

Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics Marseille Provence Métropole



Phase 3: Fiches techniques - Synthèse

Sommaire

page

Introduction	3
Objet des fiches techniques	3
Les évolutions attendues en termes réglementaires	3
Choix d'aménagement retenus antérieurement par MPM	4
Synthèse des principes d'aménagement.....	5
Les traversées piétonnes	5
Le stationnement réservé aux handicapés	16
Implantation du mobilier urbain	18
Emplacements spécifiques	24
Emplacements spécifiques	25
Emplacements spécifiques	26
Cohabitation vélos/piétons	27
Arrêts de bus	32

A507127/01	Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics Marseille Provence Métropole	Page ii
------------	---	---------

Introduction

Objet des fiches techniques

Les choix faits par le groupe de travail sont le fruit d'une réflexion menée en comité technique restreint, élaborée en parallèle de la réalisation des plans d'aménagement au 1/200 sur 45 zones de vie.

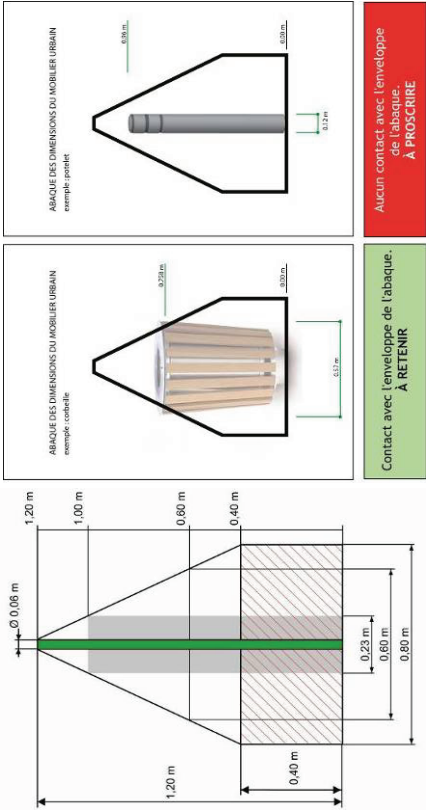
Les fiches techniques présentées ci-après et issues de cette réflexion se veulent illustratives mais supposent généralement une adaptation au contexte et à l'environnement d'un projet à réaliser. Elles montrent ce qu'il ne faut pas oublier de prendre en compte et le résultat qu'il faut essayer d'atteindre pour assurer une bonne accessibilité de la voirie et des espaces publics. Au-delà des normes, elles visent à rendre les déplacements confortables pour l'utilisateur et formalisent certaines recommandations non explicitées techniquement par la Loi.

Les évolutions attendues en termes réglementaires

Le présent document a été établi courant 2010, mais certaines normes ou recommandations, à l'étude depuis plusieurs années, risquent d'être modifiées dans un proche avenir. Il conviendra donc de l'actualiser au cas par cas, selon les thématiques abordées.

Les prochaines évolutions de la réglementation vont porter probablement sur 2 aspects :

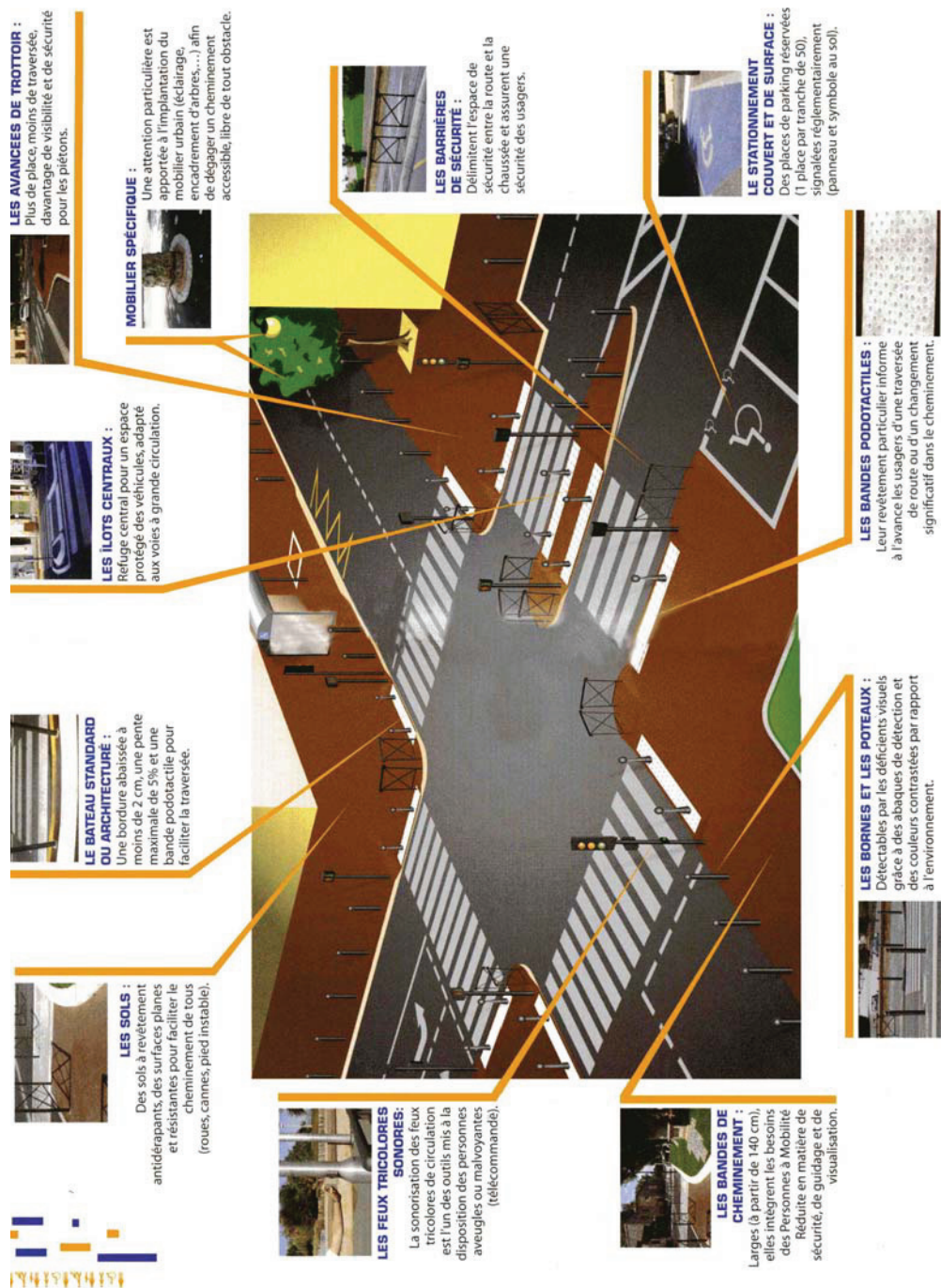
- **L'abaque de détection** pour les obstacles qui en détermine les tailles minimums réglementaires et qui à l'heure actuelle sont les suivantes :



- **Les bandes de guidage** et notamment celles relatives aux traversées piétonnes.

 P. DENIS Conseil	Référence : A507/127/01	Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics Marseille Provence Métropole	Page 3 sur 35
	Diffusion Restreinte	Phase 3: Fiches techniques - Synthèse	Version : V4

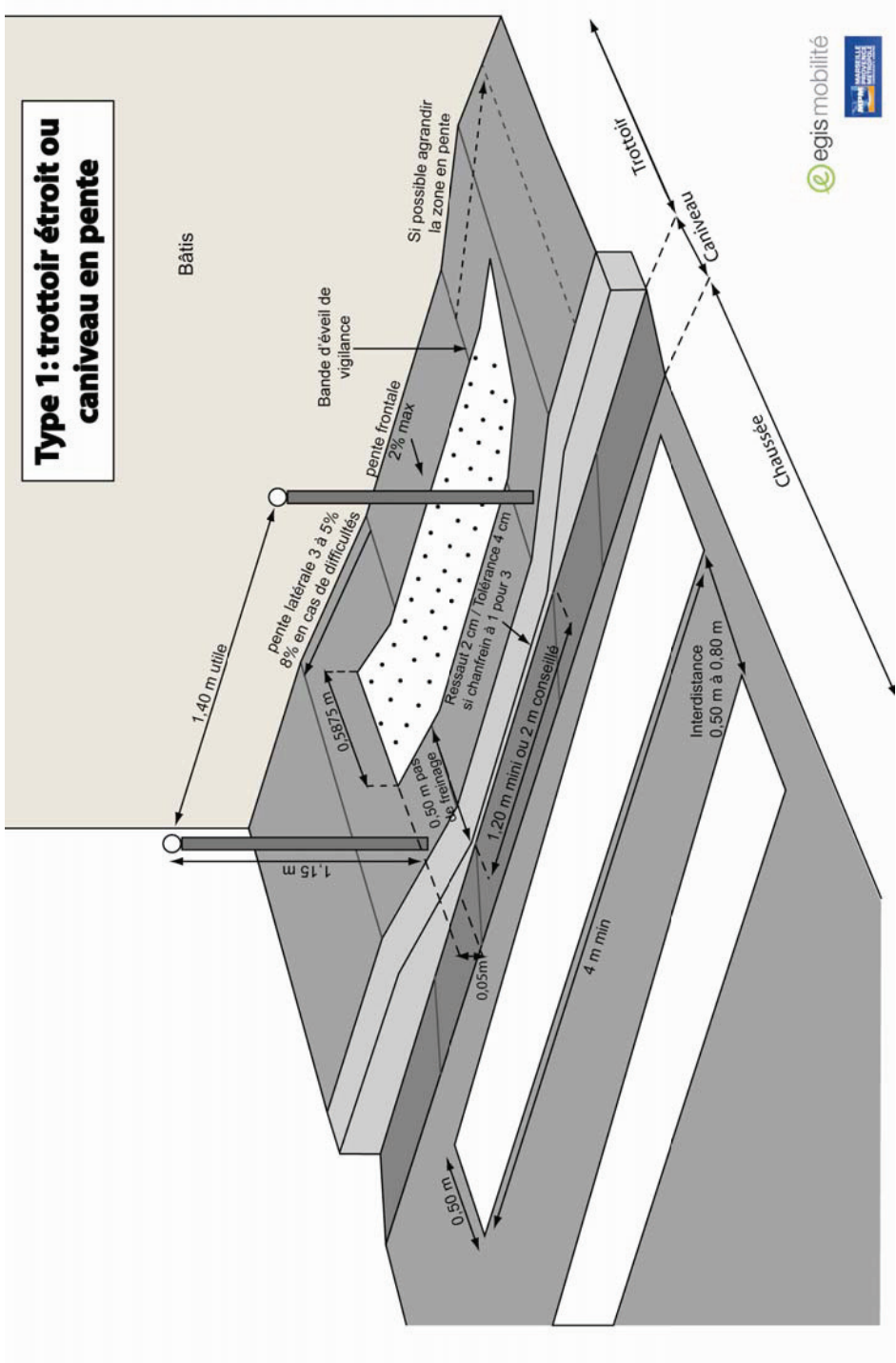
Choix d'aménagement retenus antérieurement par MPM



Référence : A507127/01	Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics Marseille Provence Métropole	Page 4 sur 35
Diffusion Restreinte	Phase 3: Fiches techniques - Synthèse	Version : V4

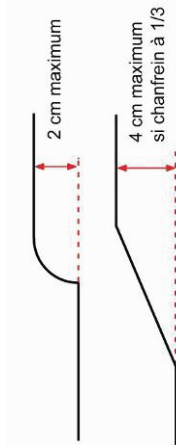
Synthèse des principes d'aménagement

Les traversées piétonnes

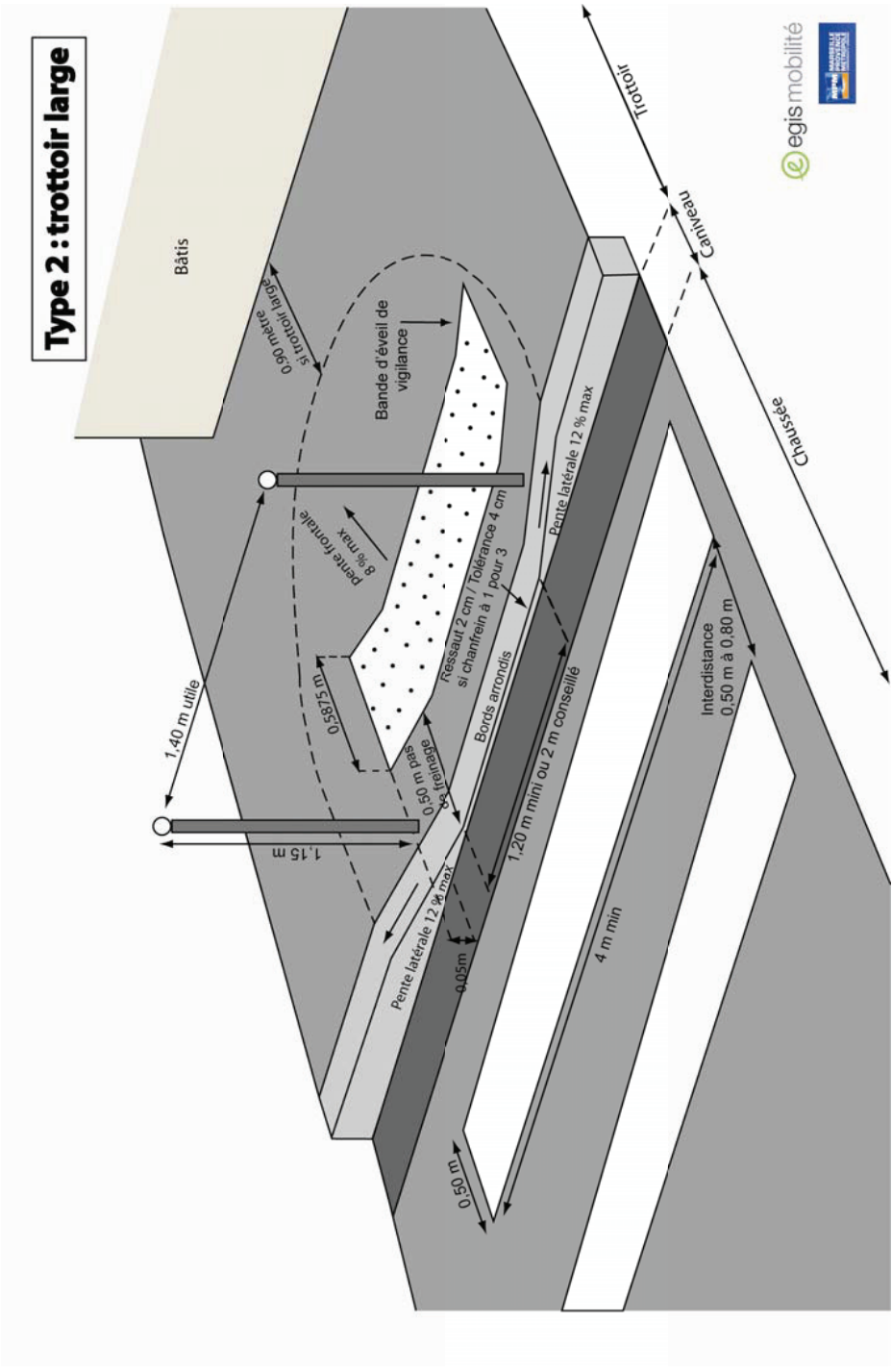


→ Dans le cas de trottoir très étroit, la BEV peut être réduite à 0,40 m en largeur

