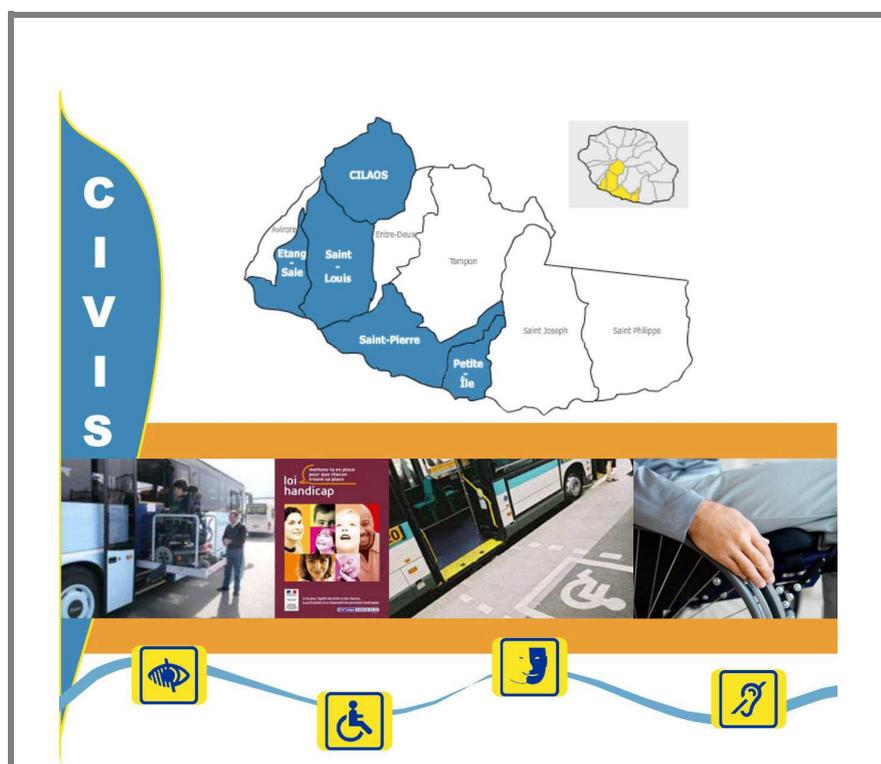


■ Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports ■



Guide d'aménagement des arrêts

Auteur(s) : **Xavier Vilain**

Version : 01

Référence : CIVIS

Date : 03 2010

Sommaire

page

Introduction	3
Objet du document.....	3
Prescription commune	4
1 – Positionnement du point d'arrêt.....	4
<i>Passage piéton</i>	5
2 – Implantation du point d'arrêt.....	6
Arrêt accessible	9
3 – Aménagement du point d'arrêt.....	9
<i>Géométrie de la plateforme (quai)</i>	9
<i>Bordure du quai</i>	9
<i>Zone de sécurité</i>	9
<i>Sillon de guidage malvoyant</i>	9
<i>Dalles d'éveil de vigilance</i>	9
<i>Aire de sortie palette UFR</i>	10
<i>Emplacement du nez de bus</i>	10
<i>Raccordements réseaux</i>	10
<i>Mobilier</i>	10
<i>Revettement zone d'attente voyageurs</i>	11
<i>Schémas de synthèse</i>	12
<i>Charte de couleurs</i>	13

Introduction

Objet du document Ce document présente les éléments du référentiel de l'accessibilité à prendre en compte lors de l'aménagement d'un point d'arrêt.

Pour chaque arrêt, l'aménagement se fait en 3 temps :

1. le positionnement du point d'arrêt
2. son implantation,
3. son aménagement proprement dit.

En fonction de la pérennité de l'arrêt, 2 types d'aménagement sont définis :

- les points d'arrêt accessibles, qui nécessite un aménagement lourd et durable du point,
- les points d'arrêt accessibles avec aide, aménagement léger, pour les points situés dans des zones où le réseau risque d'évoluer.

