



©réseau Commissions communales / Commission intercommunale
pour l'accessibilité de la Communauté d'Agglomération Pays-Basque



Référentiel Technique

Aménagement d'un arrêt de transport en commun

Version 7 – janvier 2020

Sommaire

Référentiel Technique Aménagement Quai Bus	4
Avant-propos.....	4
Participants.....	4
Ce référentiel a pour but.....	4
Composition	4
Territoire de mise en œuvre	4
Lexique	5
Références réglementaires	5
Généralités	6
Procédure administrative.....	6
Financement.....	7
A noter.....	8
Milieu urbain : éléments de sécurité – Fiche 1.....	10
Positionnement des arrêts	10
Positionnement des traversées piétonnes.....	10
Milieu urbain : dimension quai bus – Fiche 2.....	11
Largeur du quai bus.....	11
Longueur du quai bus.....	12
Hauteur du quai bus.....	13
Milieu urbain : type d'arrêt – Fiche 3.....	14
Arrêt en ligne.....	14
Arrêt en avancée	14
Arrêt en évitement– CONFIGURATION DEROGATOIRE.....	15
Milieu urbain : type de bordure – Fiche 4.....	16
Bordures quai bus et bordures de raccord.....	16
Bordures raccord sur T2 droite	17
Bordures raccord sur T2 gauche.....	18
Bordures raccord sur T3 droite	19
Bordures raccord sur T3 gauche.....	20
Milieu urbain : principe aménagement quai bus – Fiche 5.....	21
Largeur de cheminement	21
Caractéristiques du cheminement	22
Mobilier urbain.....	23
Information voyageurs	24
Milieu urbain : synthèse	26

Milieu interurbain : éléments de sécurité – Fiche 6	28
Positionnement des arrêts	28
Positionnement des traversées piétonnes.....	28
Milieu interurbain : dimension quai bus – Fiche 7	29
Largeur du quai bus.....	29
Longueur du quai bus.....	30
Hauteur du quai bus.....	31
Milieu interurbain : type d’arrêt – Fiche 8	32
Arrêt en évitement.....	32
Milieu interurbain : type de bordure – Fiche 9	33
Bordures quai bus et bordures de raccord.....	33
Bordures raccord sur T2 droite	34
Bordures raccord sur T2 gauche.....	35
Milieu interurbain : principe aménagement quai bus – Fiche 10	36
Largeur de cheminement	36
Caractéristiques du cheminement	37
Mobilier urbain.....	38
Information voyageurs.....	39
Milieu interurbain : synthèse	41

Référentiel Technique Aménagement Quai Bus

Avant-propos

Ce référentiel technique est un ouvrage collaboratif créé dans le cadre du réseau Commission Communales / Commission Intercommunale pour l'Accessibilité de la Communauté d'Agglomération Pays Basque.

Participants

- ❖ Communauté d'Agglomération Pays Basque ;
- ❖ Communes de : Anglet – Biarritz – Bayonne – Bidart – Boucau – Cambo-les-Bains – Ciboure – Hasparren – Hendaye – Mouguerre – Saint-Jean-de-Luz – Saint-Pée-sur-Nivelle – Urrugne – Ustaritz ;
- ❖ Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour.

Ce référentiel a pour but

- ✓ De contribuer à l'amélioration de la sécurité des usagers et la mise en conformité accessibilité des points d'arrêts ;
- ✓ De participer à la mise en place d'une identité territoriale ;
- ✓ De favoriser les économies d'échelle ;
- ✓ De faciliter les mises en œuvre ;
- ✓ De rationaliser les plans de formation du personnel ;

Composition

Le référentiel est composé de fiches techniques numérotées à partir de 1. Chaque fiche traite d'un sujet précis et pourra être mise à jour au fur et à mesure de l'évolution des textes réglementaires ou des progrès techniques. La mise à jour se fera après concertation des parties prenantes.

Territoire de mise en œuvre

Le référentiel s'applique sur tout le réseau couvert par le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour et pour tous les modes de transports de compétence du Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour :

- Lors de travaux d'aménagement de la voirie
- Lors de travaux liés au Schéma Directeur Agenda d'Accessibilité Programmée (Sd'AP) en vigueur sur le territoire.

Lexique

Conception Universelle : C'est un principe de conception qui met l'Humain au cœur du projet, quel qu'il soit, dans le respect de la sécurité et de la qualité d'usage avec des coûts de réalisation maîtrisés.

Qualité d'usage : se dit d'un objet, d'une situation, s'il est utile, pratique et utilisable par tous.

Milieu urbain : territoire de la commune densément urbanisé.

Milieu interurbain : territoire de la commune peu urbanisé.

Configuration dérogatoire : qui doit faire l'objet d'une demande de dérogation auprès de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM).

Quai bus : espace séparé de la chaussée, délimité par un trottoir rehaussé et aménagé pour l'usage des transports en commun.

Zone attente : partie située entre l'abri voyageurs et la bordure de trottoir.

Zone d'aménagement : partie réservée au mobilier urbain.

Cheminement : partie réservée à la circulation des piétons.

Références réglementaires

- Loi du 11 février 2005 pour l'Égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.
- Arrêté du 15 janvier 2007 et annexes.
- Arrêté du 18 septembre 2012 et annexe.
- Code des Transport article D1112-5.

Pour rappel en cas de litige avec un tiers : ce document n'est pas opposable aux tiers. Seuls les textes relevant de la réglementation feront foi.

Généralités

Procédure administrative

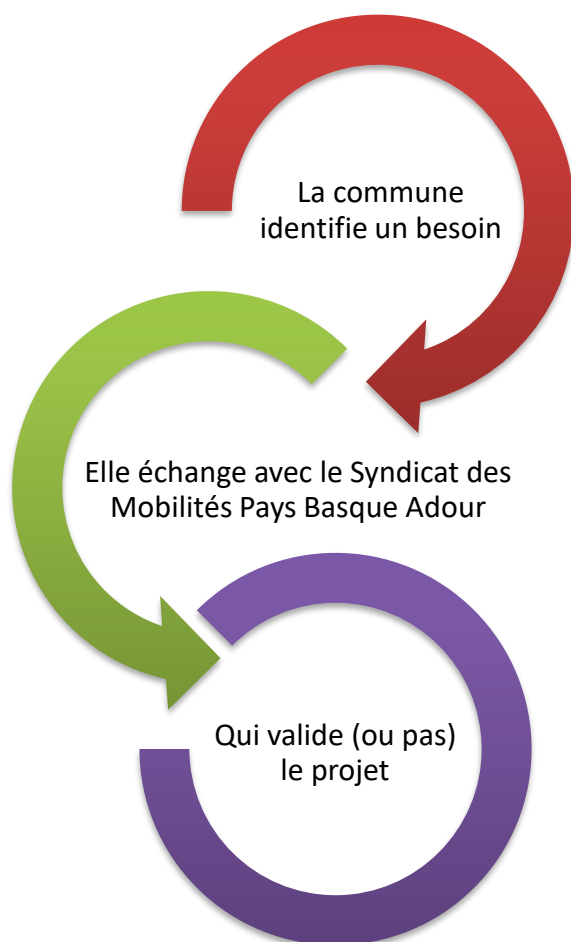
Avant de mettre en œuvre la modification ou la création d'un arrêt, la commune consultera Le Syndicat des mobilités Pays Basque Adour en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités.

Les deux parties échangeront sur l'opportunité de la création de l'arrêt, son emplacement, son équipement.

Le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour proposera une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage à la commune pour le choix du matériel et la mise en œuvre. Dans le cas d'une demande de dérogation, le Syndicat pourra assister la commune dans la préparation de son dossier de demande de dérogation.

La commune présentera un projet final au Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour qui validera avant réalisation.

Dans tous les cas le projet devra respecter les prescriptions réglementaires établies dans ce référentiel technique.



Financement

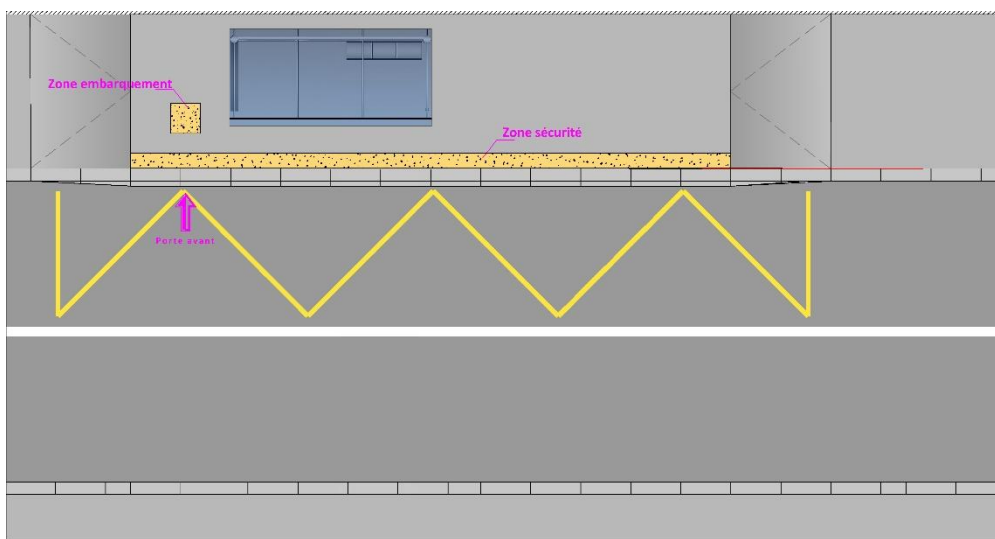
Le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour participe financièrement à la mise aux normes des quais de bus sur tout le territoire. Pour plus de renseignement : contacter le Syndicat.

Le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour réalise les contrastes visuels et tactiles des zones de sécurité et des zones d'embarquement sur les supports en enrobé. Dans tous les autres cas, les travaux seront à la charge de la commune.

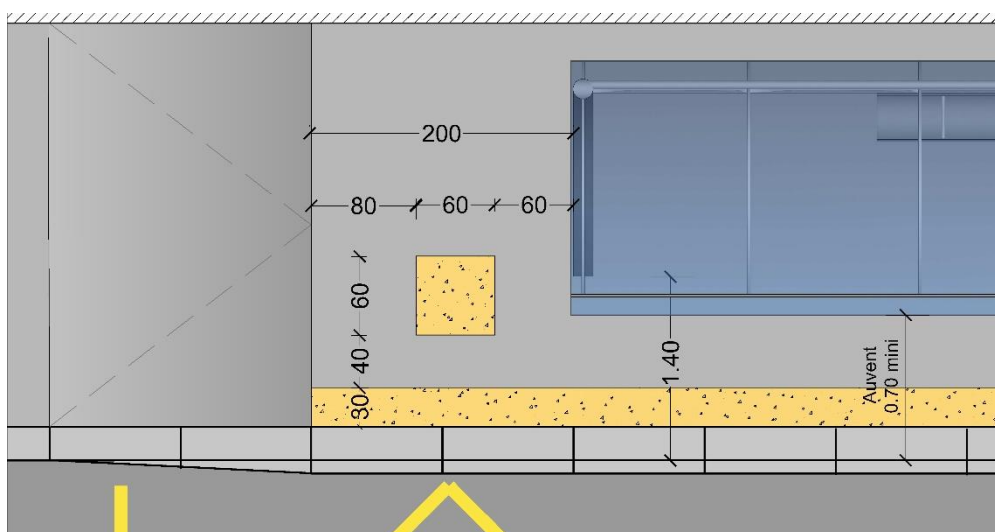
Schéma de principe (recommandation en vue d'harmoniser les pratiques sur le territoire) :