→ 2 traitements possibles pour les ressauts, le premier étant conseillé :

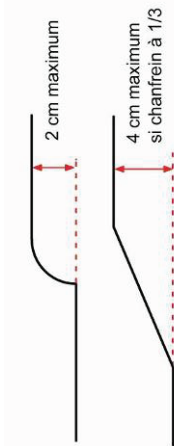


Les traversées piétonnes (suite)



→ Sur un trottoir large, un abaissé total du trottoir est toujours possible (type 1)

→ 2 traitements possibles pour les ressauts, le premier étant conseillé :



Les traversées piétonnes (suite)



Source : Egis Mobilité/P. DENIS, Voie nouvelle rue Roger-Luccioni, 13010 - quartier St Loup/ St Tronc

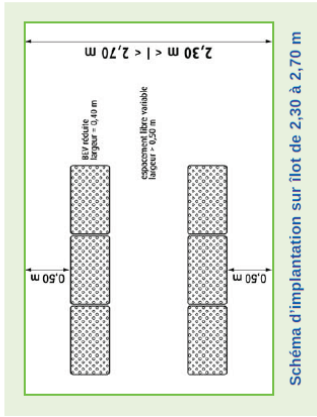
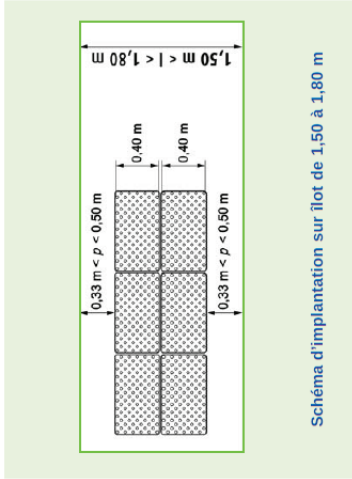
- Le rehaussement ponctuel de la chaussée (niveau trottoir moins 2 cm) reste évidemment une option intéressante, notamment dans les aménagements visant à réduire les vitesses (passages piétons surélevés, plateaux surélevés).
- La matérialisation du passage piéton n'est pas obligatoire dans le cas d'un plateau surélevé. Mais il faudra canaliser les usagers vers le lieu souhaité de traversée (par barriérage, pose de mobilier urbain ou plantations comme sur la photo) et implanter les BEV de façon réglementaire.

 P. DENIS Conseil	Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics Marseille Provence Métropole		Page 7 sur 35
	Référence : A507127/01		
	Diffusion Restreinte	Phase 3: Fiches techniques - Synthèse	Version : V4

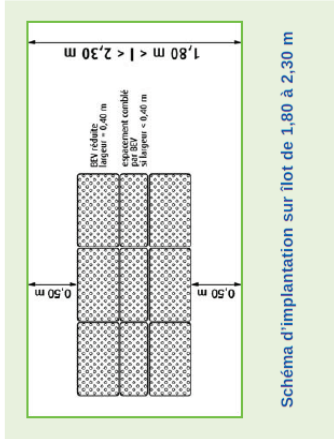
Les traversées piétonnes (suite)

→ Les ilots de moins de 1,50 m de large ne sont pas équipés de BEV c'est-à-dire que la traversée doit être conçue pour être effectuée en un seul temps

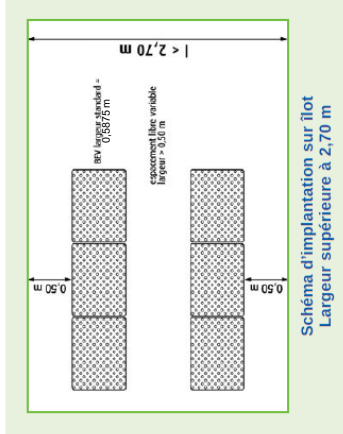
Pour un îlot-refuge de 1,50 à 1,80 m, l'implantation de deux BEV de largeur réduite oblige à réduire le pas de freinage, comme l'indique le schéma.



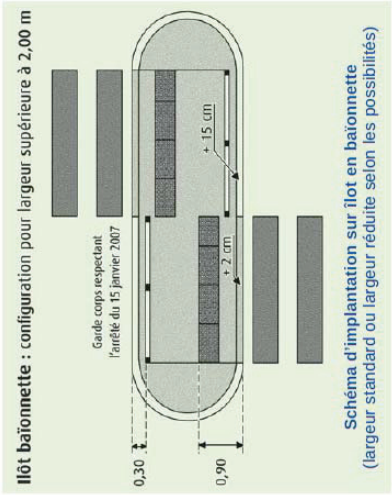
Pour un îlot-refuge de 1,80 à 2,30 m, on respecte la distance de la BEV à la bordure de ressaut prévue par la norme. Il est rappelé que pour remplir l'espace entre les deux BEV, il serait dangereux de couper les plots en relief.



Pour un îlot-refuge d'une largeur supérieure à 2,70 m, celle-ci permet la pose de BEV de largeur standard et le respect du pas de freinage.



Les traversées piétonnes (suite)



BEV implantée sur îlot en baïonnette

Source CERTU

 egis mobilité P. DENIS Conseil	Référence : A507127/01	Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics Marseille Provence Métropole		Page 9 sur 35
	Diffusion Restreinte	Phase 3: Fiches techniques - Synthèse		Version : V4

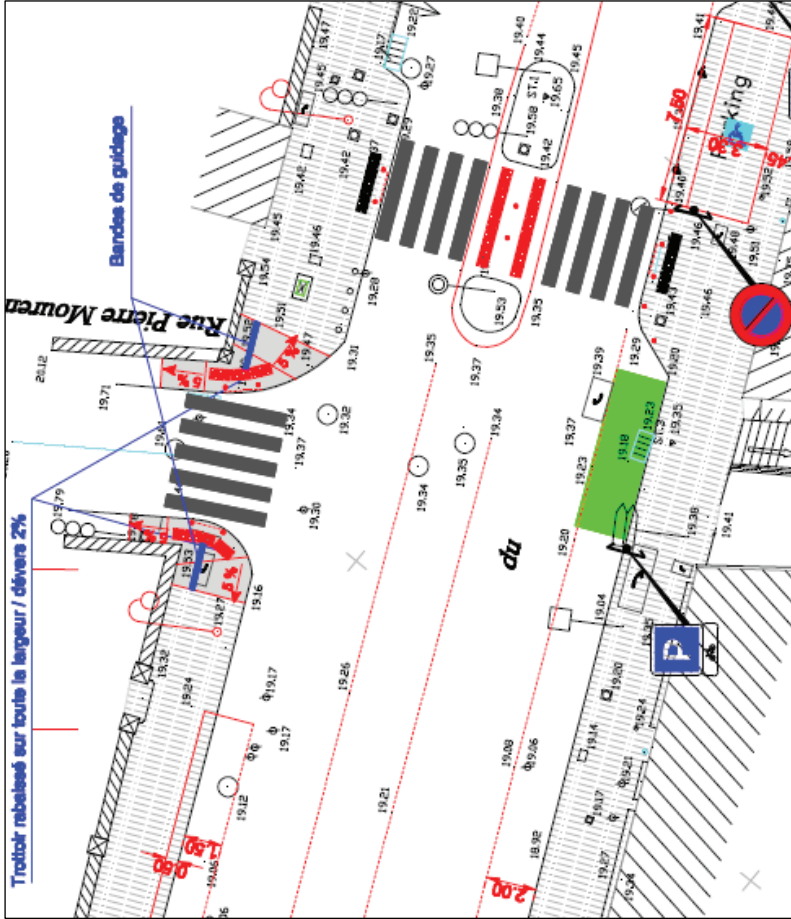
Les traversées piétonnes (suite)

Bande de guidage

Les choix faits par le groupe de travail sont illustrés par des exemples concrets issus des plans au 1/200^{ème}. Les bandes de guidages aux traversées piétonnes ne concernent que celles où les bordures de trottoirs et BEV sont en courbe ; en effet, dans ce cas de figure, les mal voyants ou non voyants peuvent s'engager suivant un axe qui ne correspond pas à celui des passage piétons.

Les deux côtés du passage piéton sont traités même si l'un des côté est « droit ». La bande guidage est implantée dans l'axe de la traversée sur une distance de 2 m environ mais peut aller jusqu'au bâti si nécessaire. Elle s'arrête au niveau de la BEV. Les autres traversées du carrefour ne sont pas traitées s'il n'y a pas d'ambiguïté.

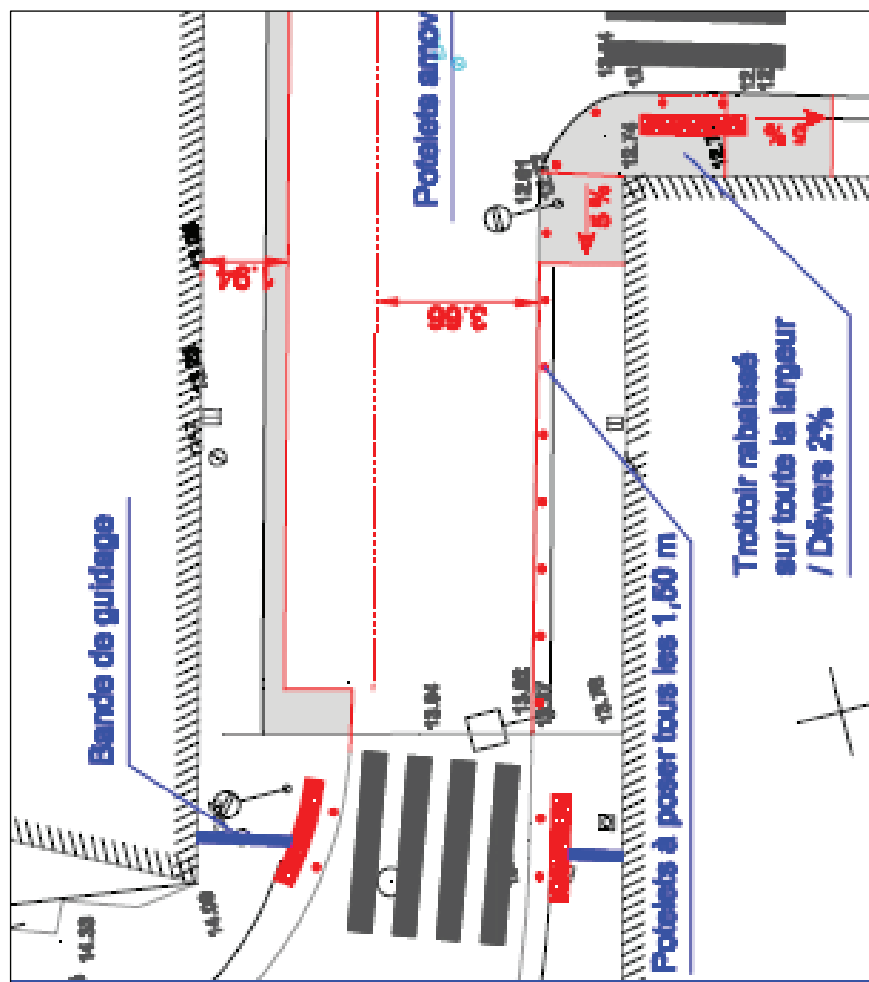
Cas simple : une seule traversée traitée (bande d'une longueur de 2 m environ)



Les traversées piétonnes (suite)

Bandes de guidage (suite)

