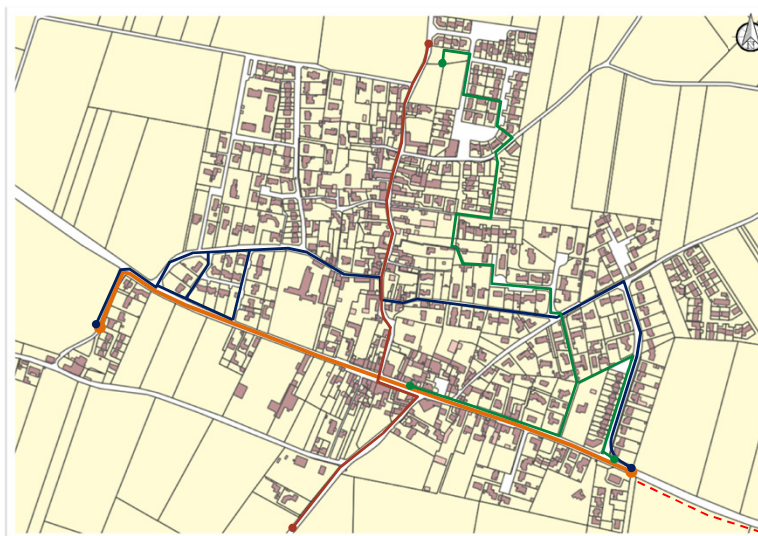
Aspects réglementaires

Cheminement : 1,80 m recommandé et 1,40 m minimum libre de tout obstacle
 Grilles : ouverture à – 0,20 m
 Revêtement : non glissant non meuble et sans obstacle
 Pentes : à – 5% - 8% sur 2m – 12% sur 0,5 m
 Dévers : ne doit pas excéder les 2%