Aménagement quai - bus Standard

Vue générale

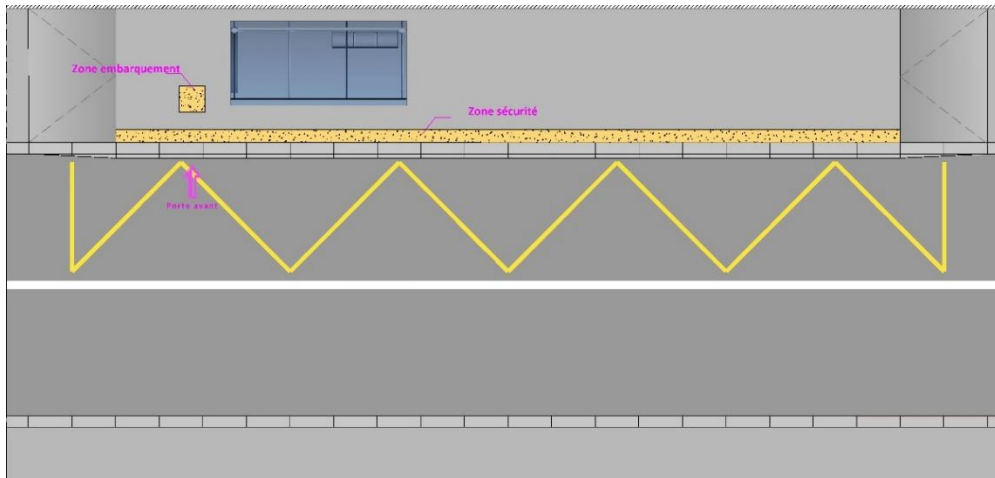


Vue zoom

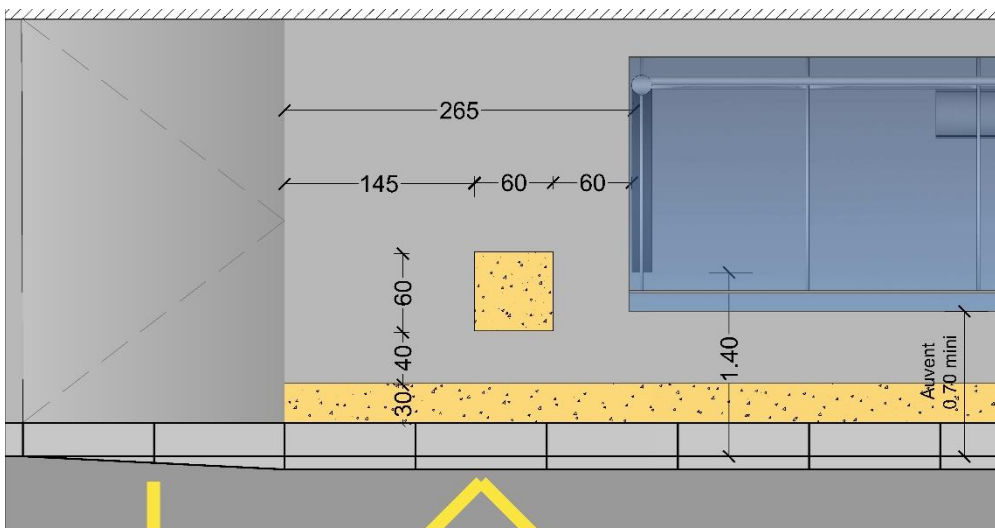


Aménagement quai - bus articulé

Vue générale



Vue zoom



NB : si problème implantation abri, consulter le SMPBA

A noter

Les points d'arrêts identifiés comme arrêt prioritaire dans le Schéma Directeur Agenda d'Accessibilité Programmée (Sd'AP) doivent être mis en accessibilité prioritairement. Pour un aménagement existant, si des travaux ne sont pas prévus ou si le point d'arrêt n'est pas identifié comme arrêt prioritaire dans le Sd'AP, il n'est pas obligatoire de réaliser les travaux de mise aux normes. **Cependant** cela reste fortement conseillé pour le confort de tous.

Chapitre I : aménagement en milieu urbain

Positionnement des arrêts



A proscrire (sécurité voirie) :

- Positionnement dans un virage
- Positionnement dans un rond-point
- Positionnement en haut d'une côte

Positionnement des traversées piétonnes

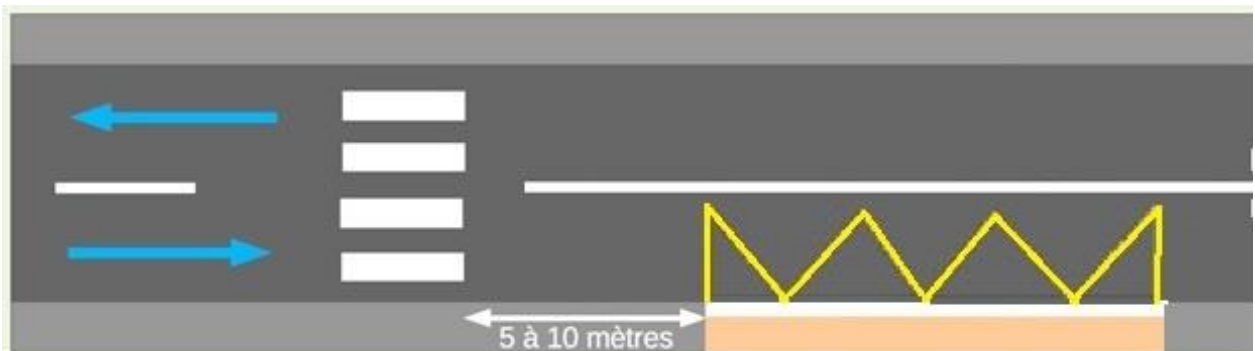


A proscrire :

- Positionnement devant le bus



Qualité d'usage : Pour plus de sécurité, favoriser les arrêts décalés et positionner la traversée piétonne à **5 m minimum** ou **10 m recommandé** de l'arrêt de transport en commun.



Source : Guide CEREMA – « Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort ». En téléchargement sur www.cerema.fr

Recommandations : positionner chaque fois que possible la traversée piétonne minimum à :

- 5 m sur une voie limitée à 30 km/h.
- 10 m sur une voie limitée à 50 km/h.

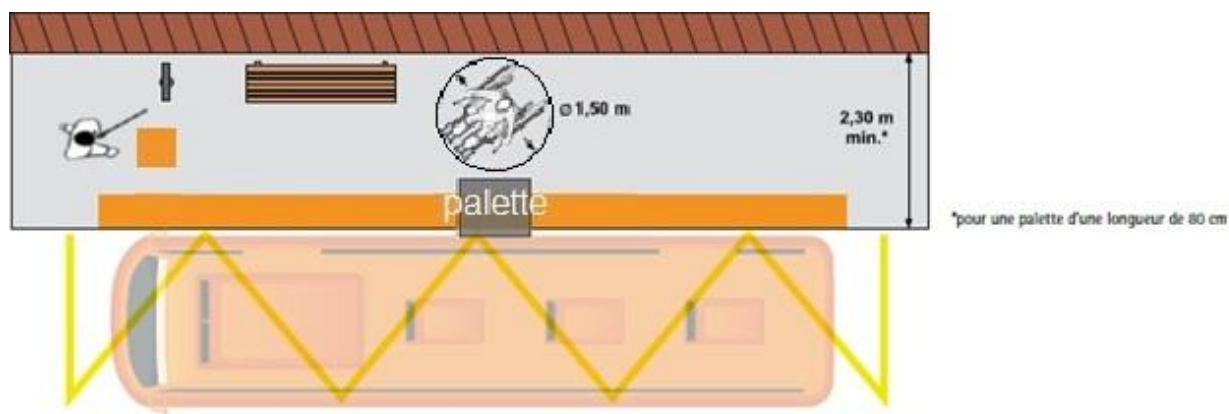
Cas particulier : dans le cas d'une **voie en sens unique** il pourra être dérogé aux recommandations ci-dessus, toutefois dans le respect de l'application du code de la route.

Largeur du quai bus

Aménagement avec poteau

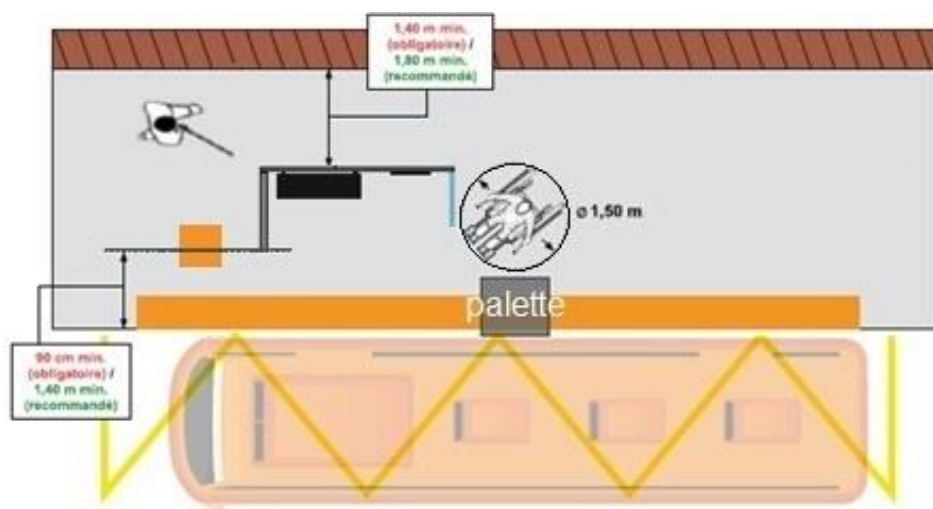
Emprise standard = 2.30 m

Emprise minimale (sous réserve accord Syndicat des mobilités) = 1.50 m (y compris bordure trottoir)



Source : Guide CEREMA – « Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort ». En téléchargement sur www.cerema.fr

Aménagement avec abri (cheminement derrière l'abri)

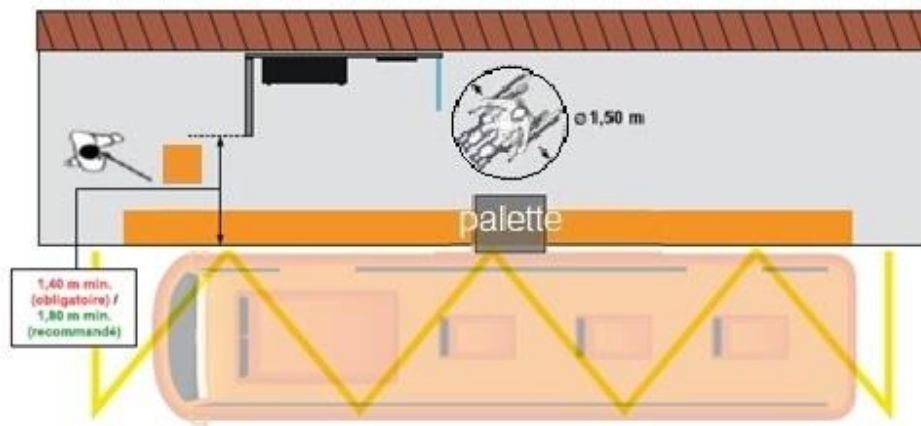


Source : Guide CEREMA – « Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort ». En téléchargement sur www.cerema.fr

- Largeur cheminement minimum 1.40 m (arrière de l'abri)
- Largeur passage minimum 0.90 m (devant de l'abri)

NB : schéma à adapter selon la largeur du retour abri

Aménagement avec abri (cheminement devant l'abri)



Source : Guide CEREMA – « Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort ». En téléchargement sur www.cerema.fr

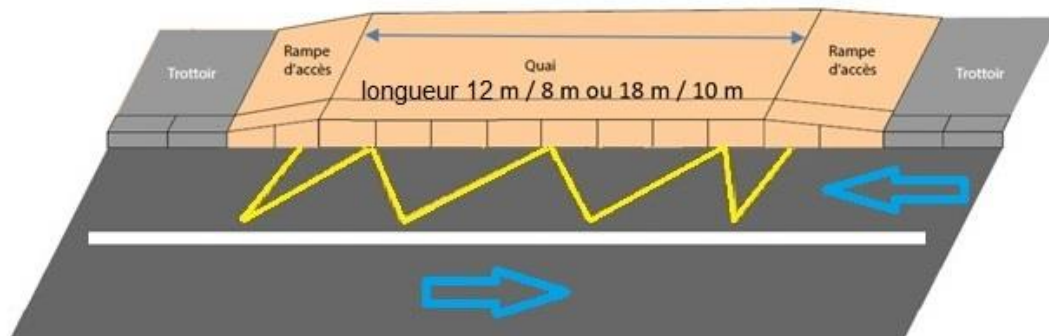
- Largeur cheminement minimum : 1.40 m (devant l'abri)

NB : schéma à adapter selon la largeur du retour abri

Longueur du quai bus

Longueur standard : 12 m de quai hors rampants ou 8 m si contraintes techniques.