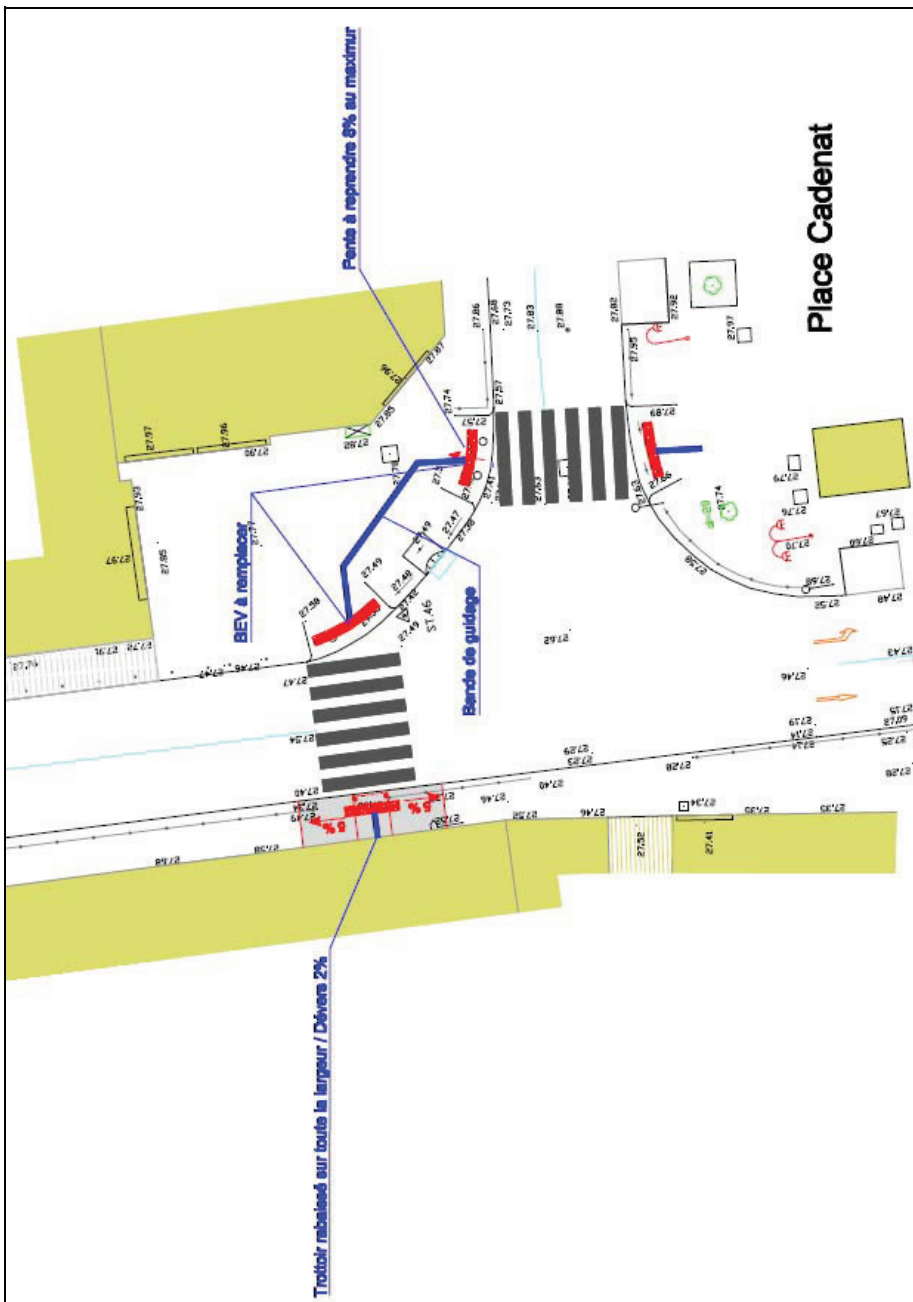
Cas simple : une seule traversée traitée (bande entre BEV et mur)



Les traversées piétonnes (suite)

Bande de guidage (suite)

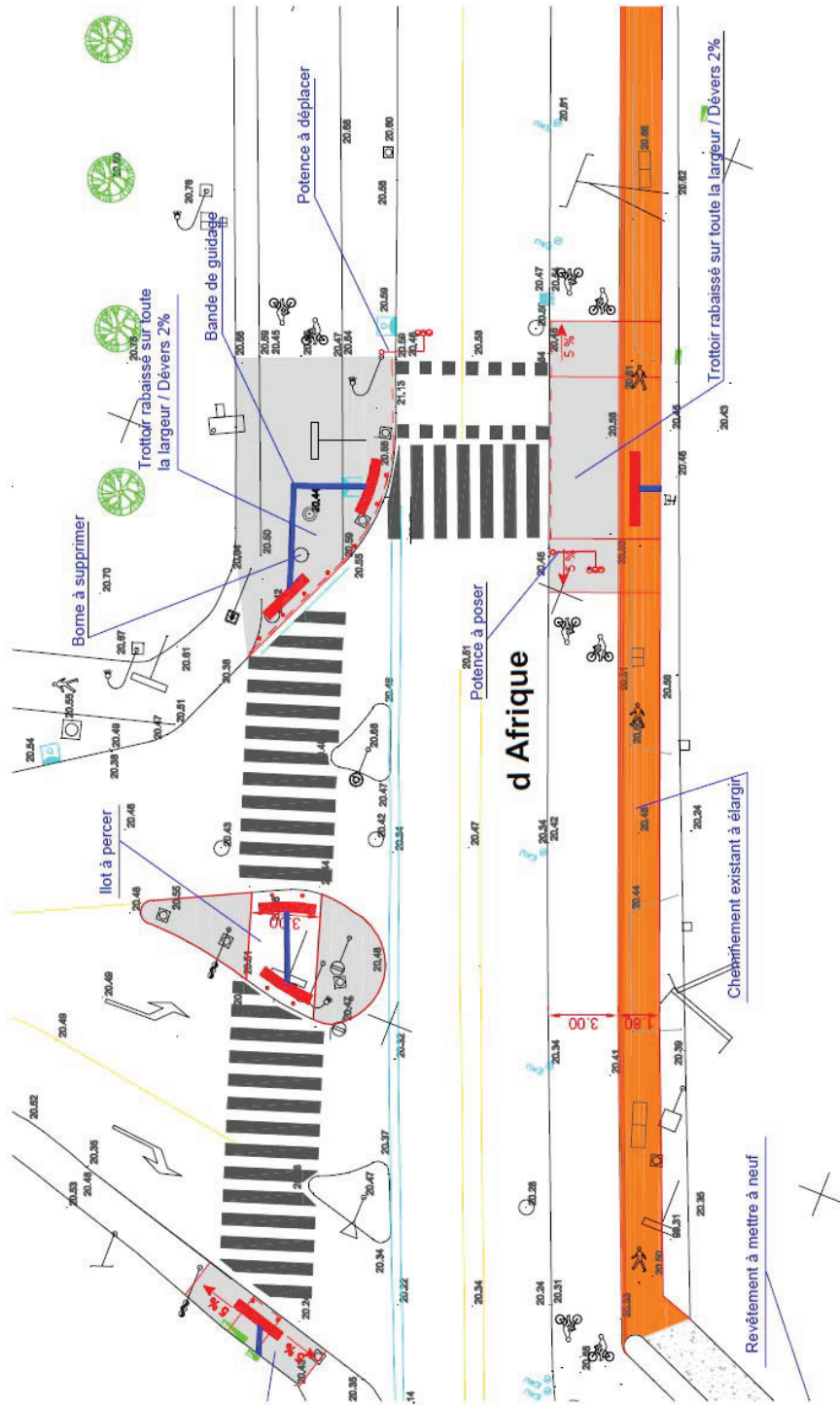
Cas complexe : cheminement guidé entre deux traversées



Les traversées piétonnes (suite)

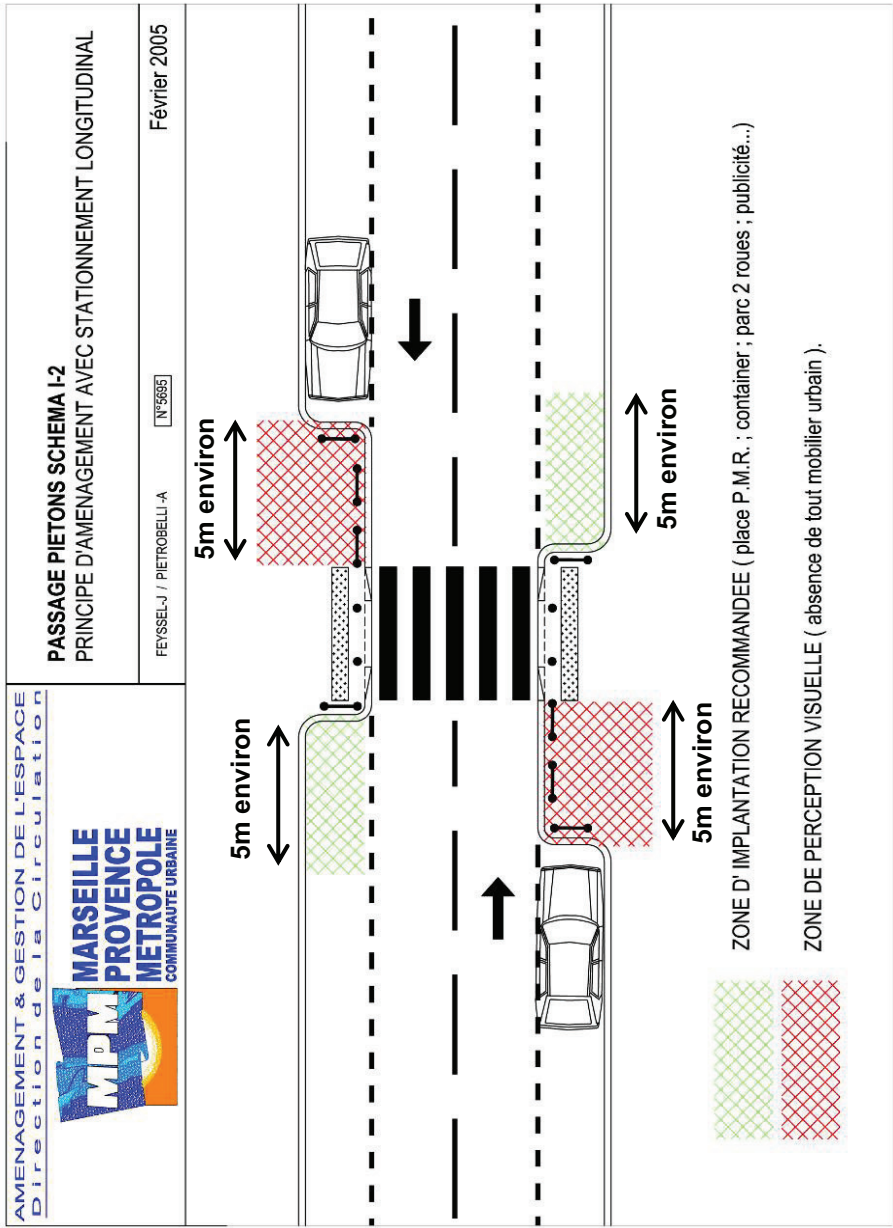
Bande de guidage (suite)

Cas de cohabitation vélos/piétons : implantation de la BEV sur la partie piétonne (orange)



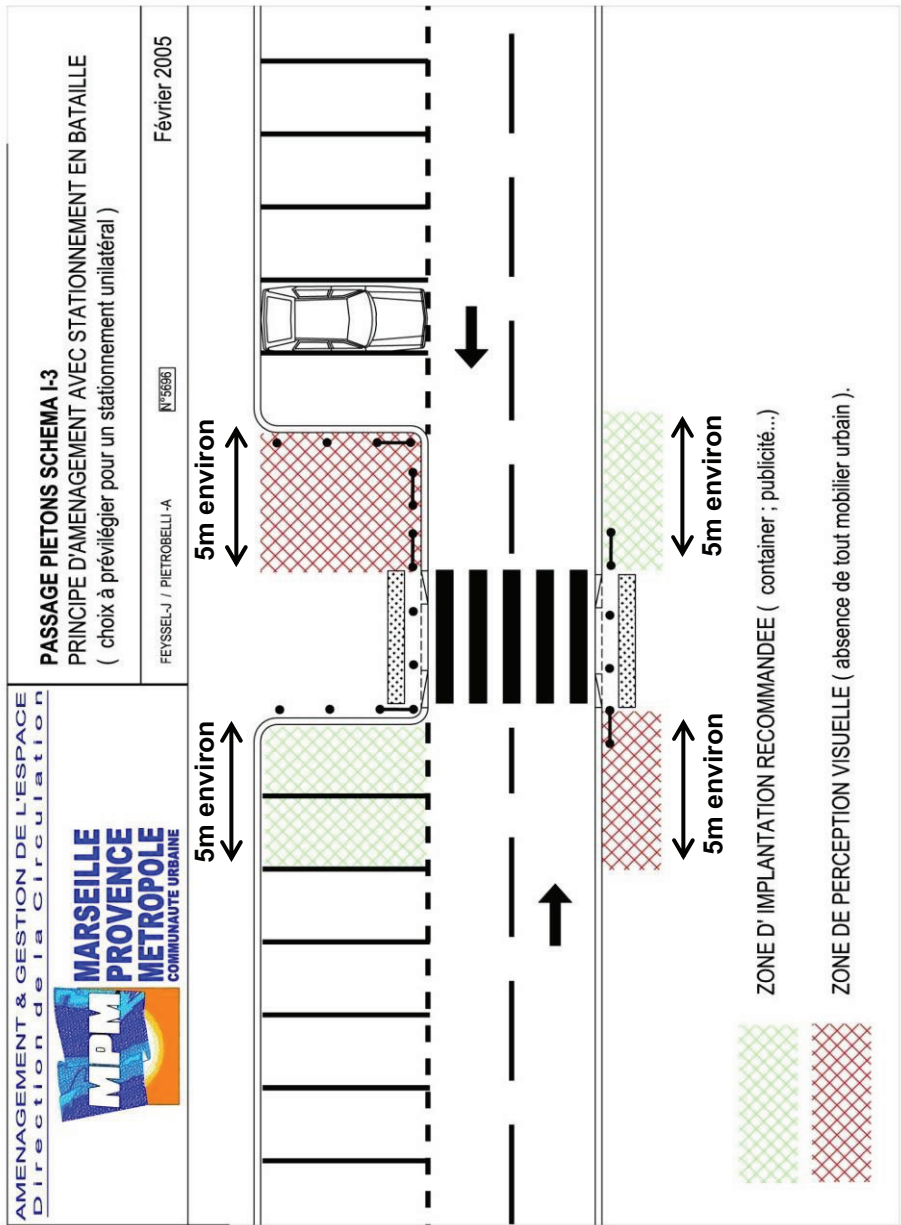
Les traversées piétonnes (suite)