Le positionnement du point d'arrêt sur la chaussée doit faciliter l'accès et le départ du véhicule, tout en assurant une bonne sécurité pour les usagers.

L'implantation du mobilier permet de définir, en fonction des contraintes spatiales locales, les espaces dédiés à l'attente et/ou au cheminement des piétons.

Les prescriptions en matière de positionnement et d'implantation sont les mêmes pour un arrêt accessible et un arrêt accessible avec aide.

Prescription commune

1 – Positionnement du point d'arrêt

> Ni en alvéole

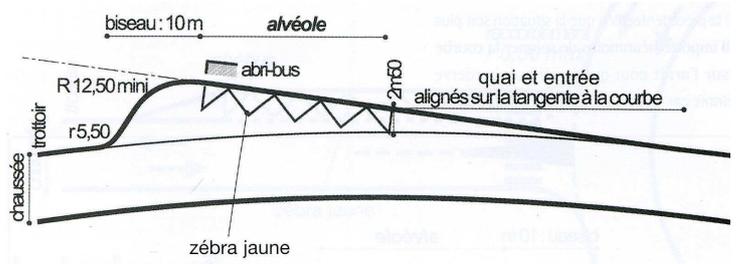


Si alvéole, la combler

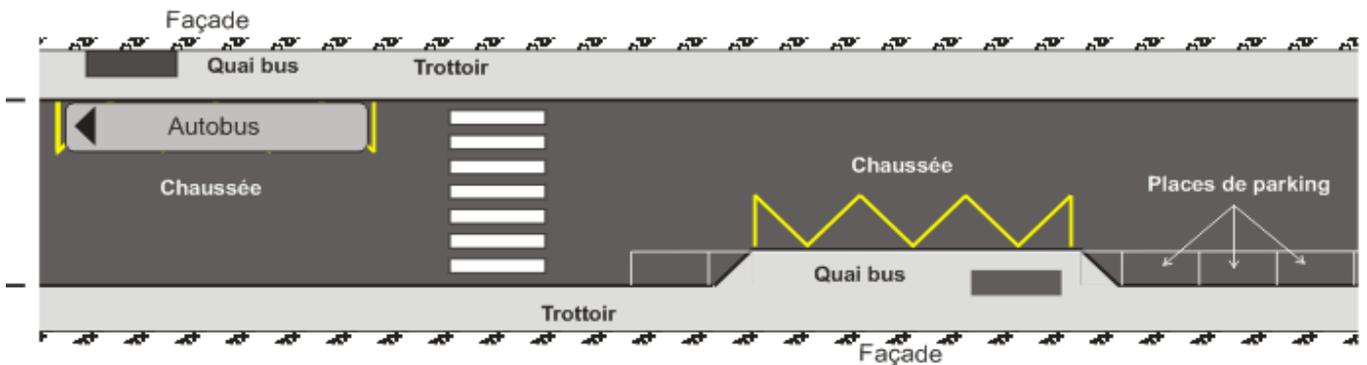
Ni en courbe



Si courbe, déplacer l'arrêt ou aménager l'espace



> 2 solutions



> En ligne



> En avancée de trottoir (saillie, encoche inversée)



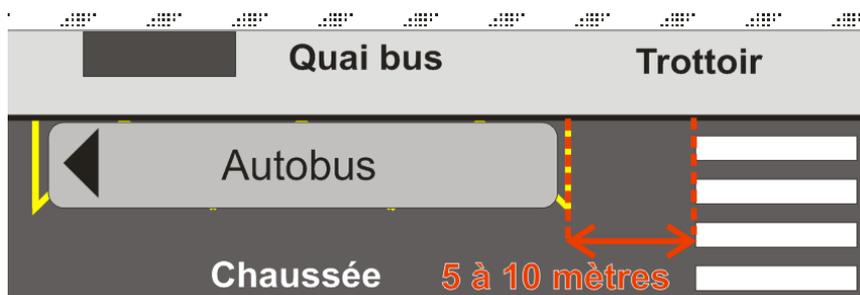
Prescription commune (suite)