 Ressaut : 0,02m ou 0,04m en chanfrein à 33%
 Passage surbaissé



10 – LES ITINÉRAIRES

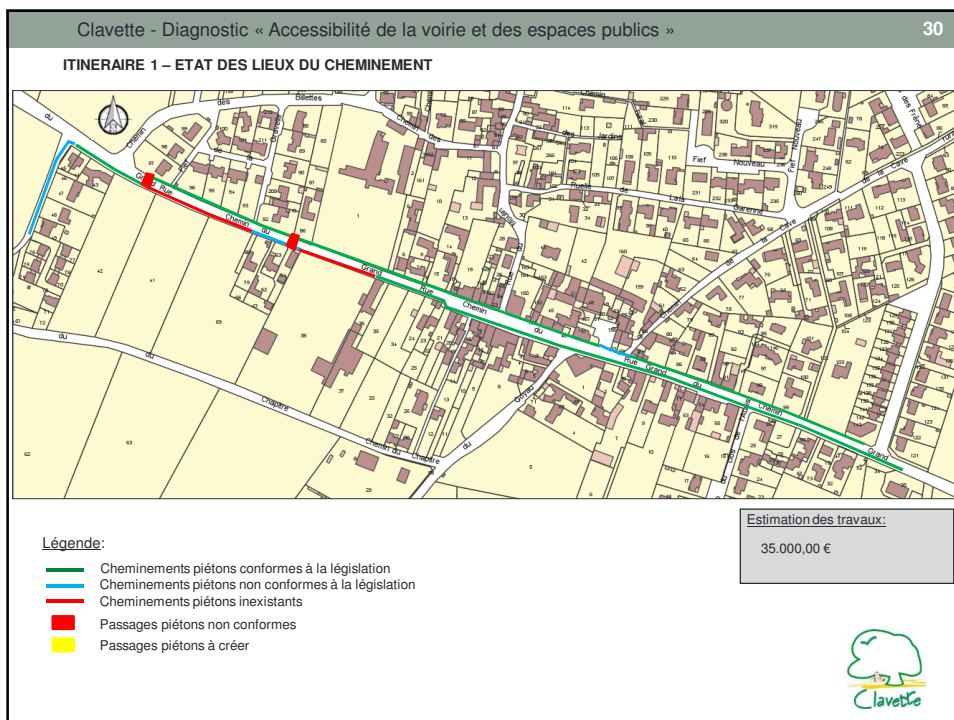
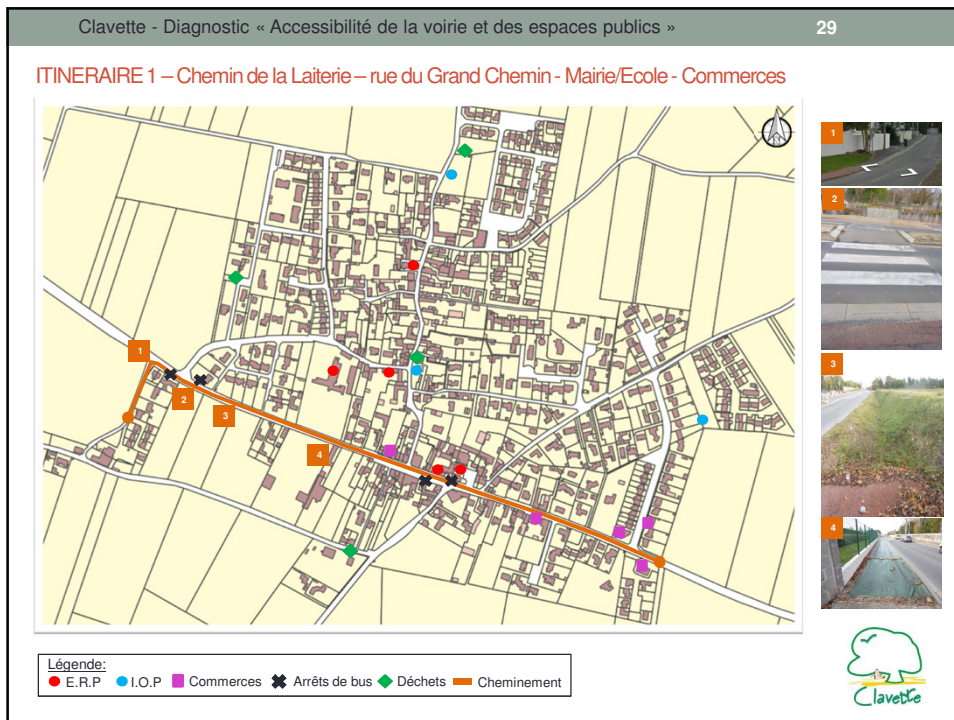
Quatre itinéraires ont été définis pour cette première phase du P.A.V.E.

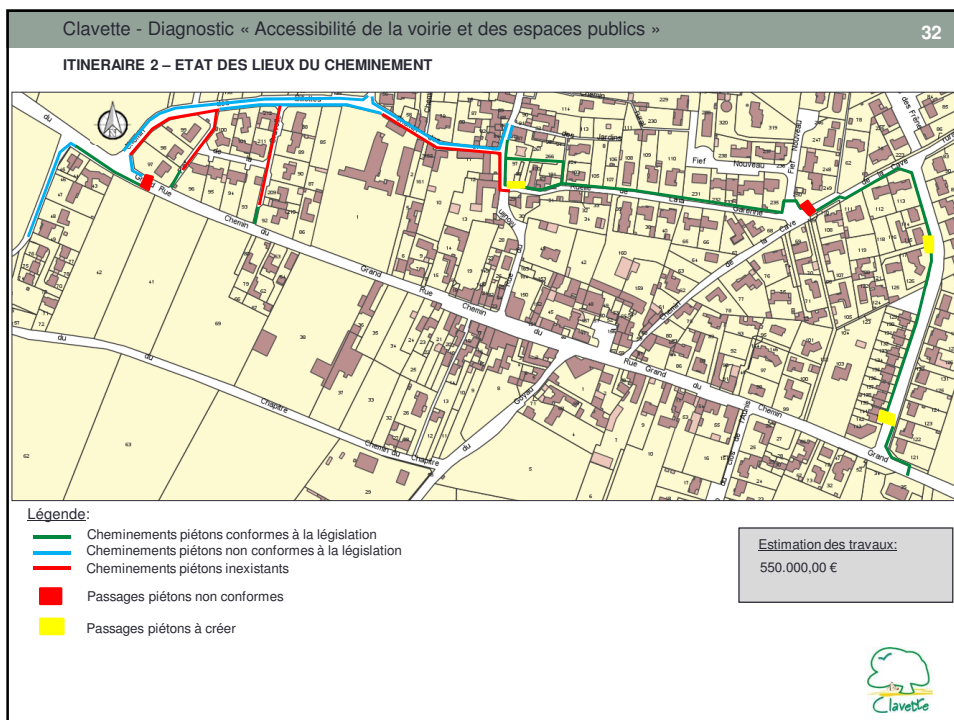
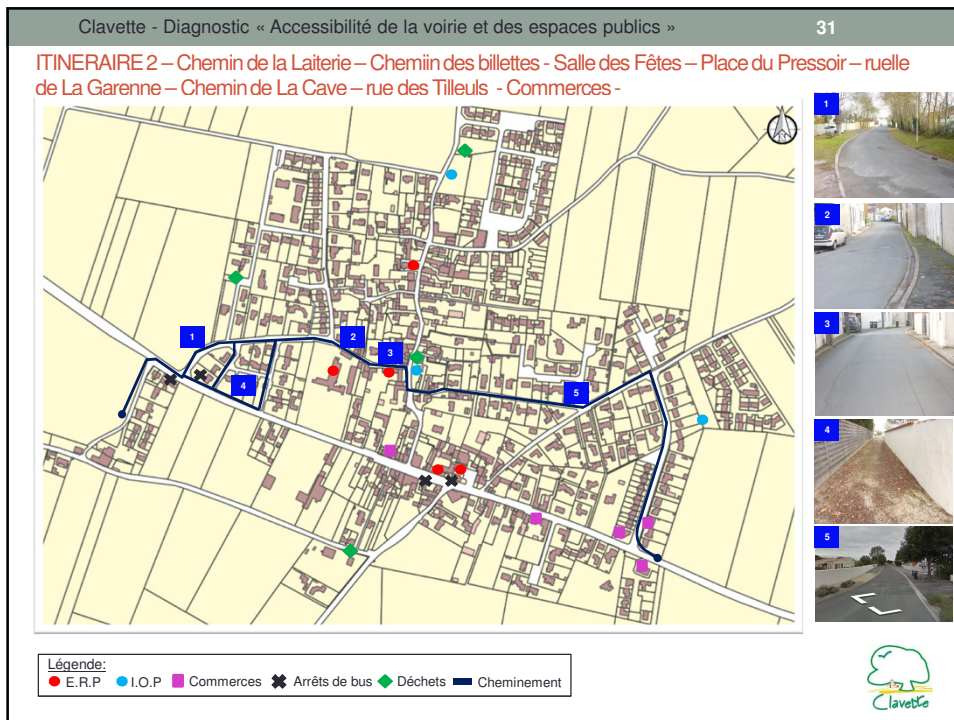