Implantation et visibilité



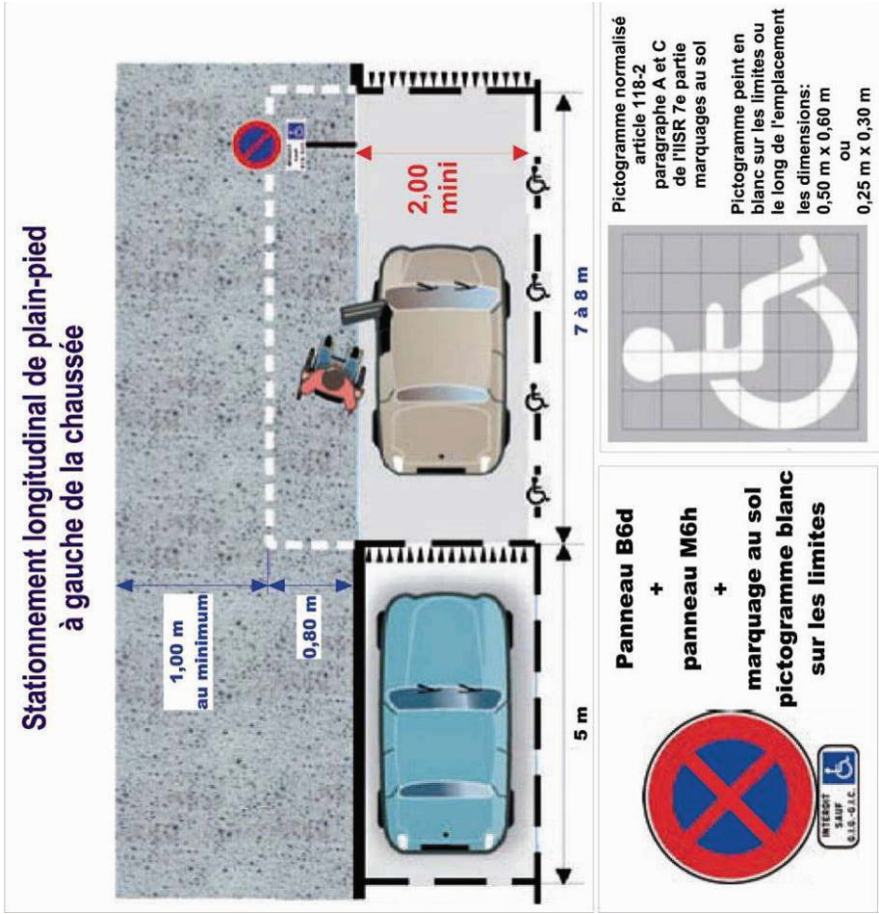
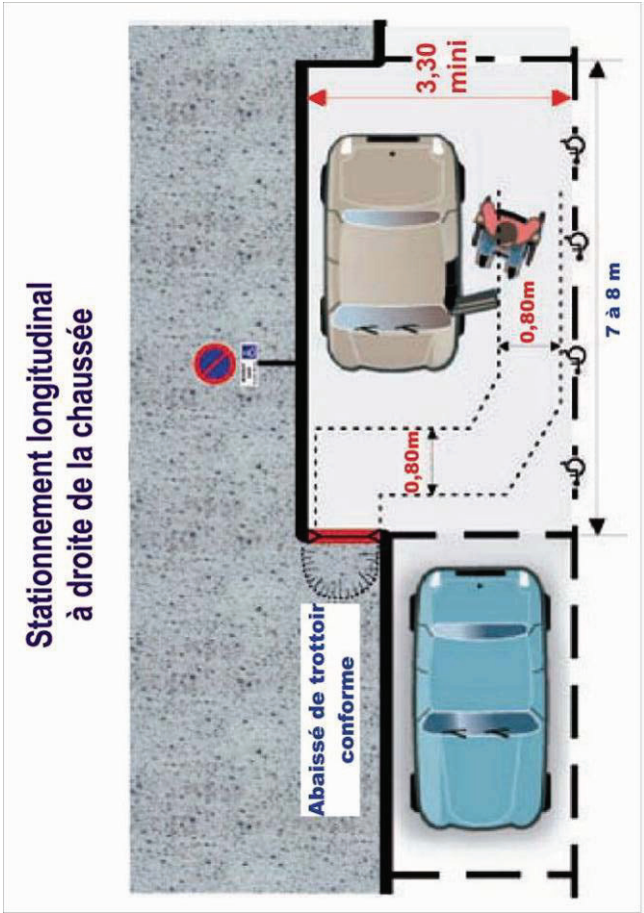
Les traversées piétonnes (suite)

Implantation et visibilité (suite)



Le stationnement réservé aux handicapés

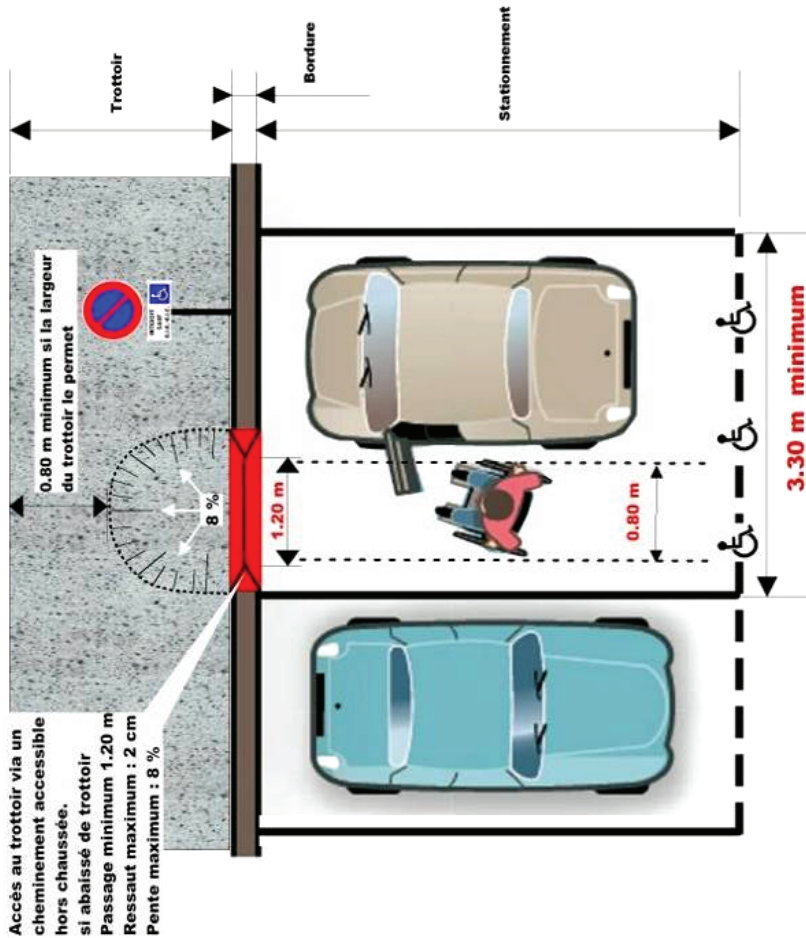
Stationnement longitudinal



Le stationnement réservé aux handicapés (suite)

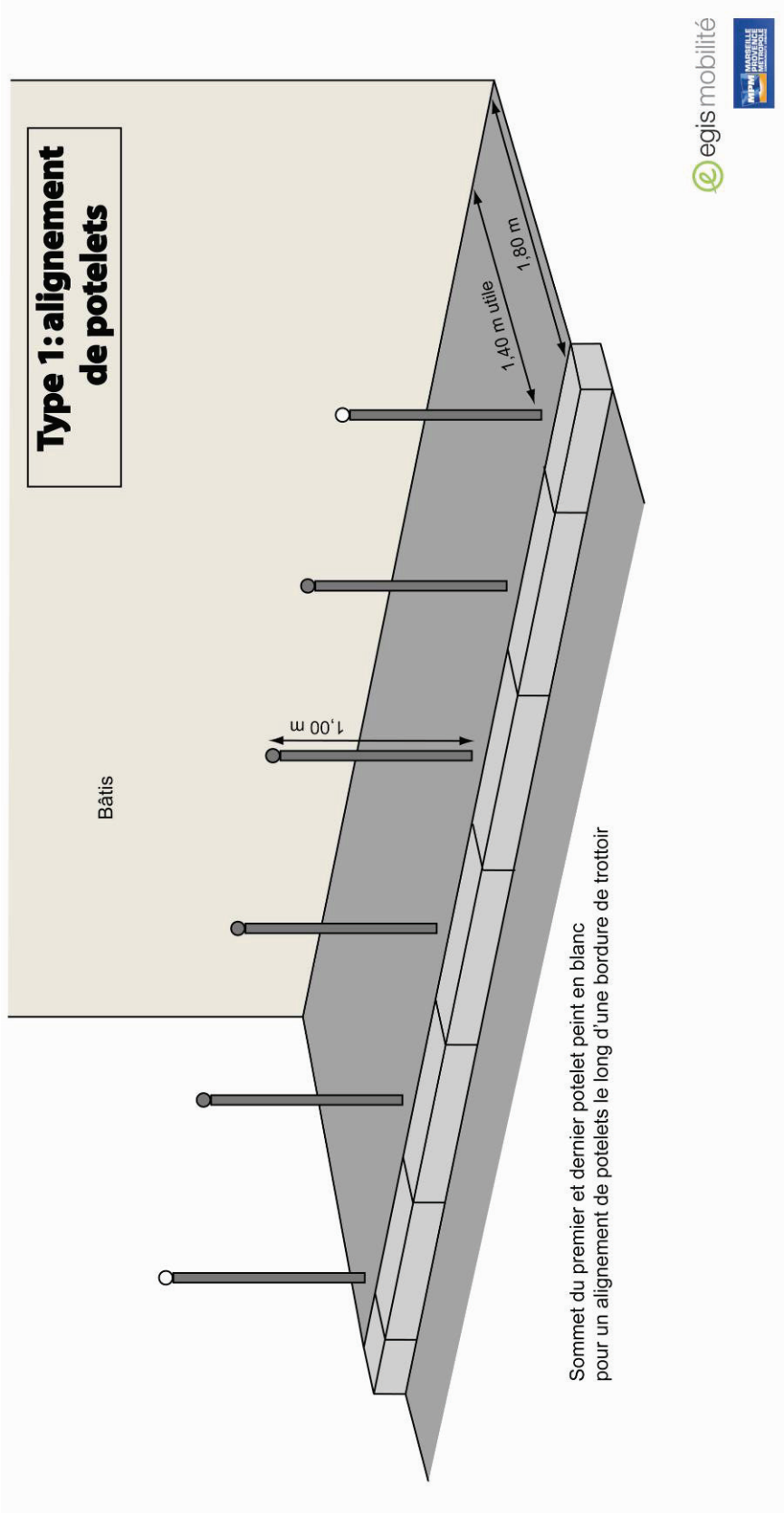
Stationnement en perpendiculaire

AMENAGEMENT TYPE DU STATIONNEMENT RESERVE POUR PERSONNE HANDICAPEE ET A MOBILITE REDUITE configuration en épis ou perpendiculaire



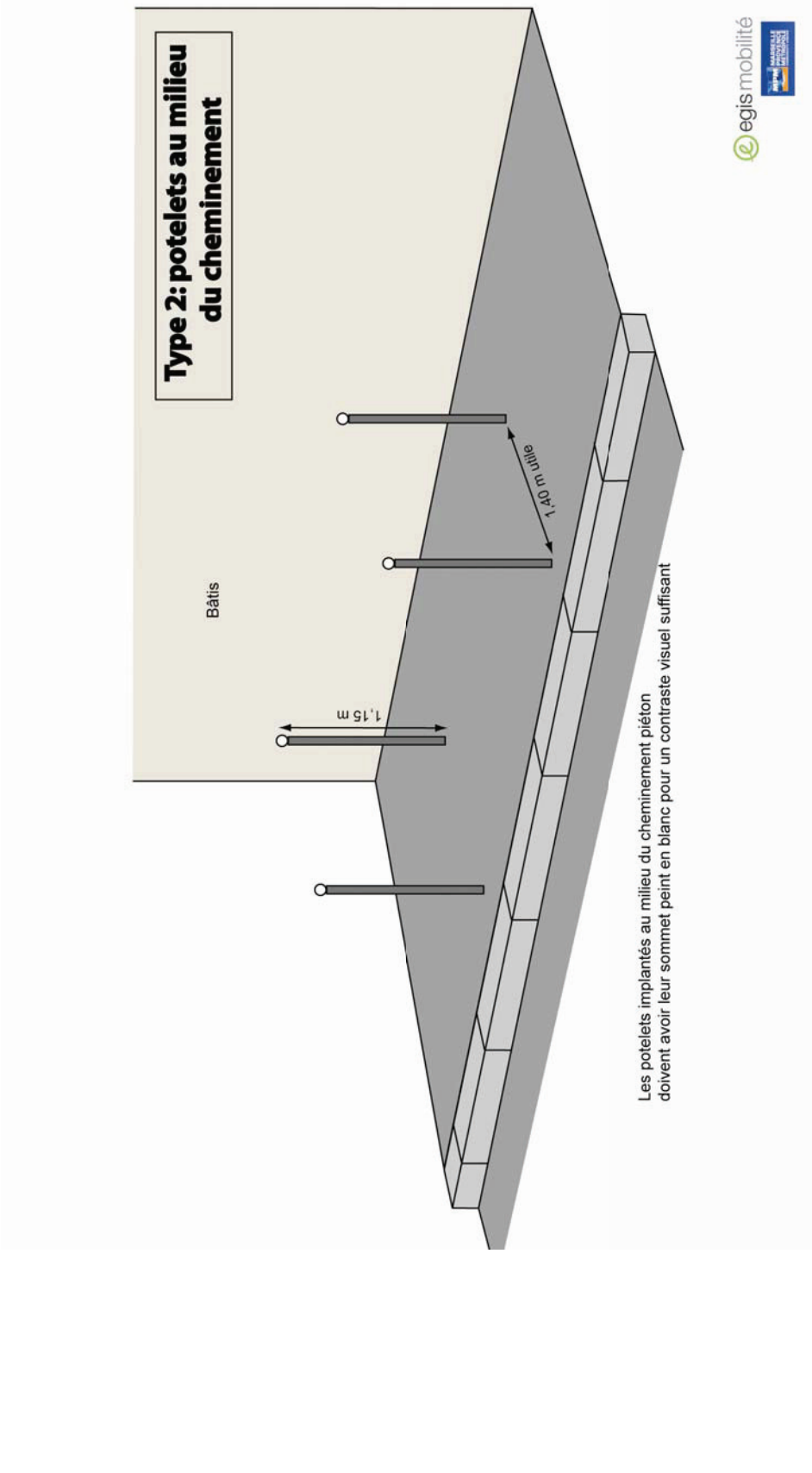
Implantation du mobilier urbain

Obstacles



Implantation du mobilier urbain (suite)