Longueur rallongée (arrêt desservi par des bus articulés) : 18 m de quai hors rampants ou 10 m si contraintes techniques.



Préconisations :

La dimension du quai doit être adaptée à la configuration des lieux.

Dans les cas suivants :

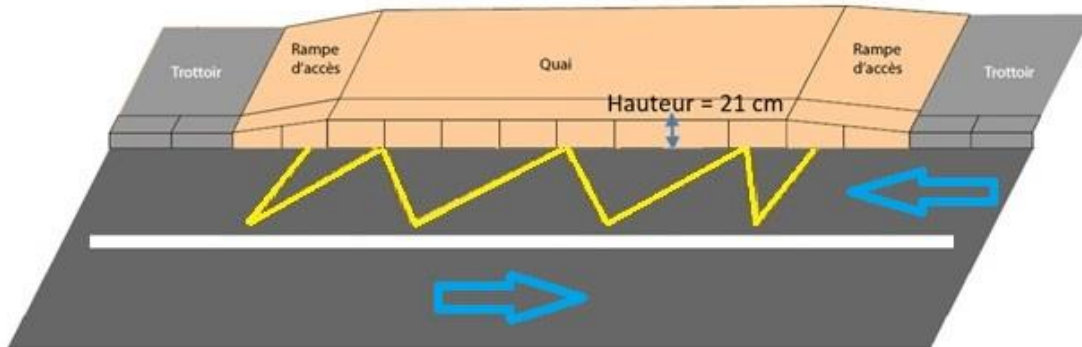
- Aménagement pour les navettes
- Aménagement particulier (ex : abri voyageur inversé)

→ [Consulter le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour](#)

Hauteur du quai bus

CONTEXTE REGLEMENTAIRE : Arrêté du 15 janvier 2007 - extrait

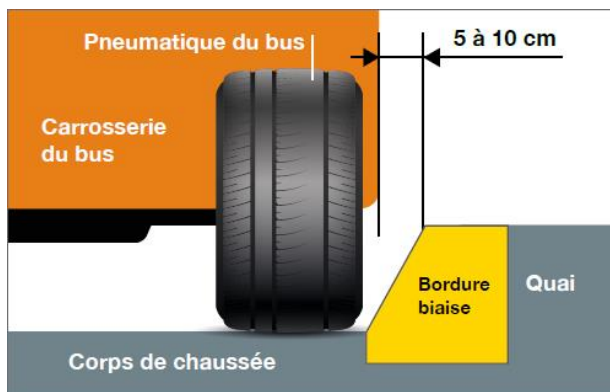
L'emplacement d'arrêt, jusqu'à la bordure, est situé à une hauteur adaptée aux matériels roulants qui circulent sur la ligne de transport.



Hauteur du quai : 21 cm sauf dans le cas d'un aménagement en évitement où la hauteur de quai sera ramenée à 18 cm.



Qualité d'usage : Pour faciliter l'accostage des bus, et l'accès au bus pour les passagers on utilisera des **bordures biaises**.



Source : Guide CEREMA – « Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort ». En téléchargement sur www.cerema.fr

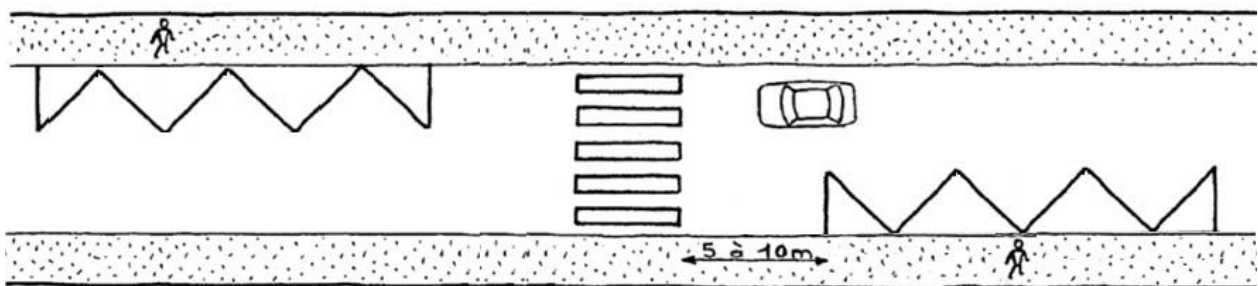
Remarque : Lors de la mise en œuvre penser à mesurer le trottoir à partir du haut de la bordure pour obtenir la largeur minimum de trottoir de 1.50 m (aire de rotation pour les usagers en fauteuil roulant). Ne pas tenir compte du fil d'eau car avec le biais de la bordure on perd quelques centimètres.

Milieu urbain : type d'arrêt – Fiche 3

CONTEXTE REGLEMENTAIRE : Arrêté du 15 janvier 2007 - extrait

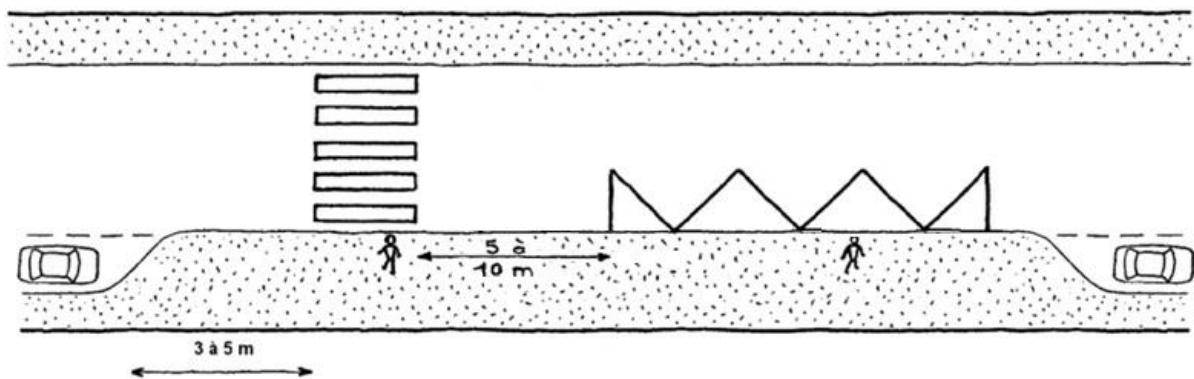
En milieu urbain, sauf en cas d'impossibilité technique, les arrêts sont aménagés en alignement ou « en avancée ».

Arrêt en ligne



Source : Guide CEREMA – « Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort ». En téléchargement sur www.cerema.fr

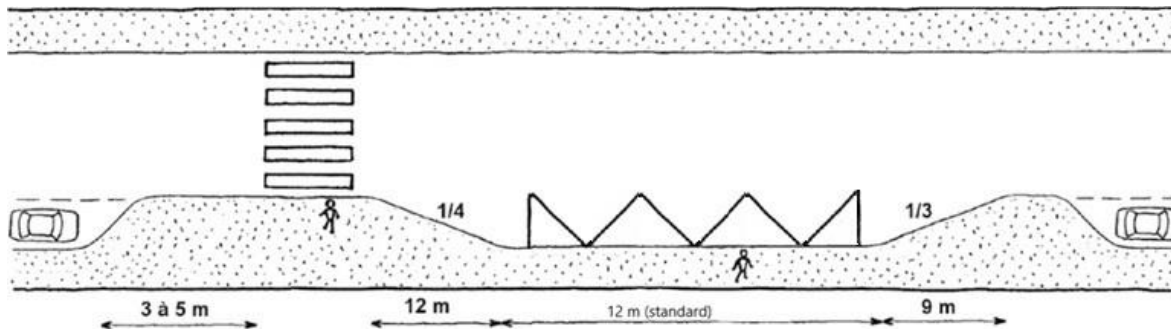
Arrêt en avancée



Source : Guide CEREMA – « Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort ». En téléchargement sur www.cerema.fr

En milieu urbain, sauf en cas d'impossibilité technique, les arrêts sont aménagés en alignement ou « en avancée ».

Arrêt en évitement – CONFIGURATION DEROGATOIRE



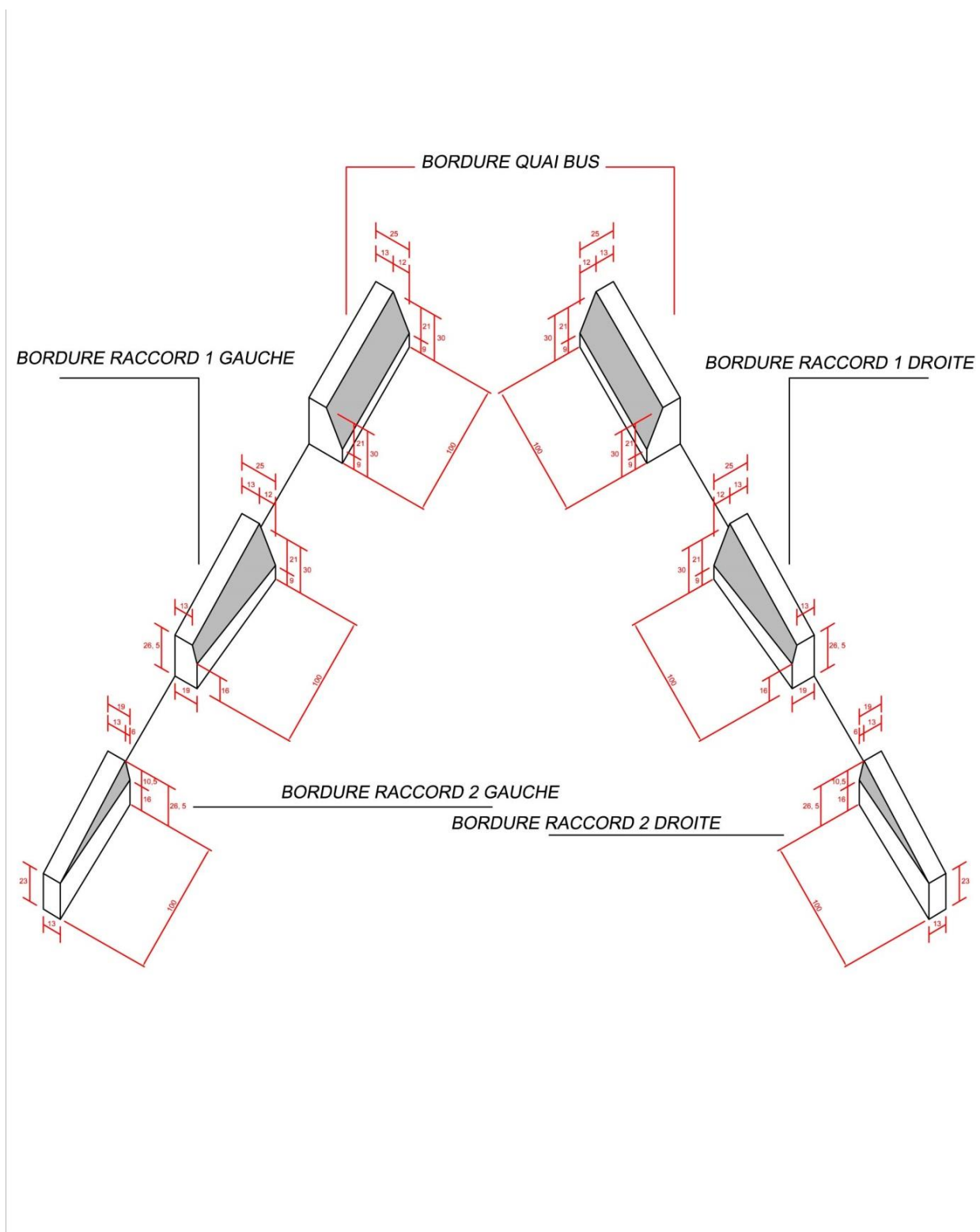
Source : Guide CEREMA – « Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort ». En téléchargement sur www.cerema.fr