1 – Positionnement du point d'arrêt (suite)

Passage piéton

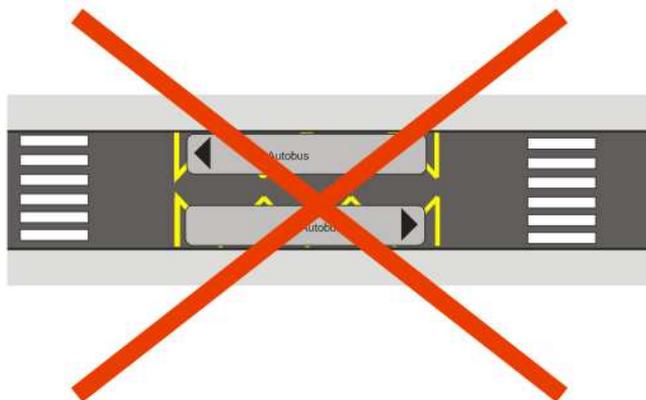
> Passage piéton à l'arrière du quai

- Espacement de 5 à 10 m entre l'arrière du véhicule arrêté et le passage piéton.



> Arrêts en vis-à-vis décalés

- En cas d'arrêt de chaque côté, décaler les arrêts



Prescription commune (suite)

2 – Implantation du point d'arrêt La largeur dépend de l'emprise disponible (trottoir, voirie, parking, espace public).

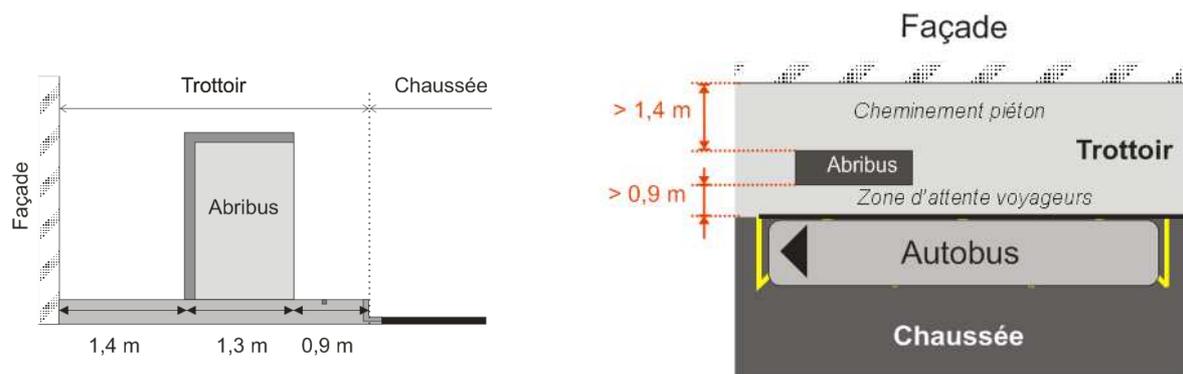
> Largeur de la plateforme selon l'emprise : 3 cas

1 > Emprise disponible est supérieure à 3,70 m

Accessibilité optimale¹

Définition de 2 zones séparées par le mobilier urbain (abribus) :

- Zone d'attente voyageurs : largeur de 0,90 m minimum (1,10 m recommandé)
- Espace de circulation piétonne : largeur de 1,40 m minimum (1,80 m recommandé)