Obstacles (suite)

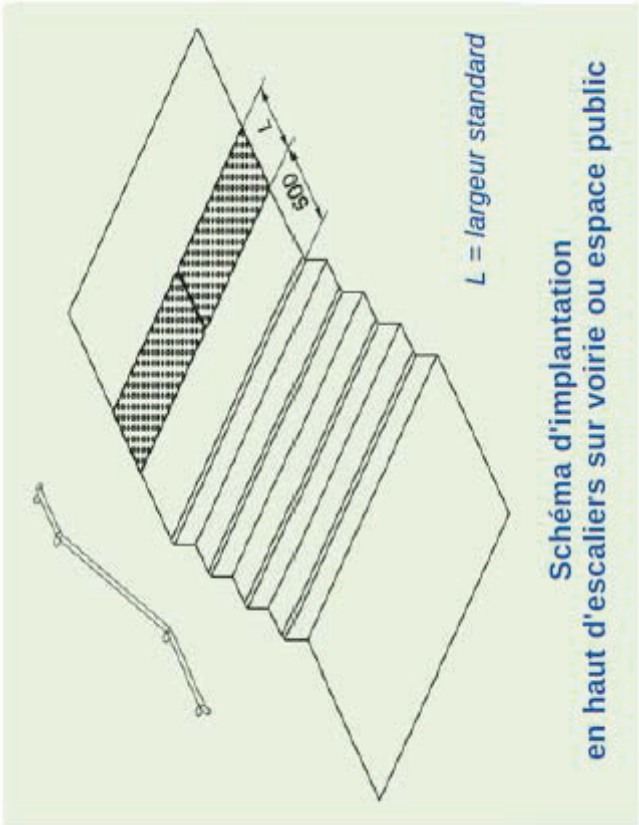


egis mobilité P. DENIS Conseil	Référence : A507127/01	Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics Marseille Provence Métropole		Page 19 sur 35
	Diffusion Restreinte	Phase 3: Fiches techniques - Synthèse		Version : V4

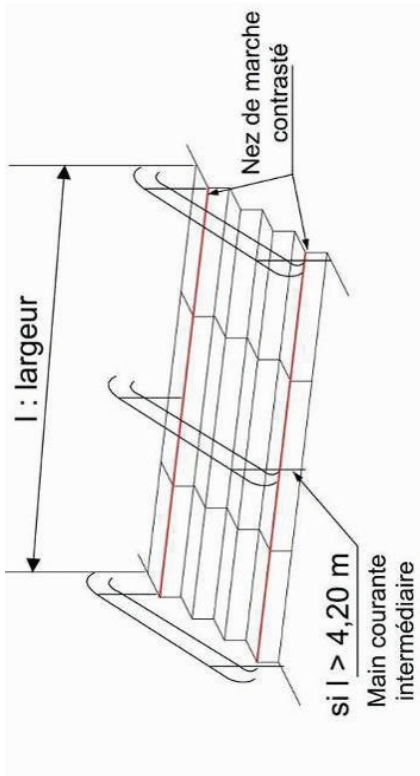
Implantation du mobilier urbain (suite)

Les escaliers

La présence d'une descente d'escalier sur un cheminement (trottoir ou espace public) est un risque important de chute pour une personne aveugle ou malvoyante, en particulier lorsque le flux piéton est important et ne permet donc pas un balayage de la canne suffisant ou une perception auditive ou tactile de l'environnement.

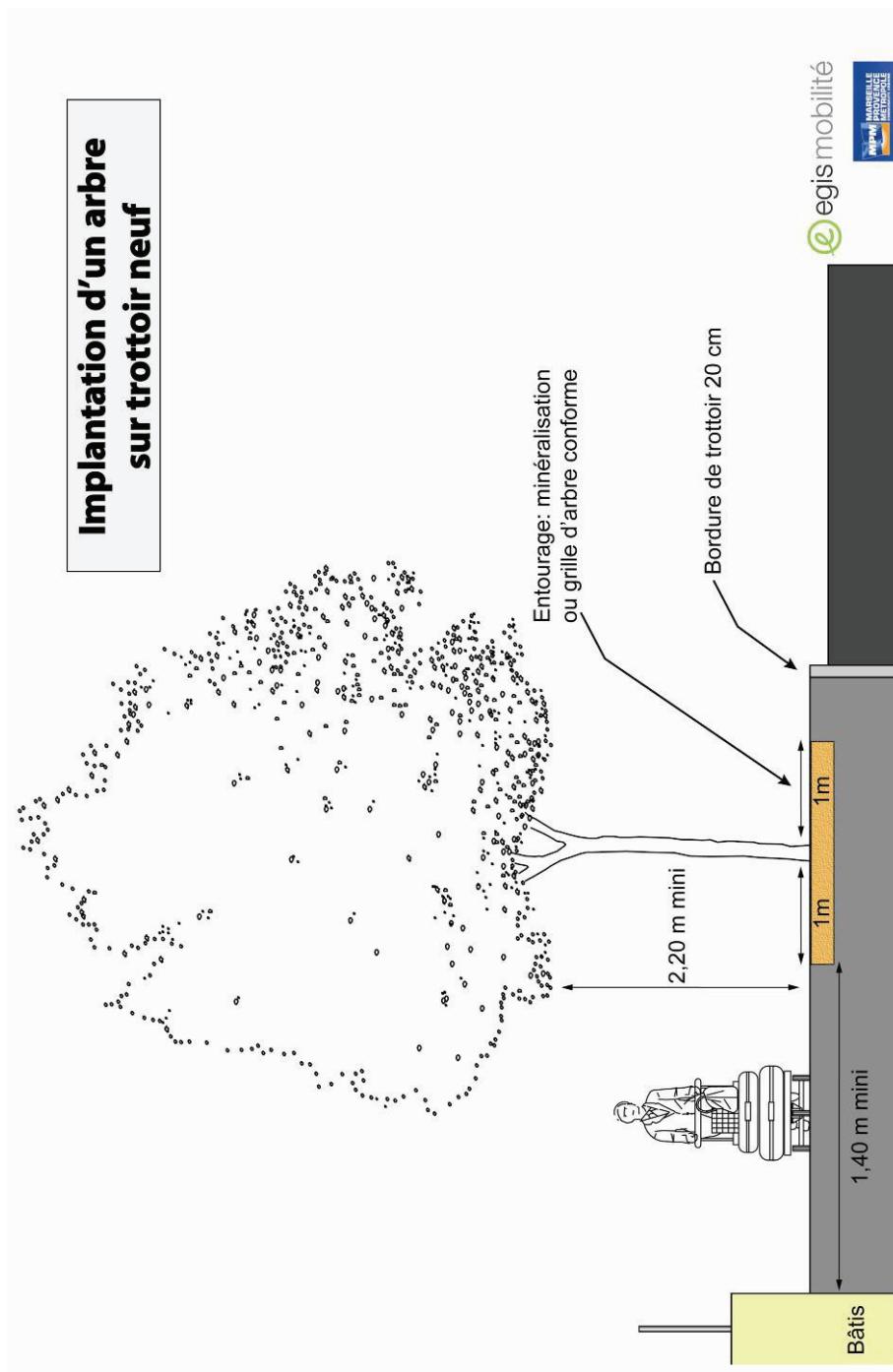


→ La pose de BEV s'applique à chaque volée d'escaliers de trois marches et plus, c'est-à-dire qu'il faut en poser sur un palier intermédiaire de façon à annoncer les marches suivantes, en respectant le pas de freinage par rapport à la marche à descendre.



Implantation du mobilier urbain (suite)

Positionnement des arbres sur voie nouvelle

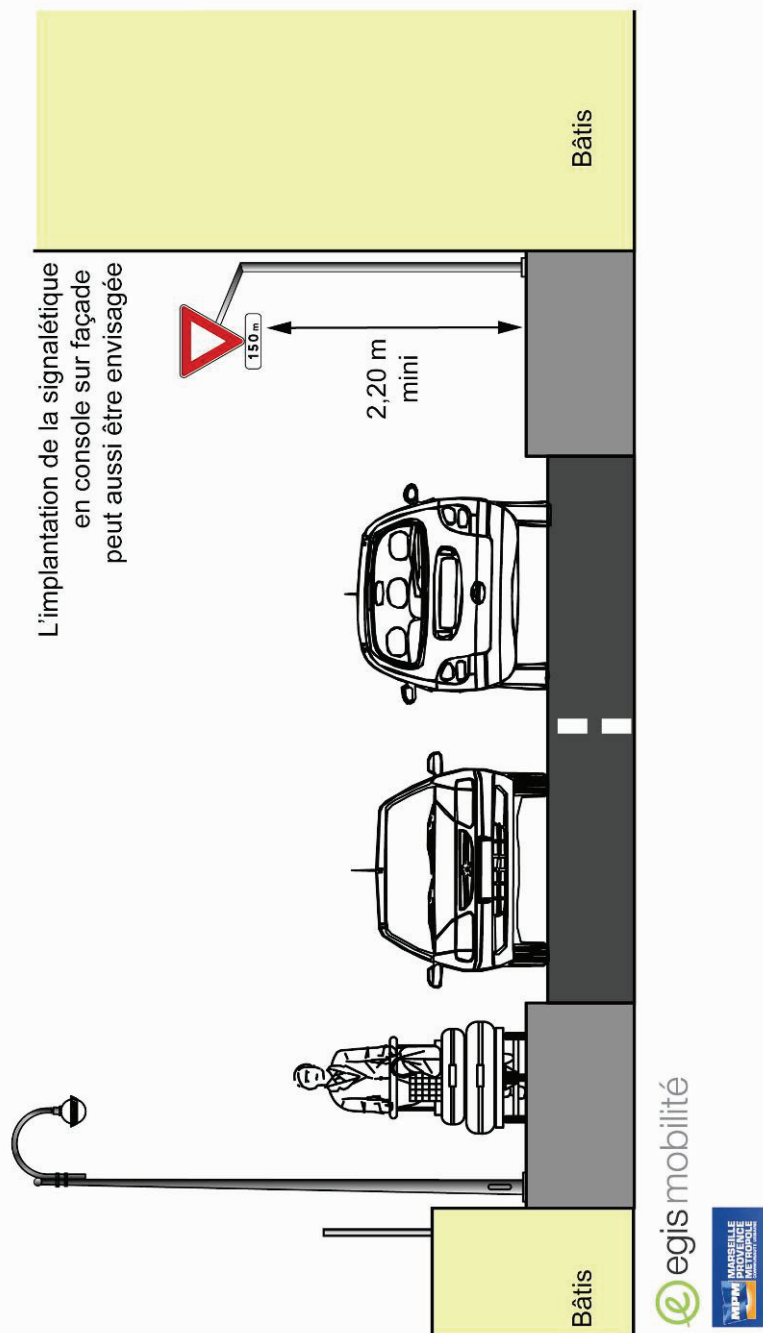


Référence : A507127/01	Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics Marseille Provence Métropole	Page 21 sur 35
Diffusion Restreinte	Phase 3: Fiches techniques - Synthèse	Version : V4

Implantation du mobilier urbain (suite)