Peut-être envisagé en milieu urbain dans les situations suivantes :

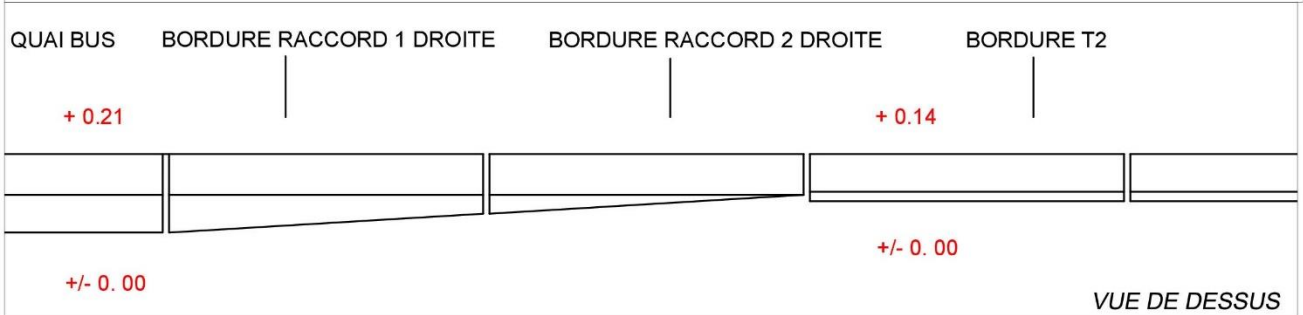
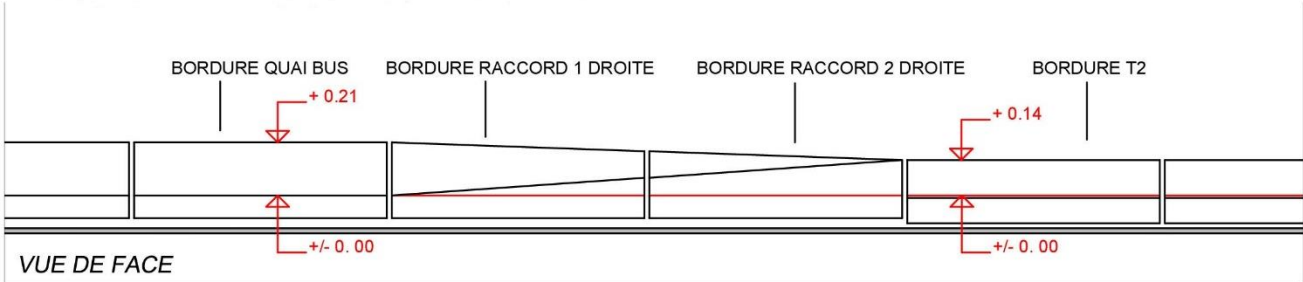
- Terminus et point de régulations des bus (exploitation de la ligne)
- Raison de sécurité (voies à grande circulation avec vitesse autorisée > à 50 km/h)

ATTENTION : Cette configuration nécessite le dépôt d'une demande de dérogation pour impossibilité technique avérée auprès de la DDTM Service Accessibilité.

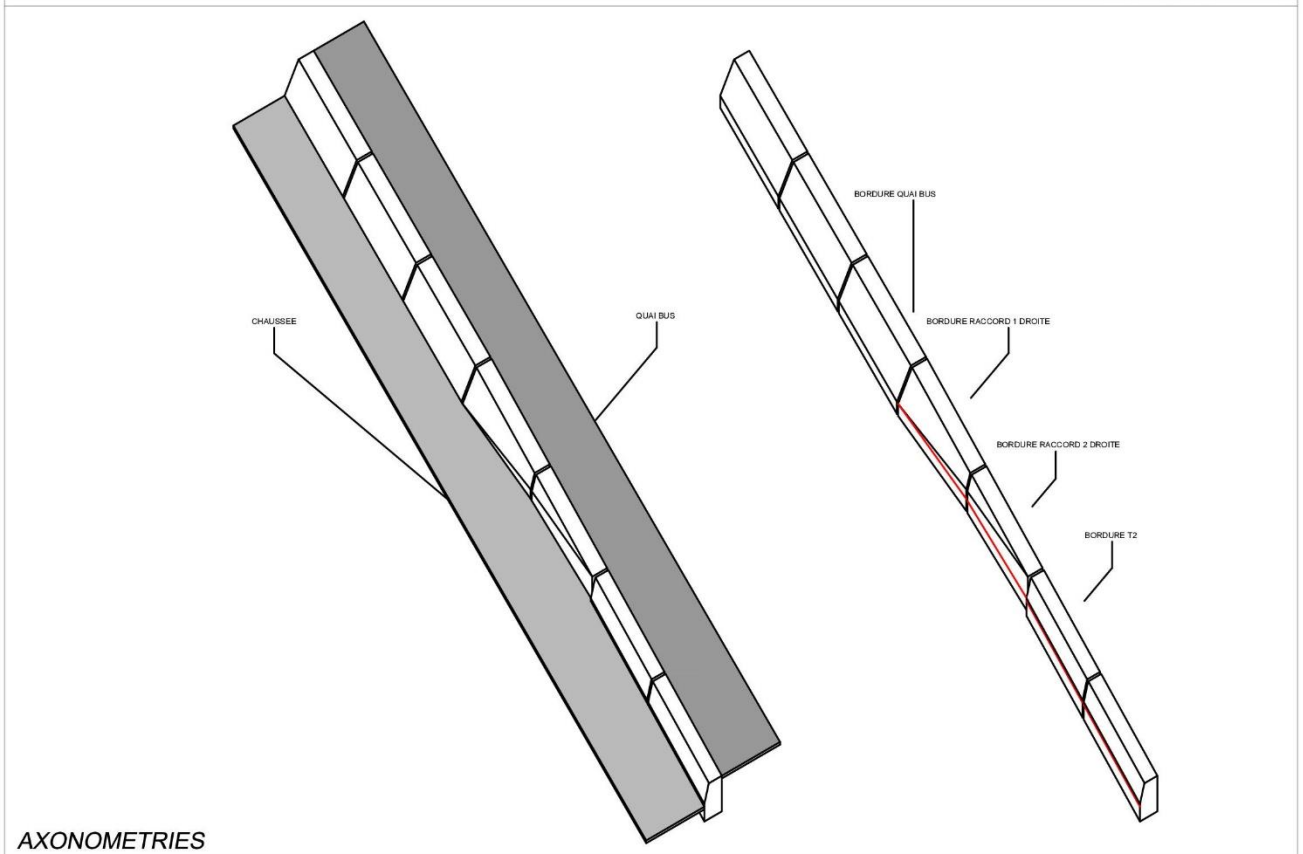
Bordures quai bus et bordures de raccord