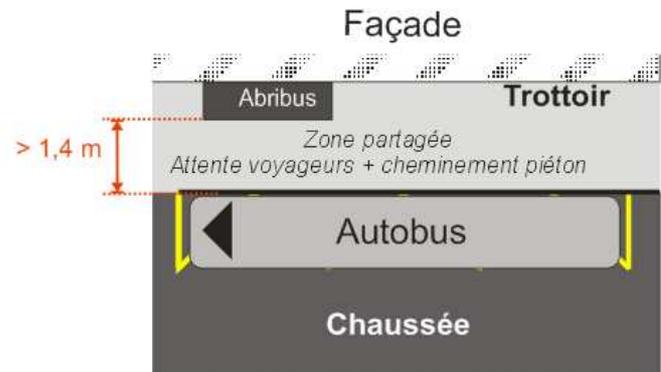
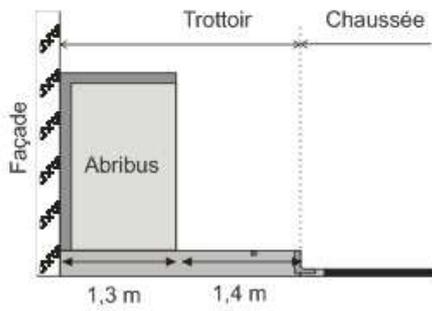
2 > L'emprise disponible est comprise entre 2,70 m et 3,70 m

Accessibilité confortable¹

Les zones d'attente voyageurs et de circulation piétonne sont confondues. Le mobilier (abribus ou poteau) est poussé contre la façade.

Zone partagée : largeur de 1,40 m minimum (1,80 m recommandé)

¹ La présence d'un abribus n'est pas obligatoire mais dépend de la fréquentation de l'arrêt et des marchés de mobilier urbain. En cas d'absence d'abribus, un poteau est obligatoire, et doit être placé selon les mêmes critères.



Prescription commune (suite)

2 – Implantation du point d'arrêt (suite)

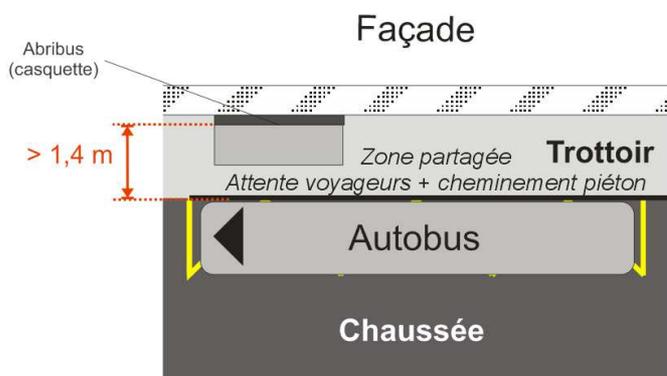
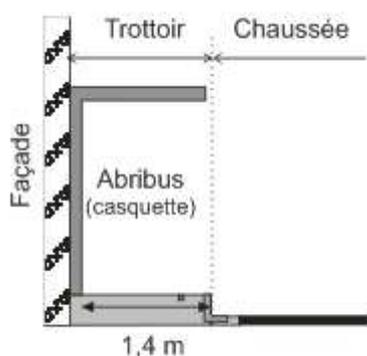
3 > L'emprise disponible est comprise entre 1,50 m et 2,70 m

Accessibilité limitée²

Les zones d'attente voyageurs et de circulation piétonne sont confondues.

Le mobilier (abribus ou poteau) est adapté afin de laisser un cheminement de 1,40 m (tolérance ponctuelle à 0,90 m).

Zone partagée : largeur de 1,40 m minimum (1,80 m recommandé)



² La présence d'un abribus n'est pas obligatoire mais dépend de la fréquentation de l'arrêt et des marchés de mobilier urbain. En cas d'absence d'abribus, un poteau est obligatoire, et doit être placé selon les mêmes critères.

Arrêt accessible

3 – Aménagement du point d'arrêt

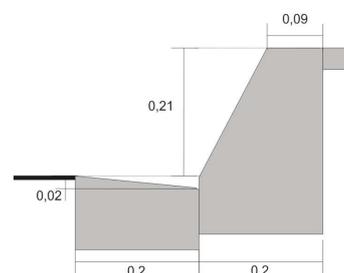
Les aménagements d'arrêt accessible imposent des travaux importants (rehaussement de trottoir (quai), bordures spécifiques, etc.).