Bande technique

Implantation du mobilier urbain sur trottoir étroit



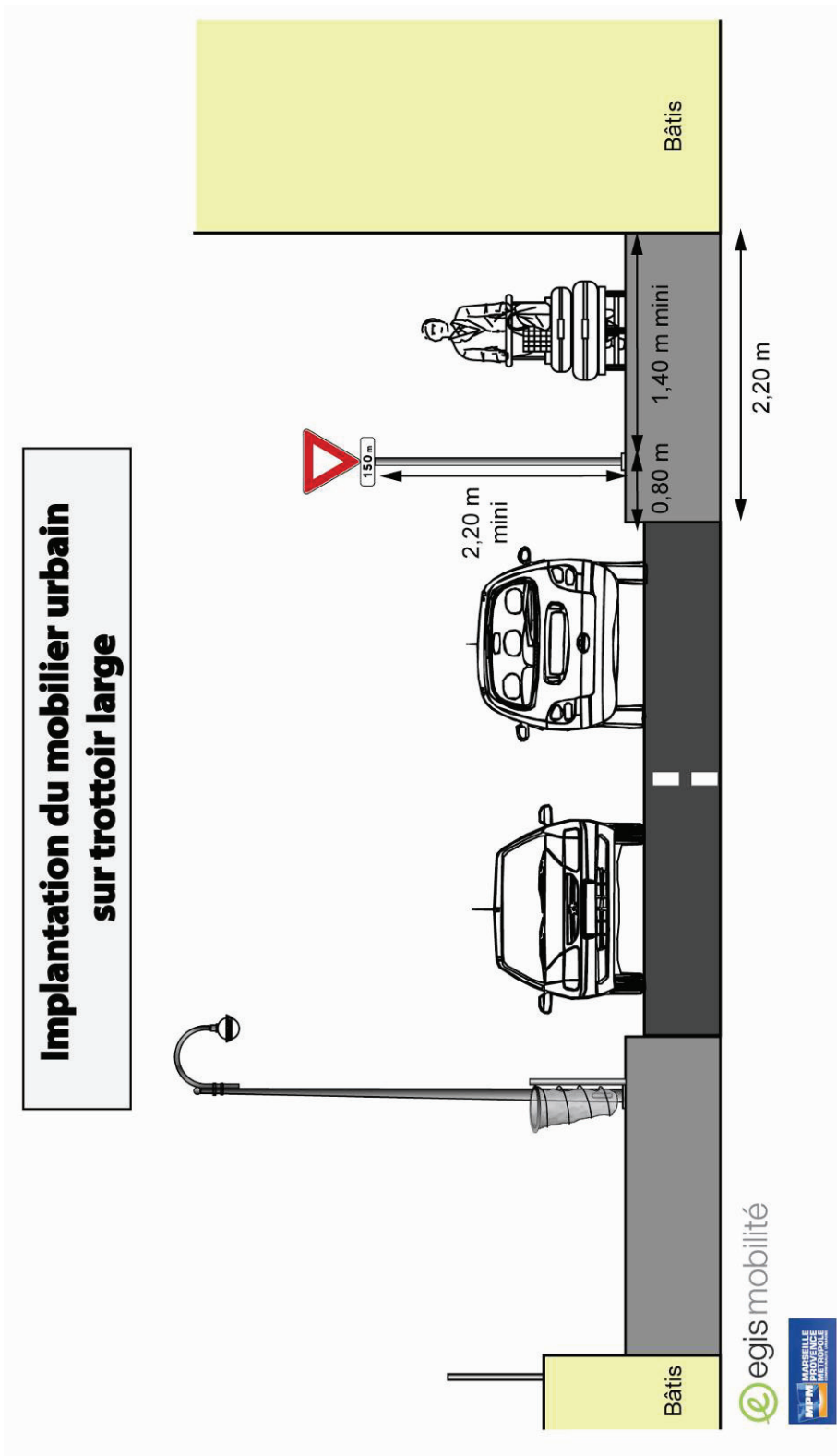
egis mobilité

P. DENIS
Conseil

Référence : A507127/01	Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics Marseille Provence Métropole	Page 22 sur 35
Diffusion Restreinte	Phase 3: Fiches techniques - Synthèse	Version : V4

Implantation du mobilier urbain (suite)

Bande technique (suite)



egis mobilité

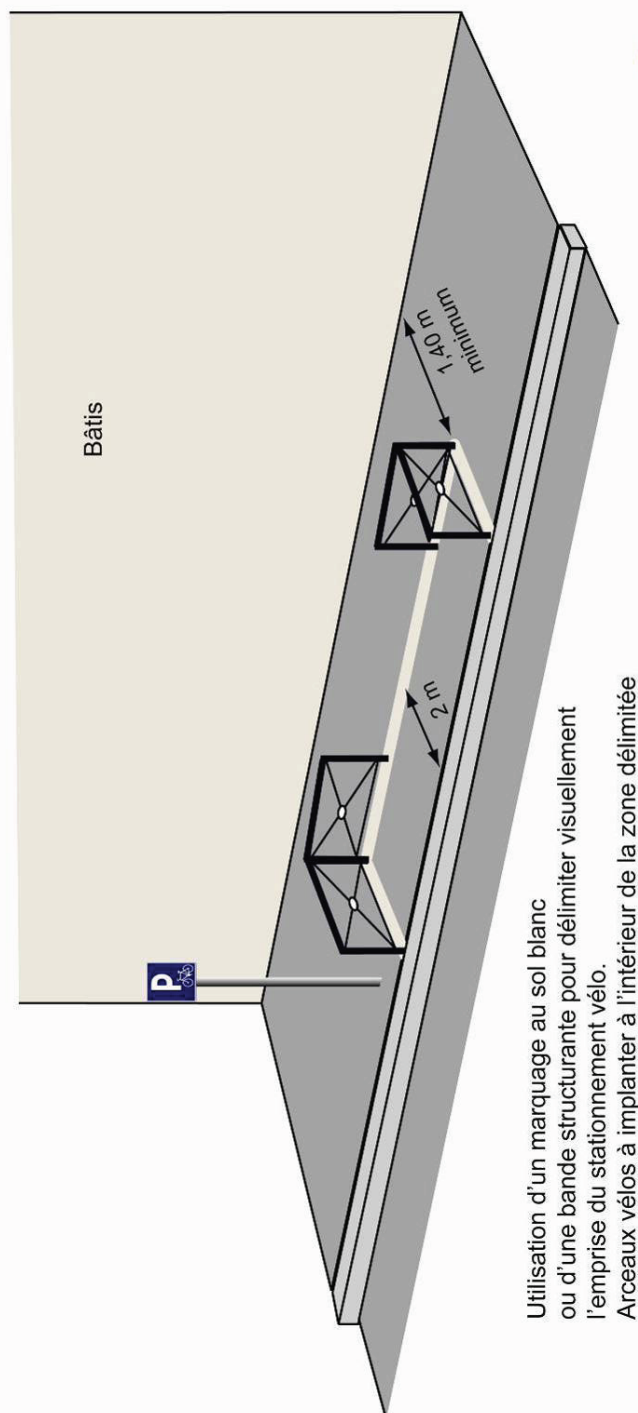
P. DENIS
Conseil

Référence : A507127/01	Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics Marseille Provence Métropole	Page 23 sur 35
Diffusion Restreinte	Phase 3: Fiches techniques - Synthèse	Version : V4

Emplacements spécifiques

Emplacement 2 roues non motorisés

Délimitation physique d'un emplacement vélo sur trottoir



egis mobilité



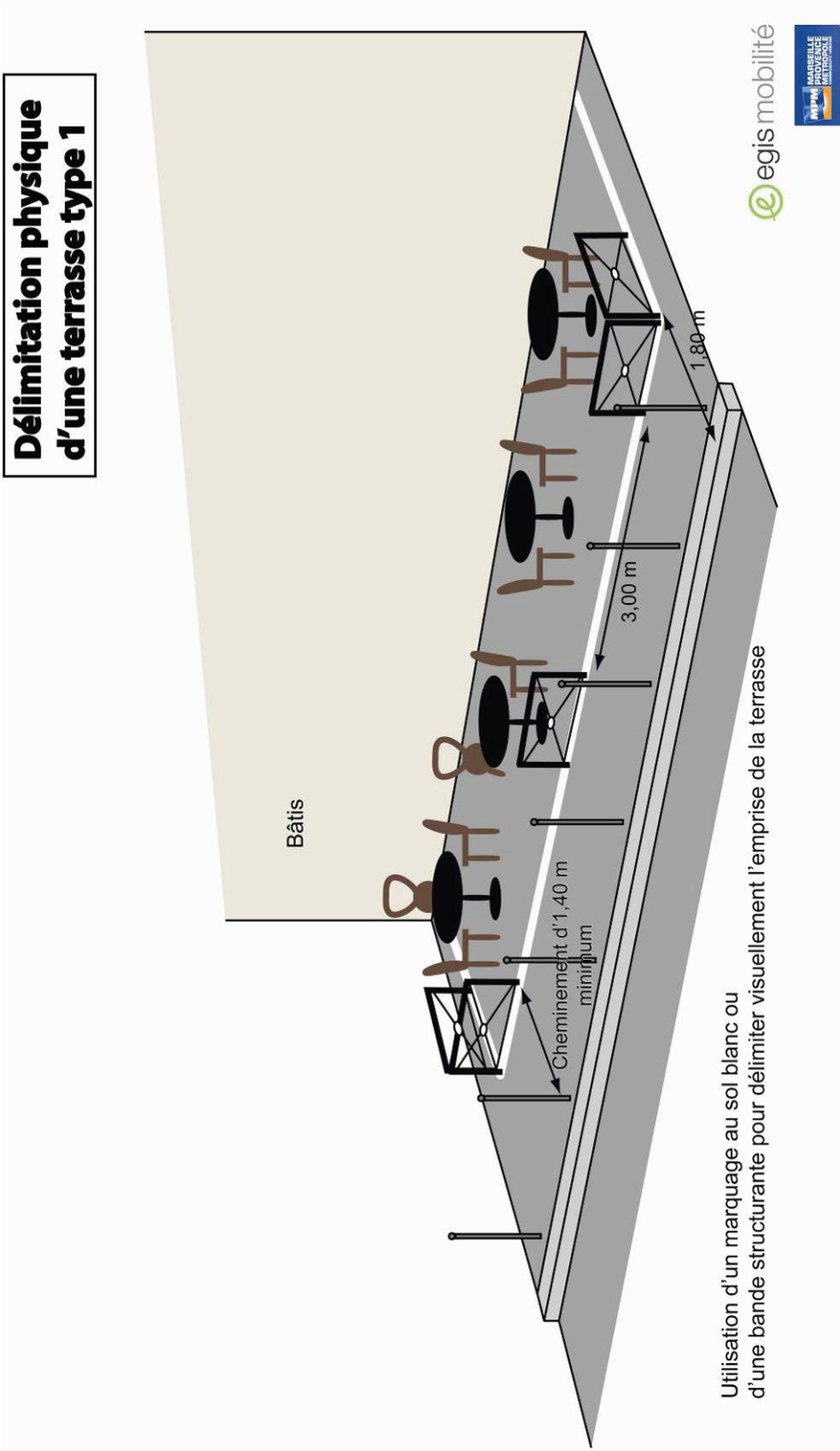
egis mobilité

P. DENIS
Conseil

Référence : A507127/01	Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics Marseille Provence Métropole	Page 24 sur 35
Diffusion Restreinte	Phase 3: Fiches techniques - Synthèse	Version : V4

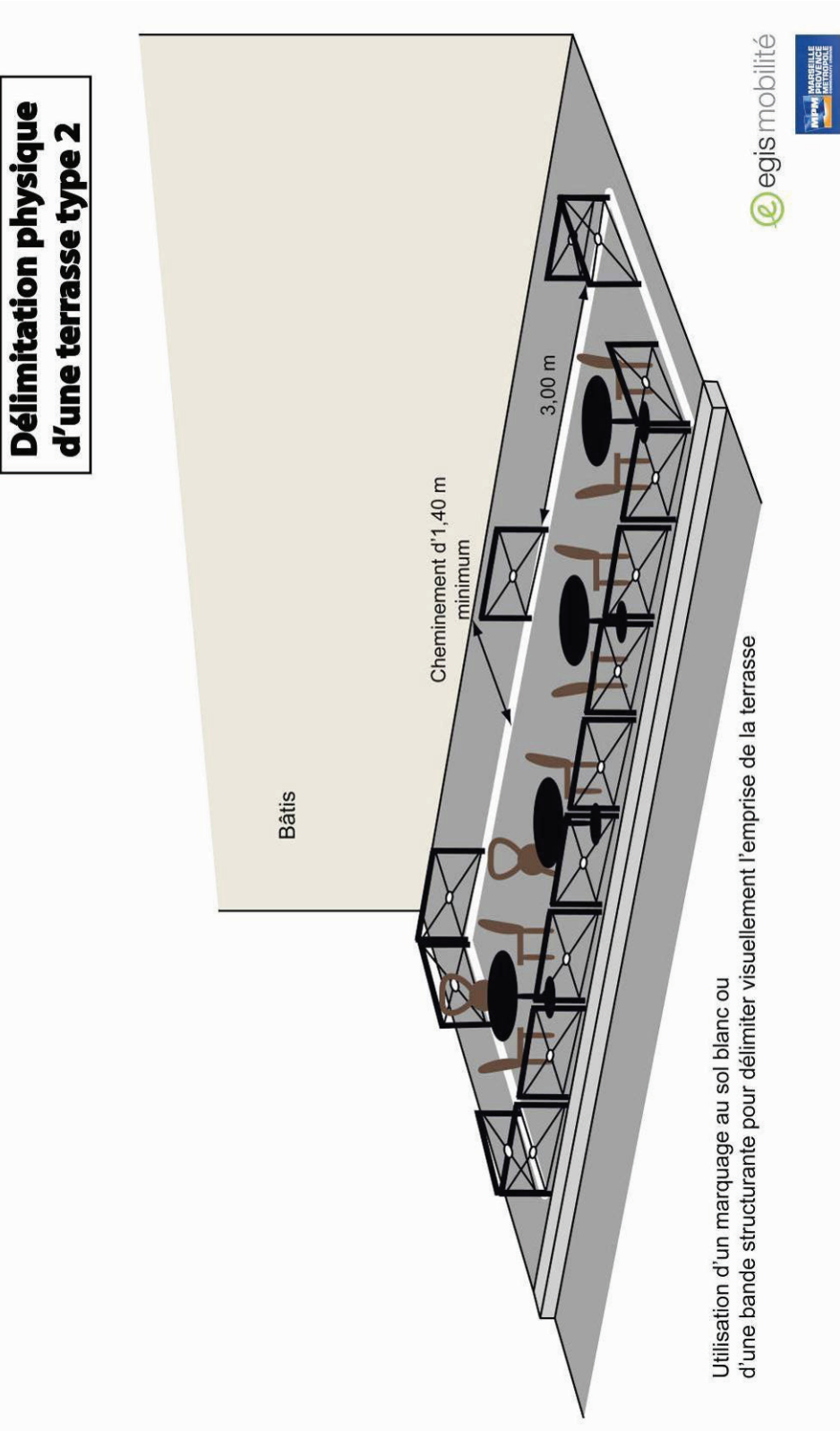
Emplacements spécifiques (suite)