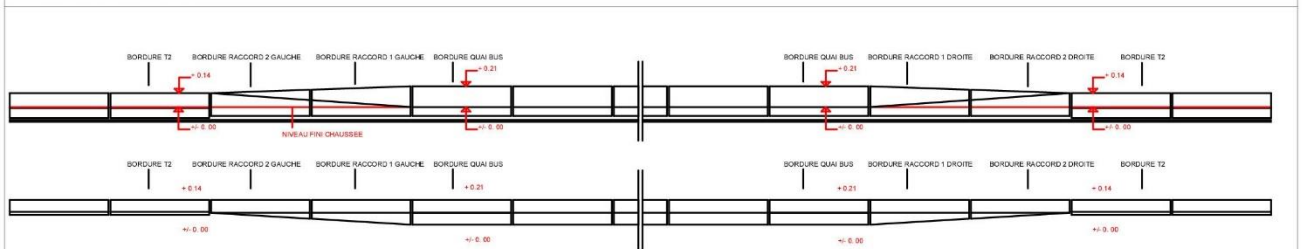
Bordures raccord sur T2 droite



VUE DE DESSUS

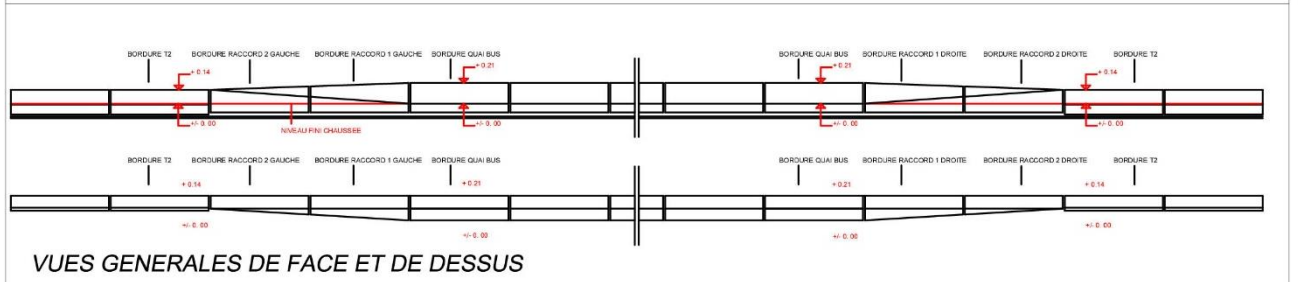
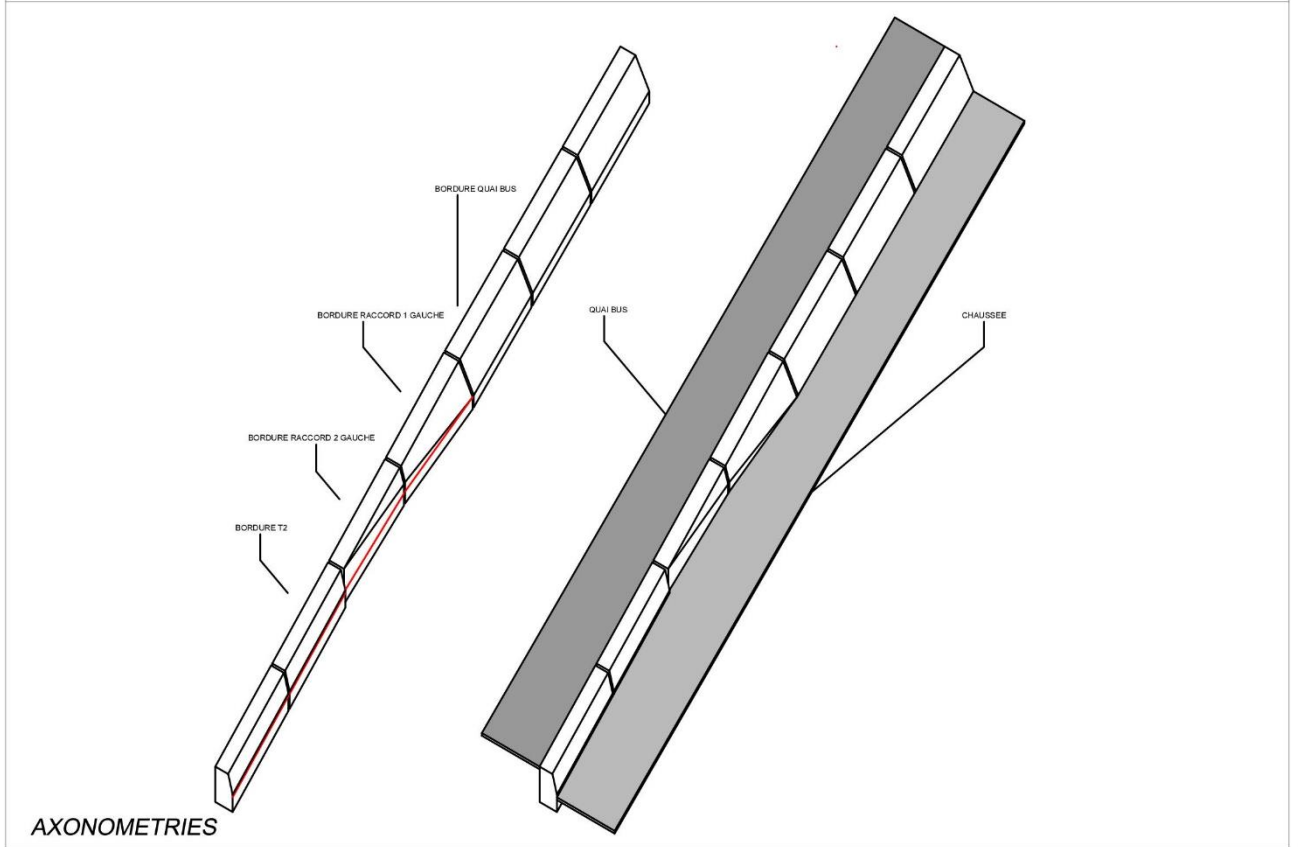
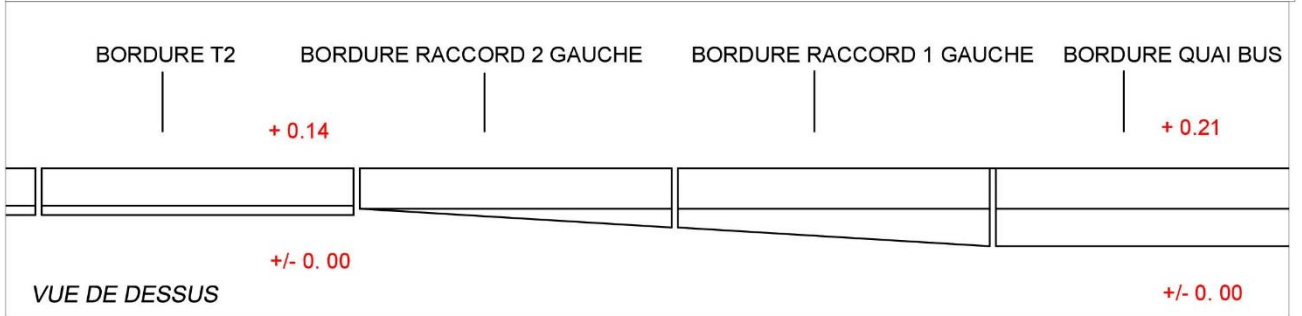
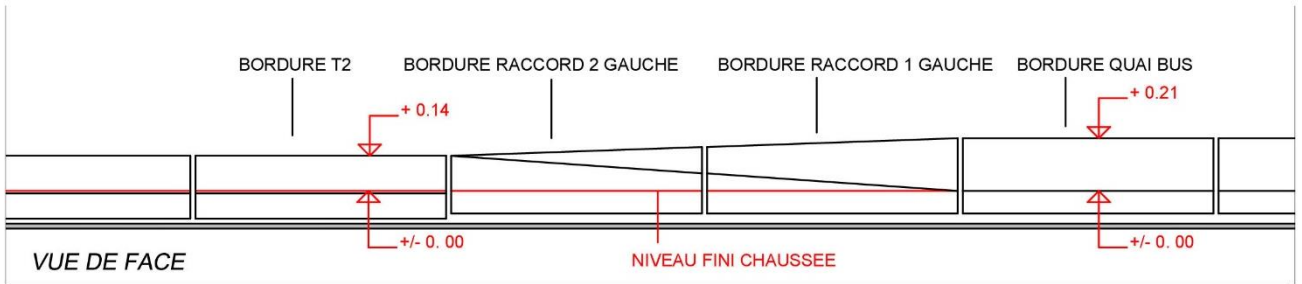