Géométrie de la plateforme (quai)

- > Hauteur de quai : 20 ~ 21 cm
- > Dévers inférieur à 2%
- > Raccordement au trottoir : pente inférieure à 5%

Bordure du quai

- > Quai : bordure haute de type « Bordure guide-roue »
- > angle de 63° à 65°
- > Caniveau adouci « CS1 » de 10 cm.
- > Renforcement en béton armé :
 - En arrière de la bordure pour contrer la poussée des roues des véhicules
 - Sous la contre bordure pour éviter l'orniérage du au véhicule s'approchant du trottoir
- > Extrémité : raccordement type T2 ou T3

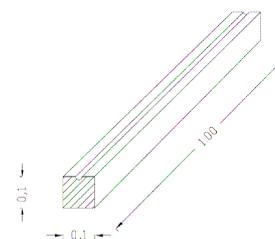


Zone de sécurité

- Zone de mise à l'écart du voyageur du balayage du véhicule sur le quai, et de distance d'arrêt pour les personnes malvoyantes.
- 60 cm : bordure + zone marquée (attention : adapter la taille de la zone marquée en fonction de la taille de la bordure choisie).
- Marquage de la zone : tout le long du quai, revêtement antidérapant en béton de couleur claire.

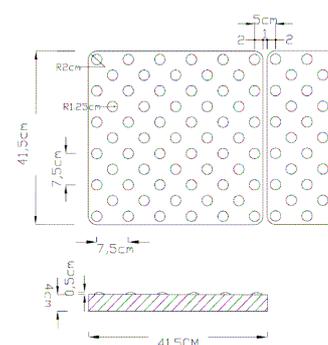
Sillon de guidage malvoyant

- Ligne de guidage, sert à guider les personnes malvoyantes jusqu'aux dalles podotactiles.
- Sert également à délimiter la zone de sécurité.
- Largeur du sillon : 3 cm
- Profondeur du sillon : 2 cm



Dalles d'éveil de vigilance

- 4 dalles qui se trouveront placées au niveau de la porte avant des véhicules.
- Les dalles de vigilance interrompent le sillon de guidage.



Arrêt accessible (suite)

3 – Aménagement du point d'arrêt (suite)

Aire de sortie palette UFR

- Zone de manœuvre (1,5m x 0,5m) des fauteuils roulants, accolée au sillon de guidage et entourée d'une bordure 10x10.
- Même revêtement que la bande de sécurité, revêtement différent de l'aire d'attente.



Emplacement du nez de bus

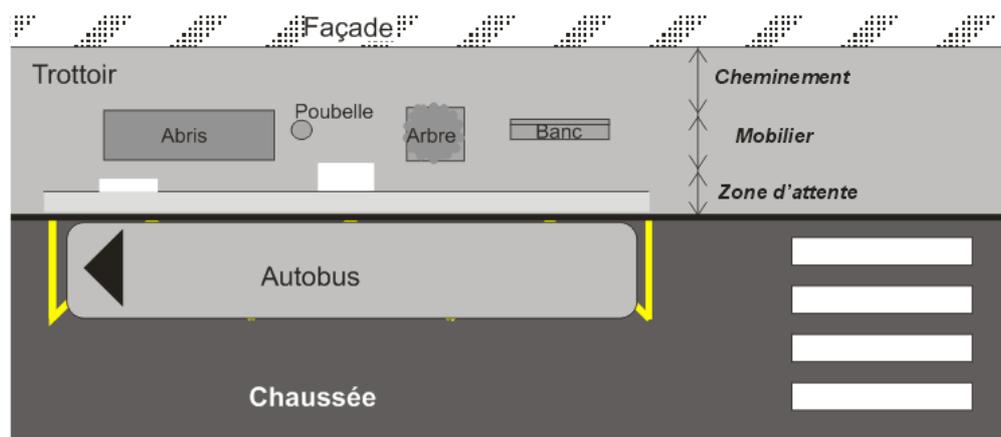
- Bordure 10x10 en travers de la zone du quai en avant des dalles podotactiles positionnant pour le conducteur l'arrêt du bus