Terrasses de café



Emplacements spécifiques (suite)

Terrasses de café (suite)

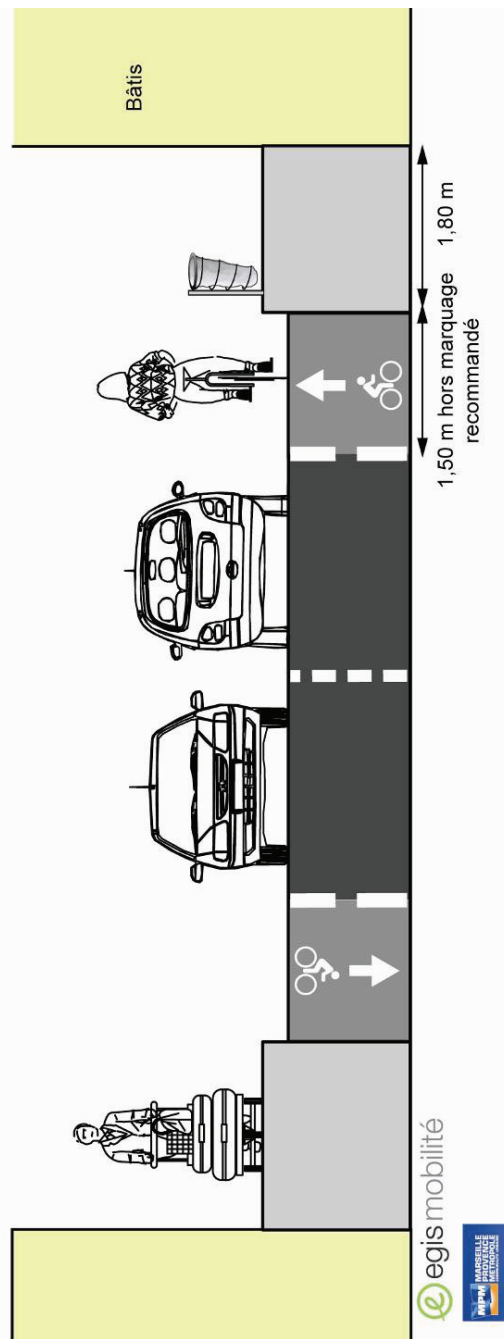


Cohabitation vélos/piétons

En règle générale, la cohabitation piétons/deux roues sur une emprise commune et non séparée est fortement déconseillée. Elle doit être exceptionnelle et justifiée, notamment dans le cas d'un aménagement neuf. Le vélo doit donc disposer, dans la majorité des cas, de son emprise propre (bande ou piste).

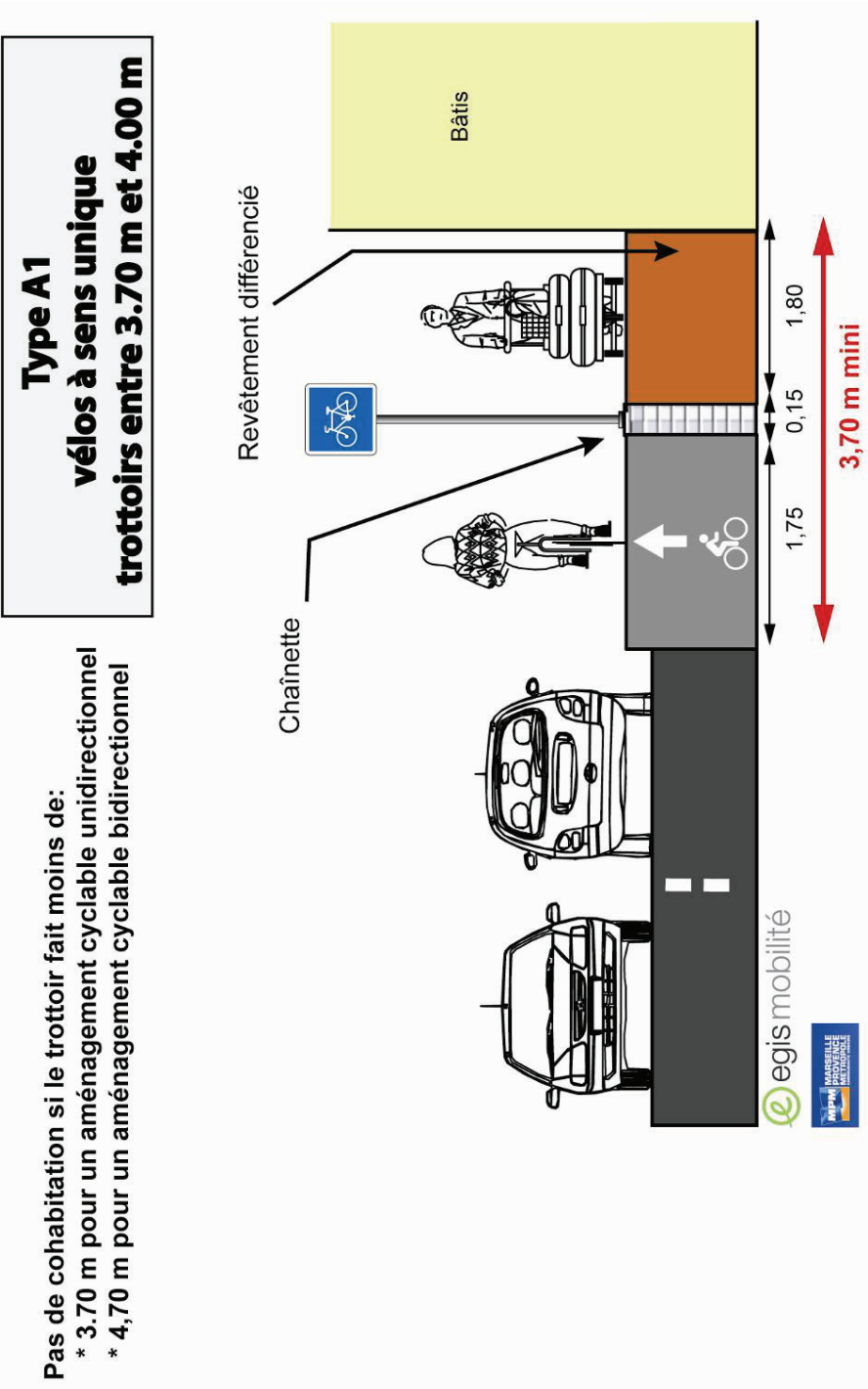
Par ailleurs, le Plan Vélos de MPM qui sera lancé prochainement devra intégrer plus globalement la réflexion sur les aménagements cyclables dans le but de limiter la cohabitation entre les vélos et les piétons.

Exemple d'aménagement conseillé Les bandes cyclables



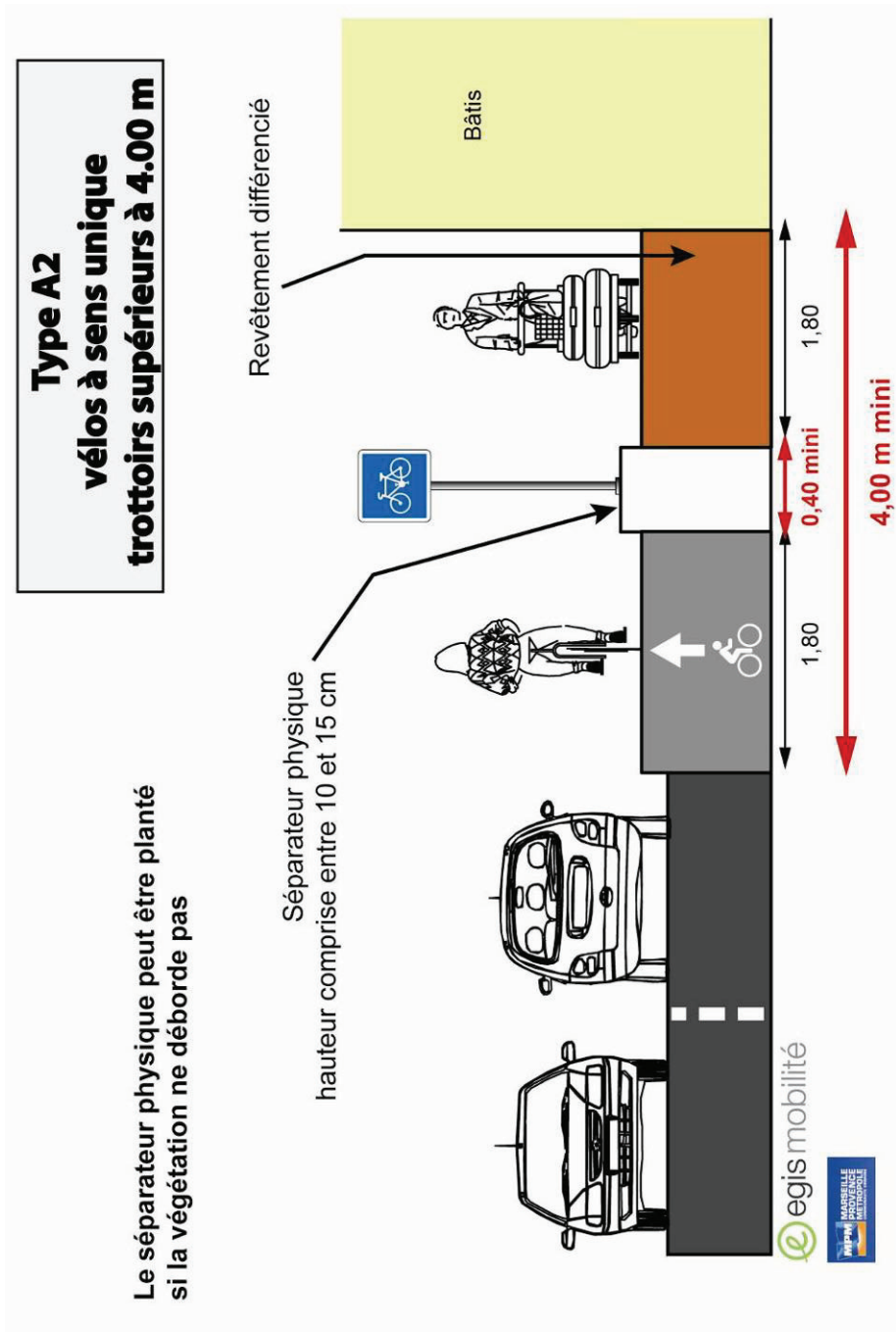
Cohabitation vélos/piétons (suite)

Profil à n'utiliser que dans certains cas contraints.



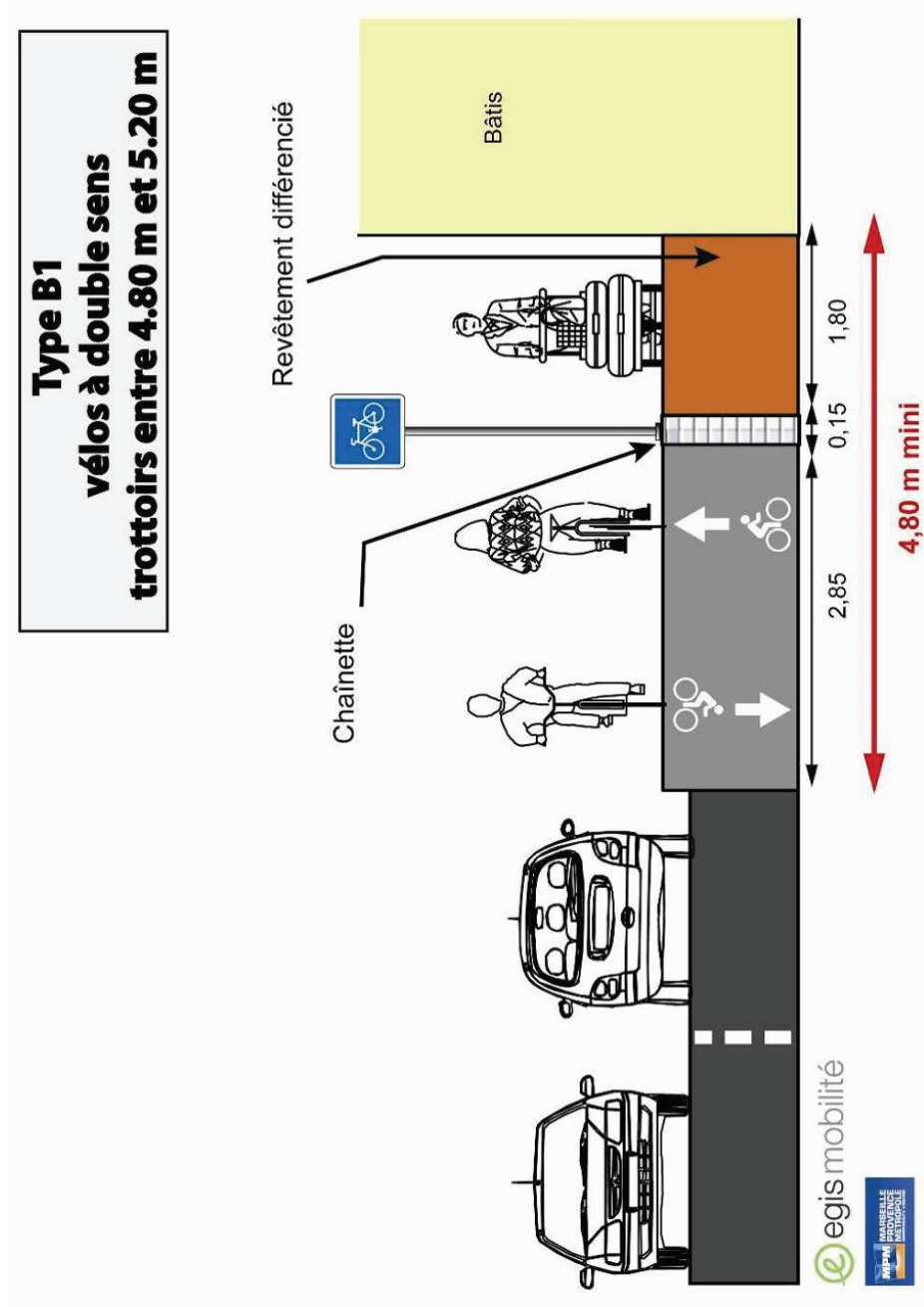
Cohabitation vélos/piétons (suite)

Profil conseillé



Cohabitation vélos/piétons (suite)

Profil à n'utiliser que dans certains cas contraints.