AXONOMETRIES

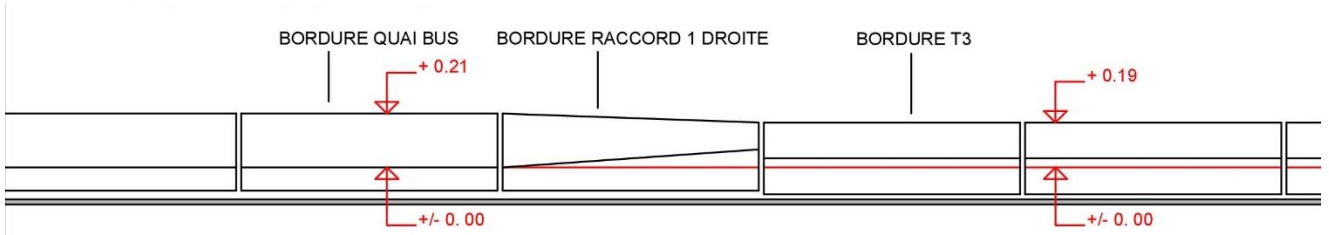


VUES GENERALES DE FACE ET DE DESSUS

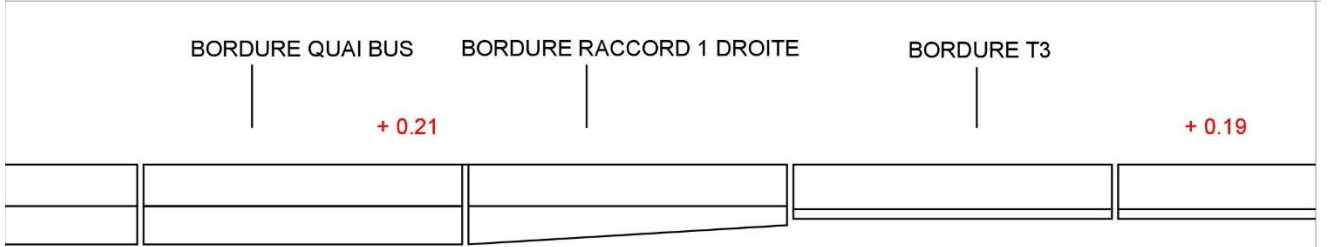
Bordures raccord sur T2 gauche



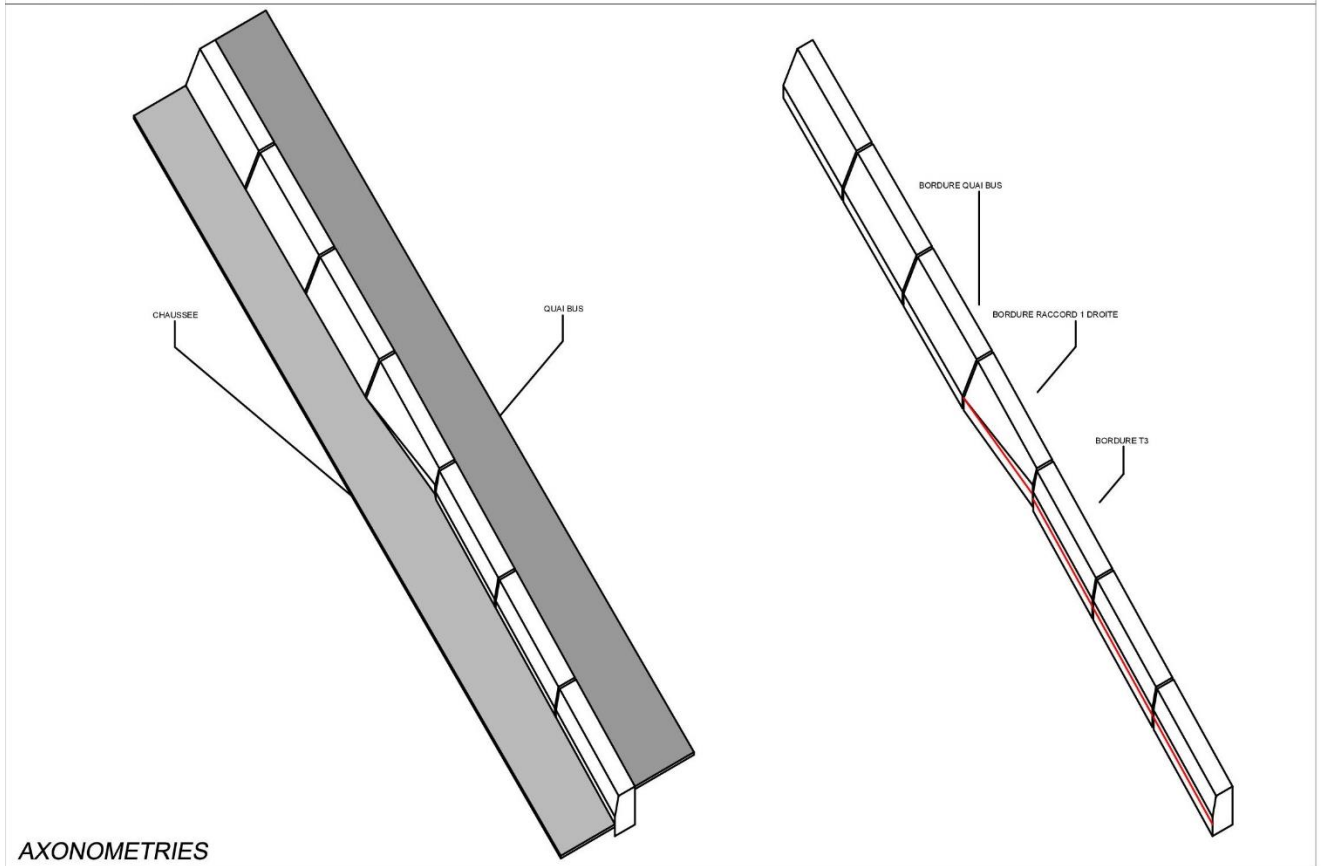
Bordures raccord sur T3 droite



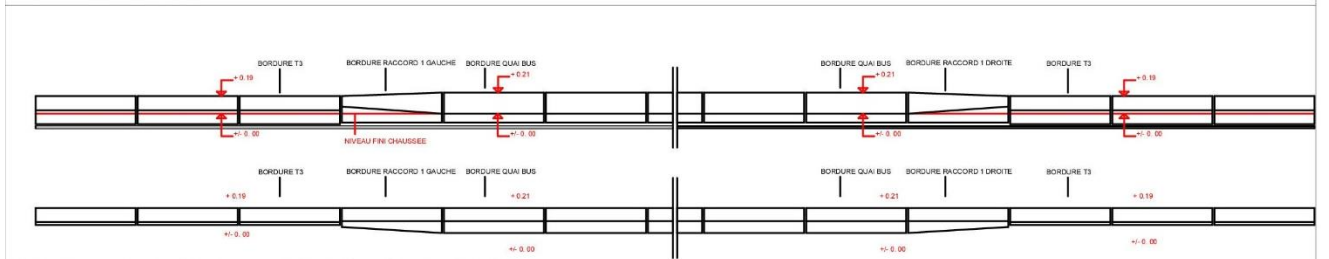
VUE DE FACE



VUE DE DESSUS

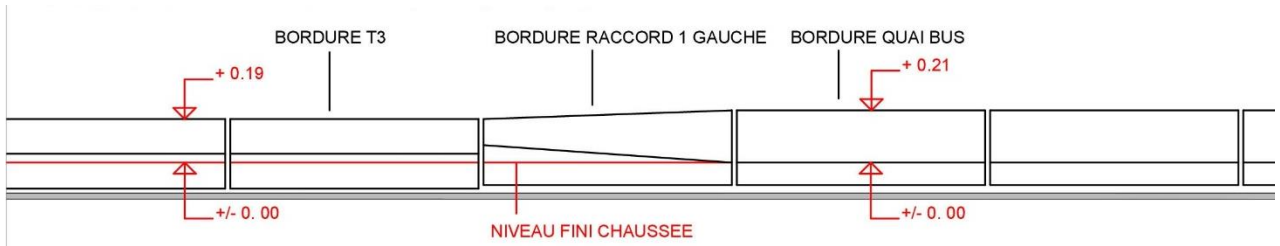


AXONOMETRIES

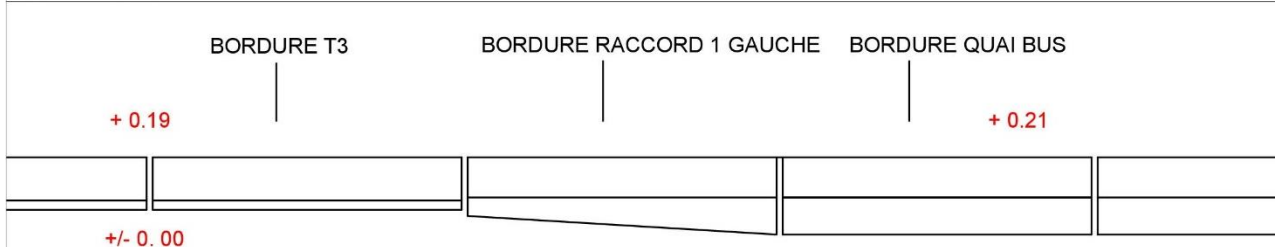


VUES GENERALES DE FACE ET DE DESSUS

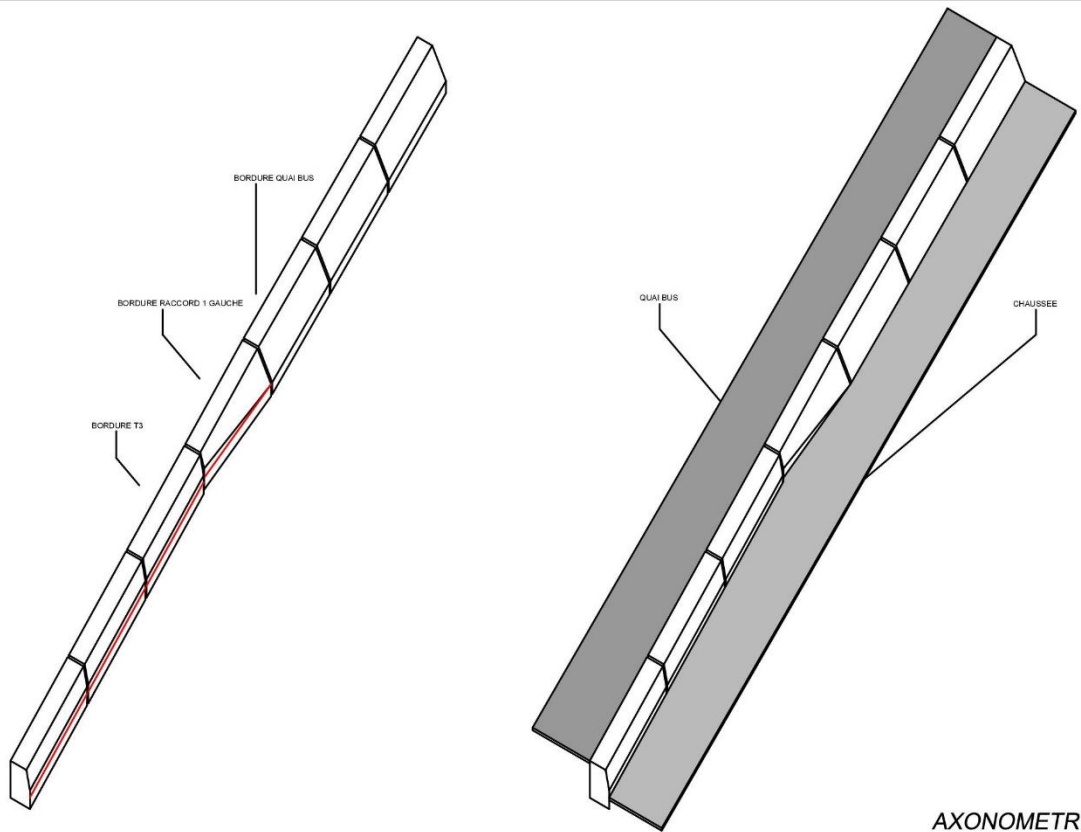
Bordures raccord sur T3 gauche



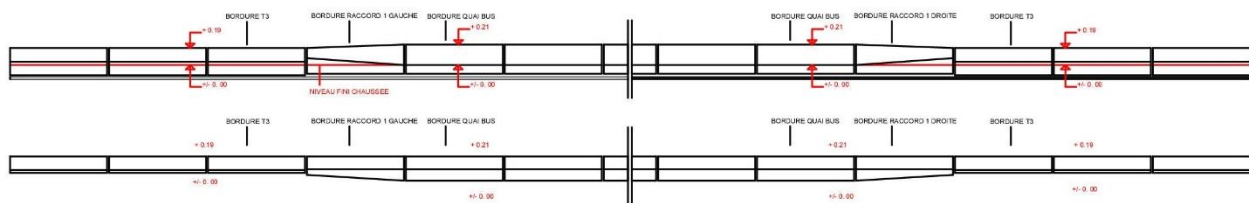
VUE DE FACE



VUE DE DESSUS



AXONOMETRIES



VUES GENERALES DE FACE ET DE DESSUS

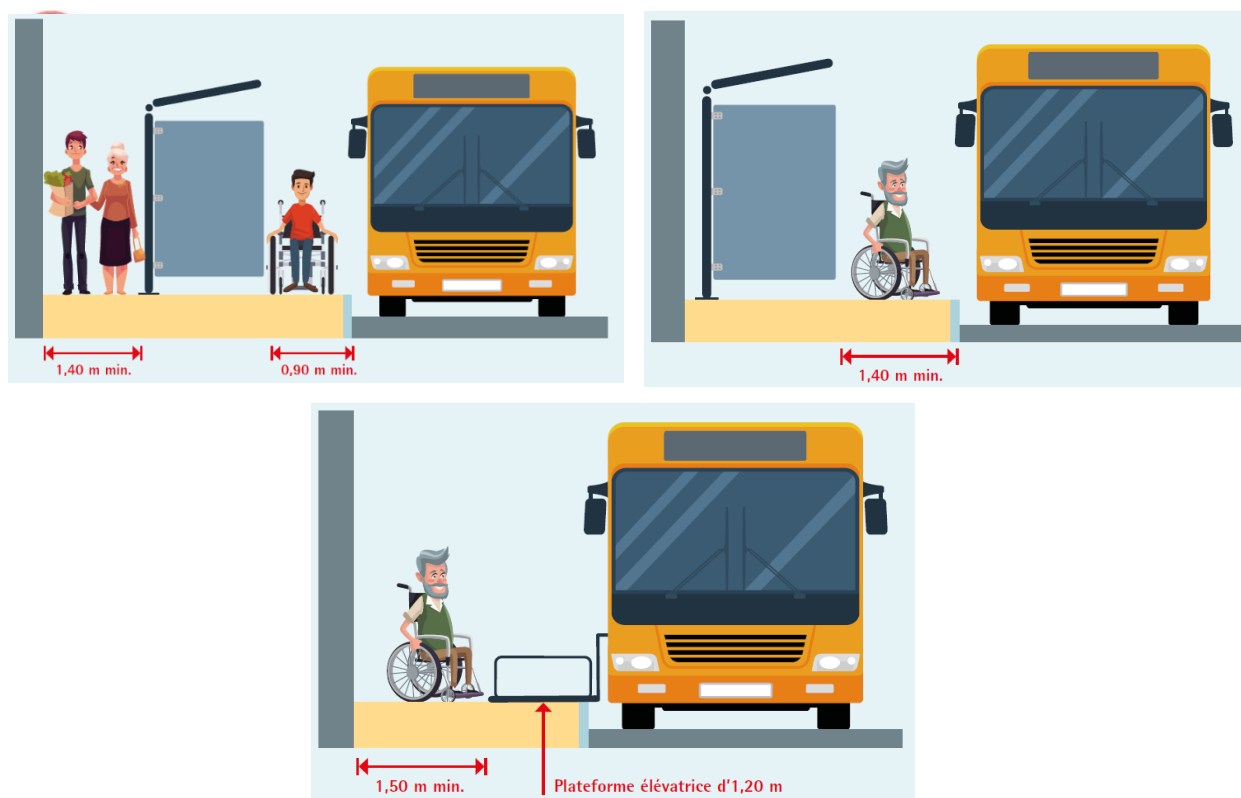
Largeur de cheminement

CONTEXTE REGLEMENTAIRE : Arrêté du 15 janvier 2007 - extrait

Au moins un cheminement donnant accès à l'aire d'attente des voyageurs est totalement dégagé d'obstacle depuis le trottoir.

Une largeur minimale de passage de 0,90 mètre, libre de tout obstacle, est disponible entre le nez de bordure de l'emplacement d'arrêt et le retour d'un abri voyageurs pour voyageur éventuel. Si le cheminement pour piétons n'est pas accessible du côté du cadre bâti, cette largeur est au minimum de 1,40 mètre.

Une aire de rotation de 1,50 mètre de diamètre permet la manœuvre d'un fauteuil roulant qui utilise le dispositif d'aide à l'embarquement ou au débarquement du véhicule.



Source : Guide CEREMA – « Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort ». En téléchargement sur www.cerema.fr

Rappel : une largeur de cheminement courant limitée à 0.90 m est non réglementaire même ponctuellement. Elle doit faire l'objet d'une demande d'impossibilité technique avérée auprès de la DDTM service accessibilité.

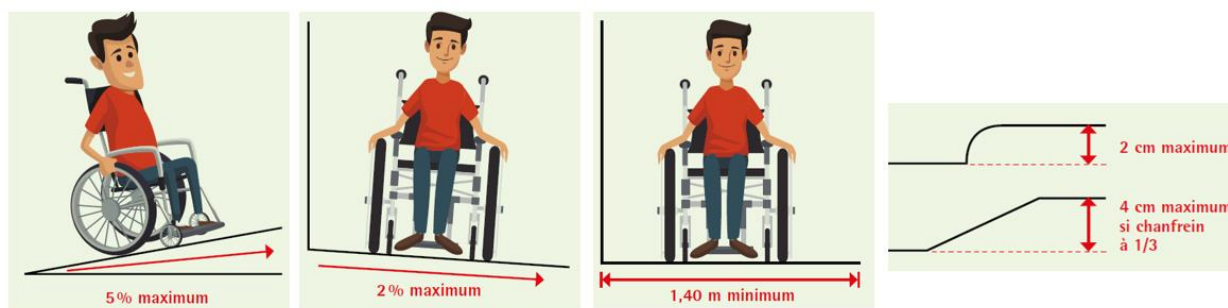
Les travaux de mise aux normes du cheminement sont à la charge exclusive du Maître d'ouvrage.