Raccordements réseaux

- Prévoir, le cas échéant l'alimentation électrique des abribus

Mobilier

Abribus, poubelles placés « en bande » pour dégager les espaces de circulation



Arrêt accessible (suite)

3 – Aménagement du point d'arrêt (suite)

Revettement zone d'attente voyageurs

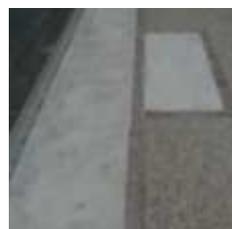
- planéité, propreté, non glissant, non salissant, sans obstacles à la roue ou à la canne
- Couleur contrastée par rapport à la bande de sécurité pour les arrêts les plus fréquentés, sous réserve d'être en harmonie avec le patrimoine environnement (secteurs sauvegardés...).
- Revêtement type enrobé identique au revêtement du trottoir (sauf contraintes d'urbanisations spécifiques – voir exemples).



Enrobés de couleur



Béton désactivé



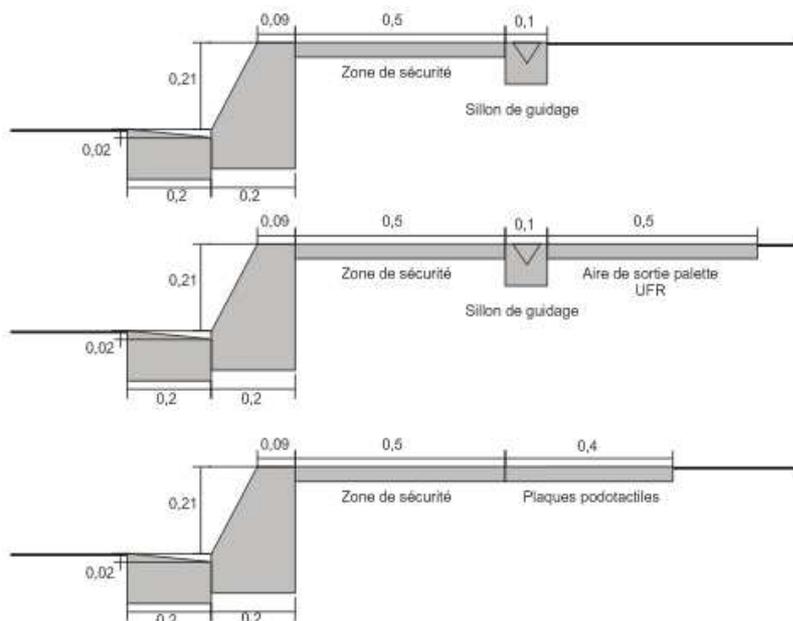
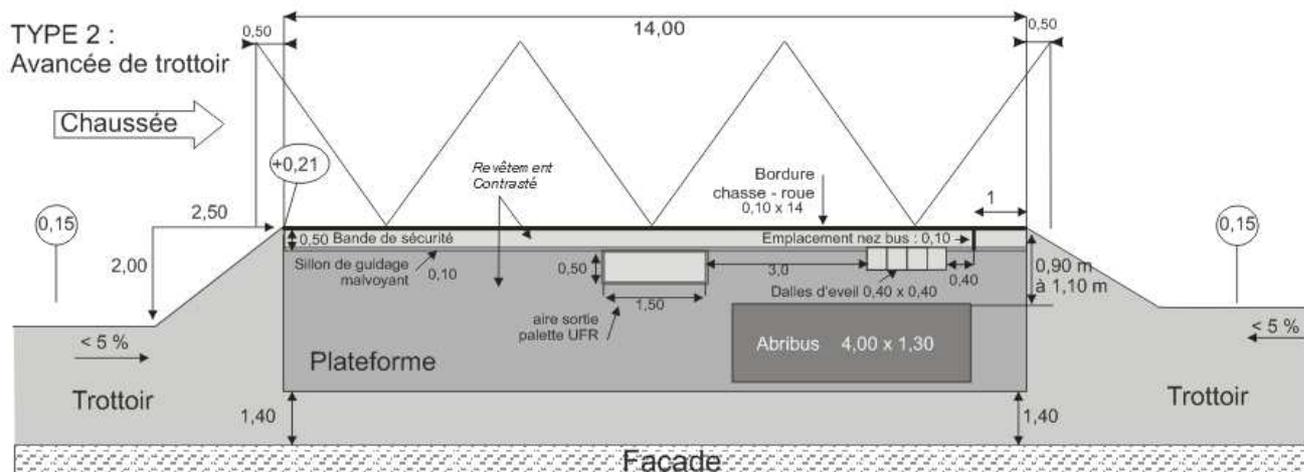
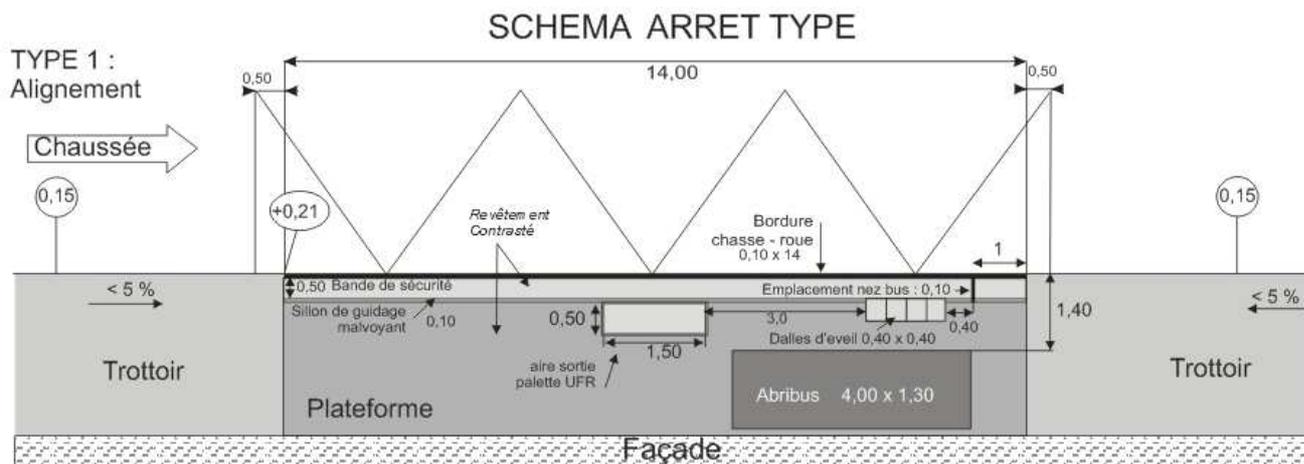
Pavage



Arrêt accessible (suite)

3 – Aménagement du point d'arrêt (suite)

Schémas de synthèse



Arrêt accessible (suite)

3 – Aménagement du point d'arrêt (suite)

Charte de couleurs

Références données à titre indicatif

Élément	Contraste	Exemple de référence couleur
Bordure de quai	Clair	Carrare - Ciment blanc
Bande de sécurité	Clair	Carrare - Ciment blanc
Sillon de guidage	Clair	Carrare - Ciment blanc ou brique
Plaques podotactiles	Clair	Carrare - Ciment blanc
Aire de sortie UFR	Clair	Carrare - Ciment blanc
Plateforme	Foncé	Gris ou rouge
Cheminement (trottoir)	Foncé	Gris ou rouge