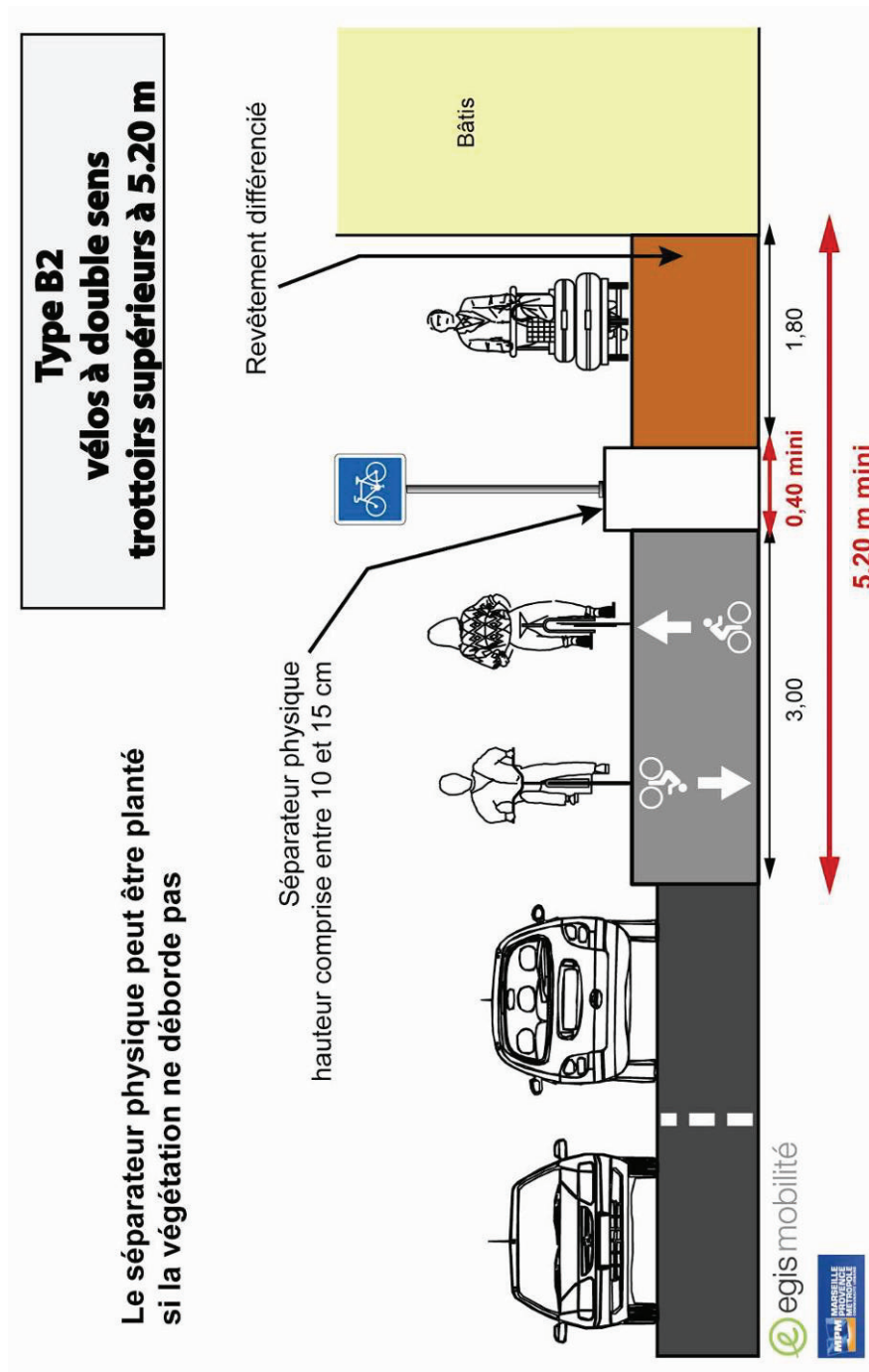


egis mobilité
P. DENIS
Conseil

Référence : A507127/01	Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics Marseille Provence Métropole	Page 30 sur 35
Diffusion Restreinte	Phase 3: Fiches techniques - Synthèse	Version : V4

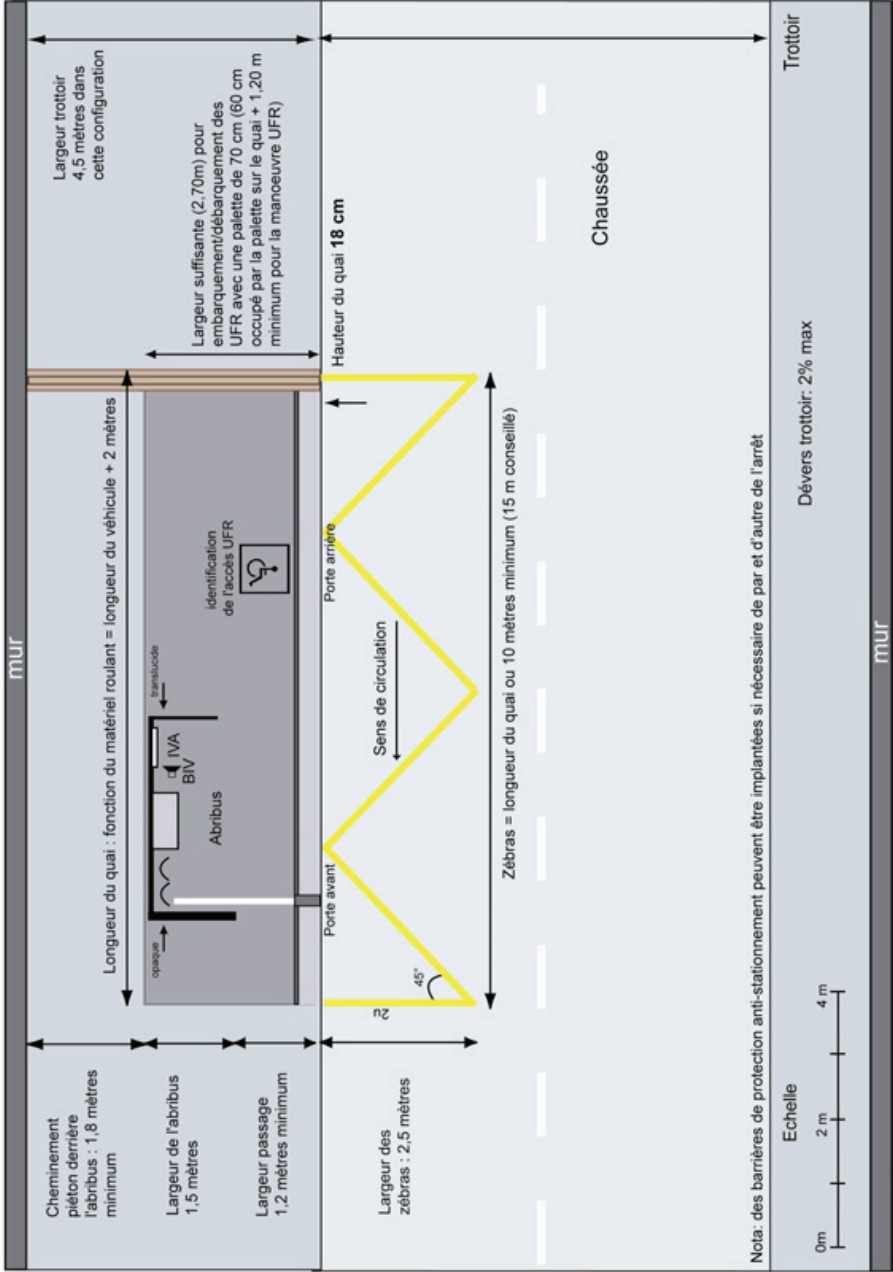
Cohabitation vélos/piétons (suite)

Profil conseillé



Arrêts de bus

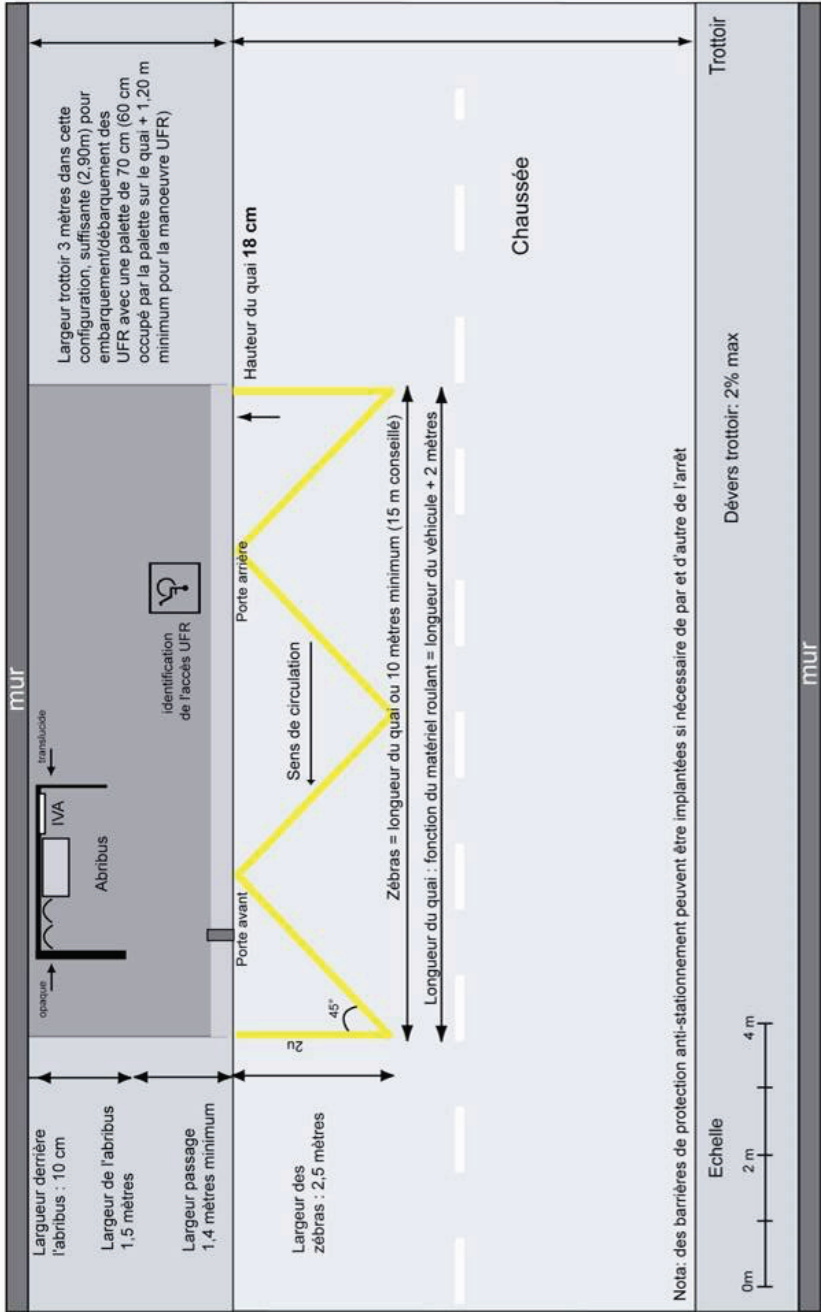
Arrêt de bus confortable



LEGENDE	
	Quai
	Matérialisation du bord de quai + guide (rainure)
	Bande de guidage localisant l'entrée par la porte avant du véhicule
	Bande de repérage de l'arrêt
	Zébras
	Repérage conducteur déterminant l'arrêt du bus et le type de manœuvre nécessaire pour la prise en charge d'un UFR (nécessité d'agenouiller/abaisser le bus ou non)
	Marquage identifiant l'accès UFR
	Banc
	Appui ischiatique
	BIV
	IVA
	Information Voyageur visuelle adaptée au plus grand nombre
	Information Voyageur sonore

Arrêts de bus (suite)

Arrêt aux normes – avec
abribus et cheminement avant



LEGENDE	
	Quai
	Matérialisation du bord de quai + guide (rainure)
	Bande de guidage localisant l'entrée par la porte avant du véhicule
	Bande de repérage de l'arrêt
	Zébras
	Repérage conducteur déterminant l'arrêt du bus et le type de manœuvre nécessaire pour la prise en charge d'un UFR (nécessité d'agenouiller/abaisser le bus ou non)
	Marquage identifiant l'accès UFR
	Banc
	Appui ischiatique
	BIV
	IVA
	Information Voyageur visuelle adaptée au plus grand nombre
	Information Voyageur sonore

Arrêts de bus (suite)

Arrêt aux normes – avec abribus et cheminement arrière