Caractéristiques du cheminement

CONTEXTE REGLEMENTAIRE : Arrêté du 15/01/2007 - extrait

Caractéristiques standard du cheminement accessible :

- Sol non meuble, non glissant, non réfléchissant
- Pente inférieure à 5 %
- Si pente > 4% palier de repos (1,20 x 1,40 m) en haut et en bas de chaque plan incliné et tous les 10 m sur cheminement continu et à chaque bifurcation du cheminement
- Dévers $\leq 2\%$
- Largeur 1,40 m **libre de tout obstacle**
- Ressaut ≤ 2 cm ou 4 cm si chanfrein (1 pour 3)
- L'installation de l'éclairage et les matériaux mis en œuvre doivent permettre aux usagers de repérer les zones de cheminement et les zones de conflit.



Source : Guide CEREMA – « Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort ». En téléchargement sur www.cerema.fr

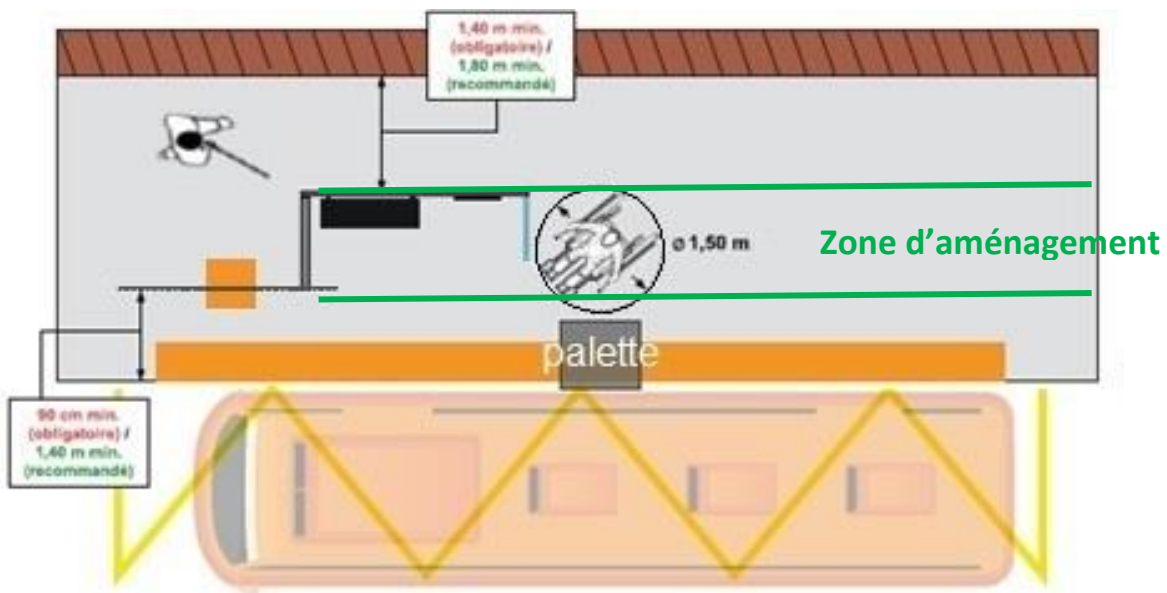
Remarque : Il est préférable de considérer la partie cheminement comme étant la partie réalisée en enrobé. Dans ce cas la **largeur du cheminement de 1.40 m ne comprend pas la bordure**.

ATTENTION : tenir compte de l'obligation d'avoir une aire de rotation de 1.50 m. Si l'espace disponible ne permet pas le respect de l'aire de rotation, l'arrêt bénéficiera d'une impossibilité technique avérée conformément au Code des Transport article D1112-5 : « la mise en accessibilité aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, d'un point d'arrêt routier est considérée comme techniquement impossible lorsque la voirie qui supporte le point d'arrêt présente une pente > à 5 % ou que l'emprise de ce point d'arrêt est trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1.50 m prévue pour le retournement de la personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée, et qu'aucune autre solution technique, telle que le déplacement du point d'arrêt, ne permettrait sa mise en accessibilité sans nuire à la sécurité des passagers.

La bordure trottoir peut être incluse dans le calcul de la dimension de l'aire de retournement (1.50 m).

CONTEXTE REGLEMENTAIRE : Arrêté du 15 janvier 2007 et Annexe 2 - extrait

- Afin de faciliter leur détection par les personnes malvoyantes, les bornes et poteaux et autres mobiliers urbains situés sur les cheminements comportent une partie contrastée, soit avec son support, soit avec son arrière-plan.
- La partie de couleur contrastée est constituée d'une bande d'au moins 10 cm de hauteur apposée sur le pourtour du support ou sur chacune de ses faces, sur une longueur au moins égale au tiers de sa largeur et à une hauteur comprise entre 1.20 m et 1.40 m.
- L'installation de l'éclairage et les matériaux mis en œuvre doivent permettre aux usagers de repérer les zones de cheminement et les zones de conflit
- Les éclairages placés en dessous de l'œil et dont les sources peuvent être directement visibles, notamment les projecteurs encastrés dans le sol, doivent être conçus de manière à éviter qu'ils constituent des sources d'éblouissement.



Qualité d'usage :

Prévoir une zone d'aménagement dédiée à l'ensemble du mobilier urbain.

Pour faciliter le repérage des éléments et mobilier urbain, même situés hors cheminement, appliquer les règles de repérage (contraste visuel, respect abaque détection).

Pour maintenir le point d'arrêt propre penser à l'équiper d'une poubelle.

Pour faciliter l'attente des usagers prévoir un abri voyageurs et une assise chaque fois que possible lorsque les dimensions d'accueil sont suffisantes.

Lors du choix du mobilier, veiller à sa fonction première avant son design (*utile, pratique, utilisable par tous*).

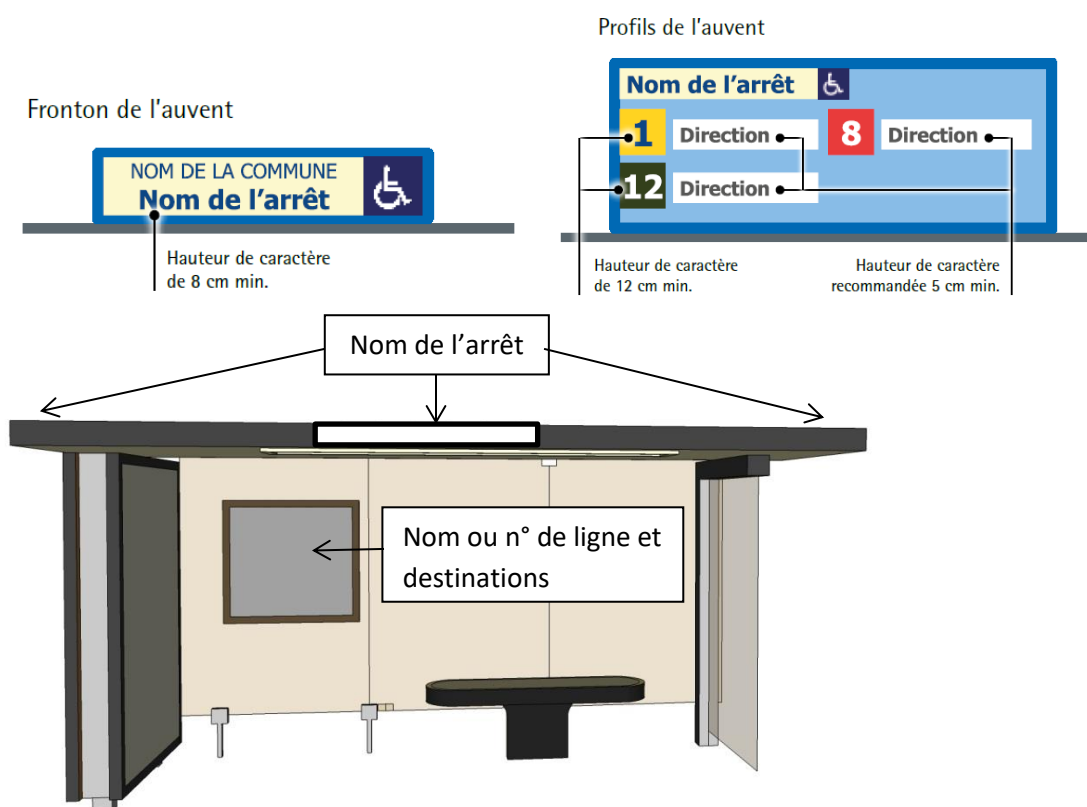
Les bancs devront être munis d'un dossier et si possible d'accoudoirs pour permettre aux personnes âgées de se relever plus facilement. La forme du banc devra permettre sa détection par une personne aveugle se déplaçant avec une canne blanche.

Remarque : Penser à consulter la mission accessibilité en cas de doute sur le choix du mobilier.

CONTEXTE REGLEMENTAIRE : Arrêté du 15 janvier 2007 - extrait

- Les lignes de transport et leur destination sont indiquées à chaque emplacement d'arrêt desservi par celles-ci.
- Le nom, la lettre ou le numéro identifiant éventuellement la ligne est indiqué en caractères de 12 cm de hauteur au minimum et de couleur contrastée par rapport au fond.
- Le nom du point d'arrêt peut être lu perpendiculairement à l'axe de la chaussée.
- Il doit commencer par une lettre majuscule suivie de minuscules et comporter des caractères d'au moins 8 cm de hauteur contrastés par rapport au fond.
- Les informations visuelles sont facilement compréhensibles, **lisibles en toutes conditions, y compris d'éclairage**, visibles en position debout comme en position assise et contrastées par rapport au fond.
- Les caractères ont une hauteur de 1,5 cm au minimum pour une lecture proche, de 15 cm pour une lecture à 4 m et 20 cm pour une lecture à 6 m.

Information sur un abri voyageur



Qualité d'usage : Pour faciliter la lecture veiller à ce que l'éclairage du panneau d'information soit suffisant (attention aux effets réfléchissants).

Lors d'un équipement de l'arrêt avec abri voyageurs, ne pas mettre l'assise à l'aplomb du panneau d'information.

Consulter le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour pour connaître les dimensions minimales à prévoir pour le fronton et les profils de l'auvent de l'abri, panneau d'informations.