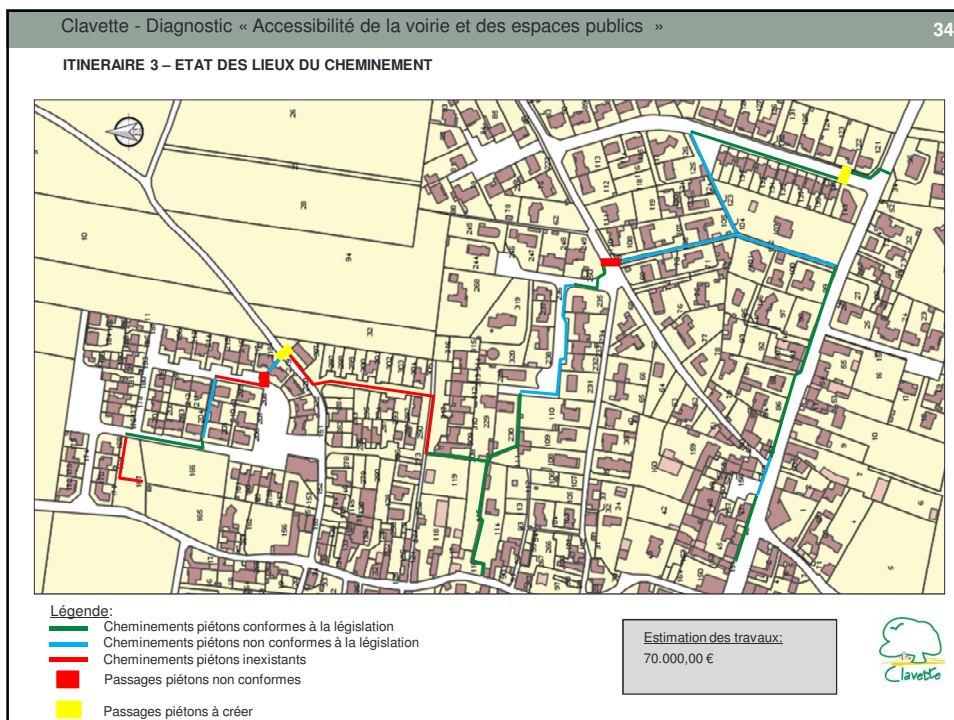
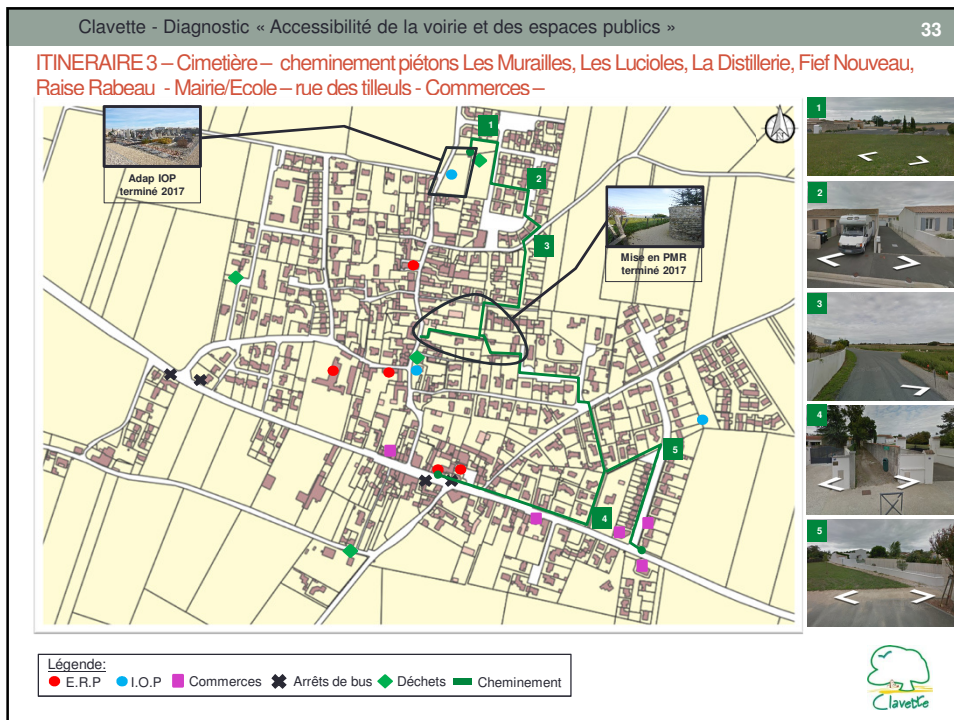
Légende:

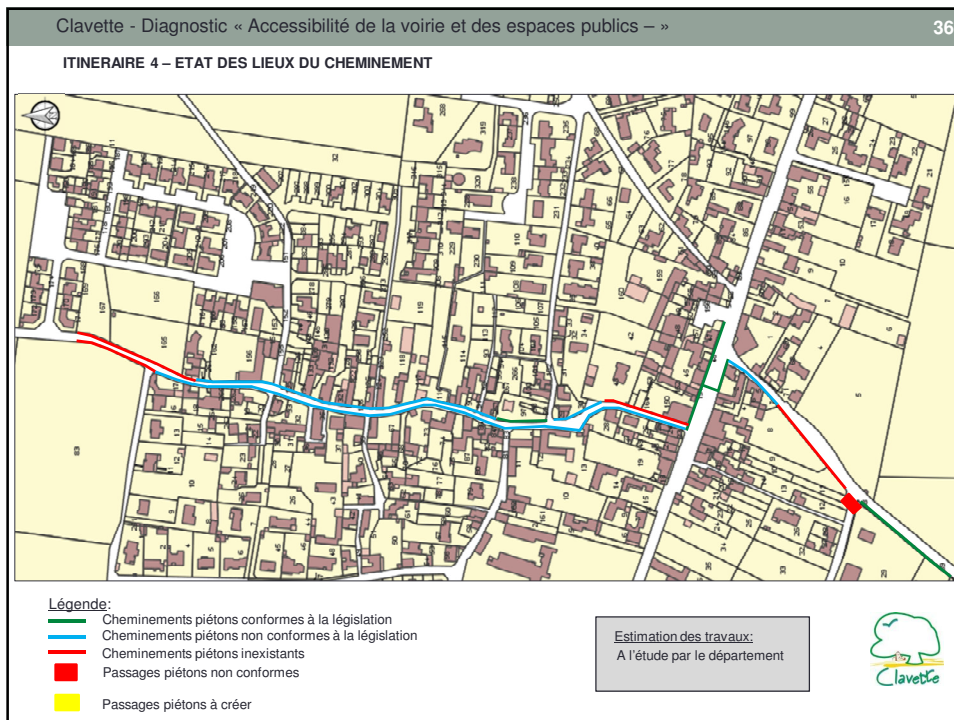
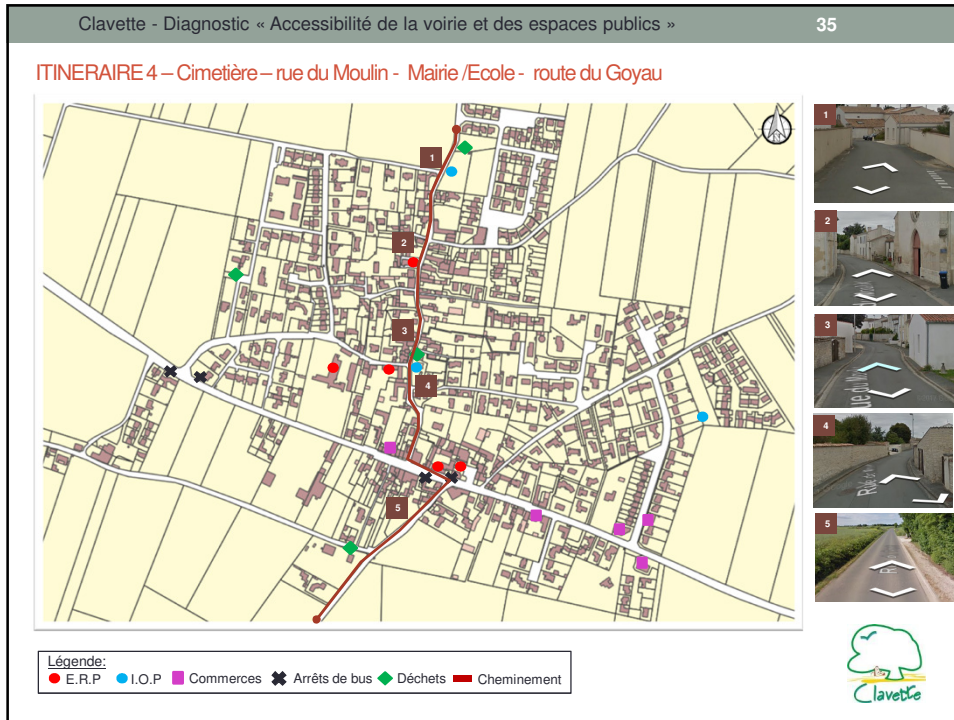
- Itinéraire 1
- Itinéraire 2
- Itinéraire 3
- Itinéraire 4
- Voie douce à venir











11- ESTIMATIONS ET PLANIFICATION

Itinéraires	Estimation Fourchette maxi	Planification
<u>Itinéraire n°1</u> - Chemin de la Laiterie – rue du Grand Chemin - Mairie/Ecole - Commerces	35 000 €	2020
<u>Itinéraire n°2</u> - Chemin de la Laiterie – Chemin des billettes - Salle des Fêtes – Place du Pressoir – ruelle de La Garenne – Chemin de La Cave – rue des Tilleuls - Commerces -	550 000 €	2020
<u>Itinéraire n°3</u> - Cimetière – cheminement piétons Les Murailles, Les Lucioles, La Distillerie, Fief Nouveau, Raise Rabeau - Mairie/Ecole – rue des tilleuls - Commerces –	70 000 €	2021
<u>Itinéraire n°4</u> - Cimetière – rue du Moulin - Mairie /Ecole - route du Goyau	RD 203 compétence conseil départemental	2030-2040