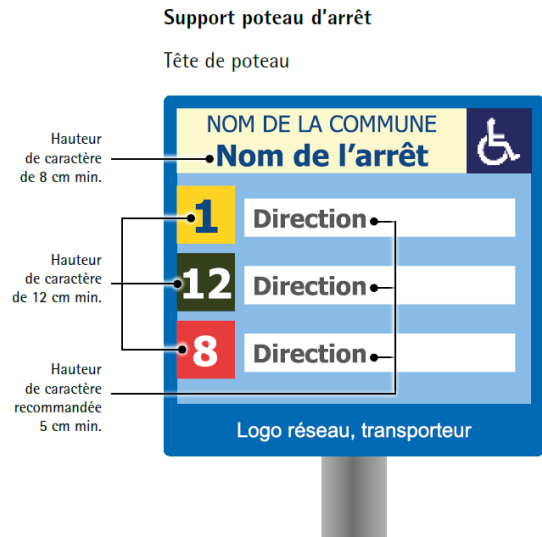
Information sur poteau



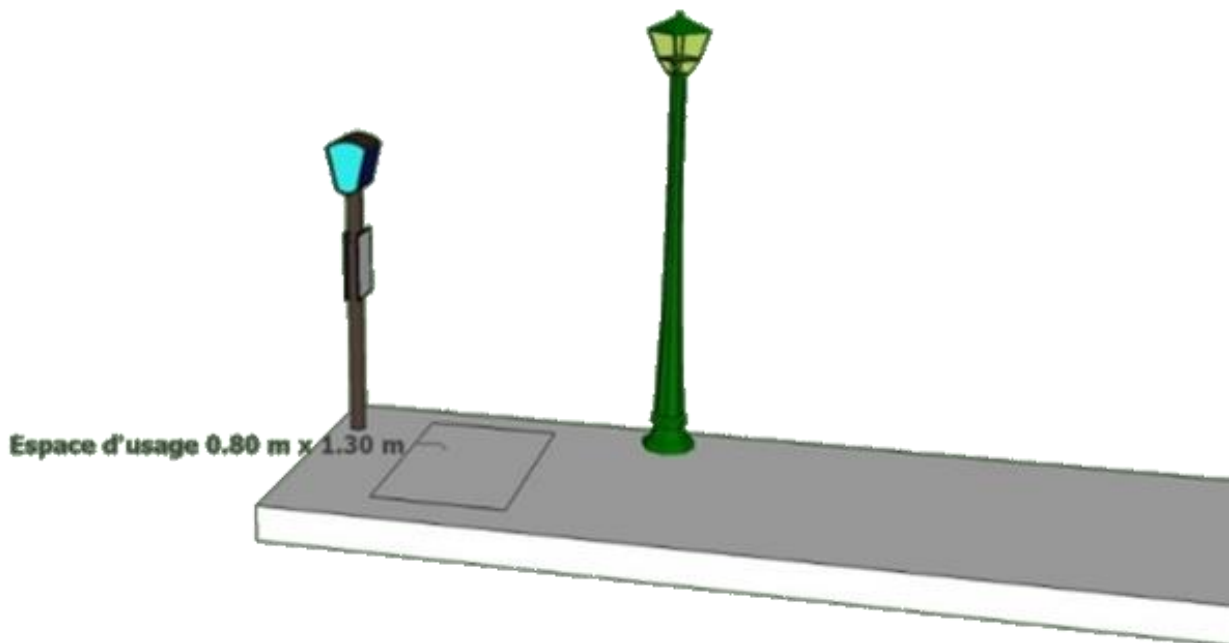
Qualité d'usage : Pour faciliter la lecture veiller à ce que l'éclairage du panneau d'information soit suffisant (attention aux effets réfléchissants).

Lors d'un équipement de l'arrêt avec poteau, penser à laisser un **espace d'usage** libre de tout obstacle (**0.80 m x 1.30 m**) à l'aplomb du poteau.

Lors d'un équipement de l'arrêt avec abri voyageurs, ne pas mettre l'assise à l'aplomb du panneau d'information.



1Source : Guide CEREMA – « Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort ». En téléchargement sur www.cerema.fr



Milieu urbain : synthèse

OBJET	MISE EN OEUVRE	OBSERVATION	N° FICHE
TYPE D'ARRET	En ligne ou en avancée	En milieu urbain uniquement	3
LONGUEUR DE QUAI BUS STANDARD	12 m hors rampants	8 m si contraintes techniques	2
LONGUEUR DE QUAI BUS ARTICULE	18 m hors rampants	10 m si contraintes techniques	2
HAUTEUR DU QUAI	0.21 m	0.18 m si arrêt en évitement (dérogatoire)	2
LARGEUR DU QUAI	Avec abri voyageurs : - 0.90 m+abri voyageurs+ 1.40m - 1.40 m + abri voyageurs Sans abri voyageur avec poteau : - dimension standard : 2.30 m avec bordure trottoir	Quelle que soit la configuration un cheminement de 1.40 m hors bordures trottoir doit être présent	2
TYPE DE BORDURE TROTTOIR	Bordure biaise	Attention à mesurer le haut de la bordure	4
CHEMINEMENT	Largeur 1.40 m hors bordure trottoir et sans obstacle	Devant l'abri voyageurs ou à l'arrière de l'abri voyageurs, en continuité du cheminement voirie	5
AIRE DE ROTATION	Ø 1.50 m hors déploiement de la rampe (la bordure trottoir peut être prise compte)	Espace libre de tout obstacle permettant le demi-tour. Disponible de préférence au niveau porte arrière du véhicule	2
ZONE D'AMENAGEMENT	En dehors du cheminement	Réserver cette zone pour le mobilier urbain	5
ECLAIRAGE	Non obligatoire, fortement recommandé. Mode d'éclairage non défini (respect norme NF EN13-201 pour les cheminements)	Attention son positionnement doit permettre la lecture des informations	5
ABRI VOYAGEURS	Non obligatoire Mode d'abri voyageurs non défini	Pour le confort des usagers à mettre chaque fois que possible	5
POTEAU	Obligatoire si absence d'abri voyageurs	Penser à prévoir une largeur de quai bus minimum de 1.50 m pour permettre l'aire de rotation	5
INFORMATIONS SUR LES LIGNES	Obligatoires Hauteur de caractères : 12 cm pour le nom ou le numéro	Ecriture contrastée par rapport au fond du panneau	5
NOM DE L'ARRET	Obligatoire Hauteur de caractères : 8 cm 1 ^{ère} lettre en majuscule, reste du mot en minuscule	Privilégier la lecture horizontale	5

Chapitre II : aménagement en milieu interurbain

Positionnement des arrêts



A proscrire (sécurité voirie) :

- Positionnement dans un virage
- Positionnement dans un rond-point
- Positionnement en haut d'une côte

Positionnement des traversées piétonnes

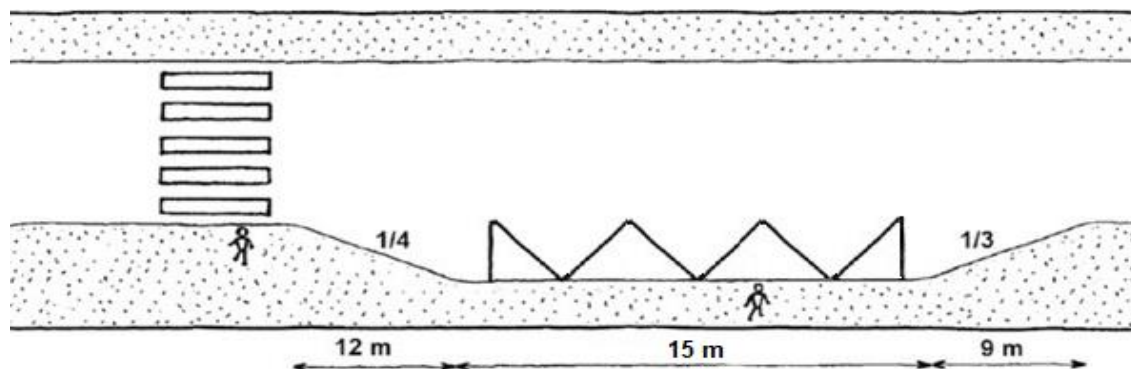


A proscrire :

- Positionnement devant le bus



Qualité d'usage : Pour plus de sécurité, favoriser les arrêts décalés et positionner la traversée piétonne à l'arrière de l'arrêt de transport en commun.



Source : Guide CEREMA – « Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort ». En téléchargement sur www.cerema.fr

Recommandations : positionner la traversée piétonne en dehors de la zone d'encoche (arrêt en évitement).

Largeur du quai bus

Aménagement avec poteau

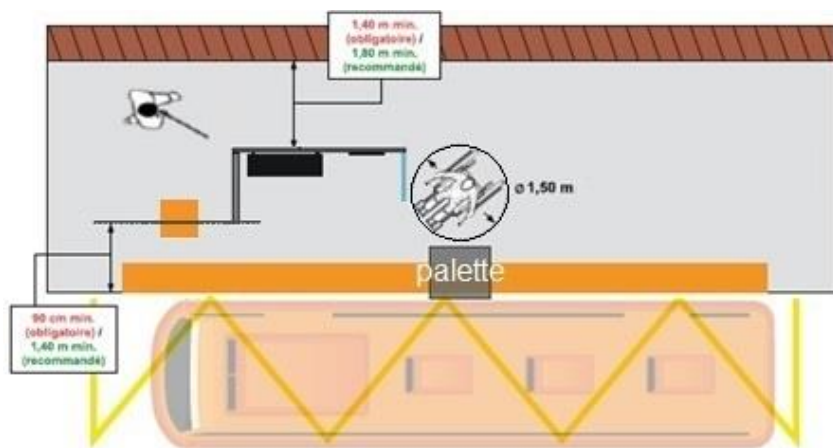
Emprise standard = 2.30 m

Emprise minimale (sous réserve accord Syndicat des mobilités) = 1.50 m (y compris bordure trottoir)



Source : Guide CEREMA – « Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort ». En téléchargement sur www.cerema.fr

Aménagement avec abri (cheminement derrière l'abri)

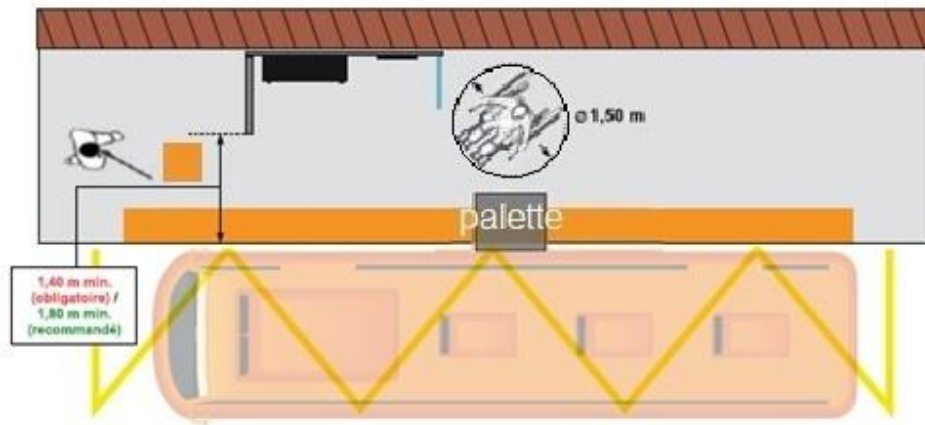


source : Guide CEREMA – « Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort ». En téléchargement sur www.cerema.fr

- Largeur cheminement minimum 1.40 m (arrière de l'abri)
- Largeur passage minimum 0.90 m (devant de l'abri)

NB : schéma à adapter selon la largeur du retour abri

Aménagement avec abri (cheminement devant l'abri)

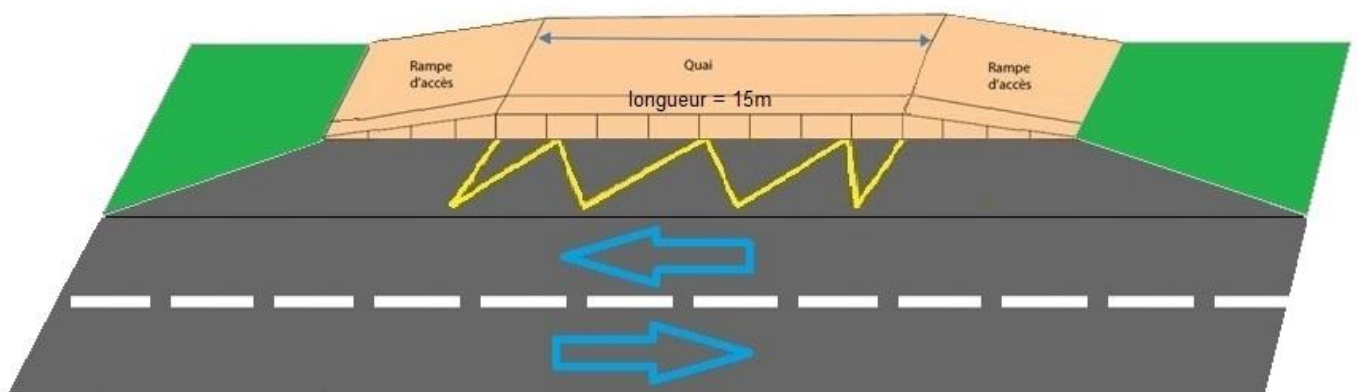


Source : Guide CEREMA – « Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort ». En téléchargement sur www.cerema.fr

- Largeur cheminement minimum : 1.40 m (devant l'abri)

NB : schéma à adapter selon la largeur du retour abri

Longueur du quai bus

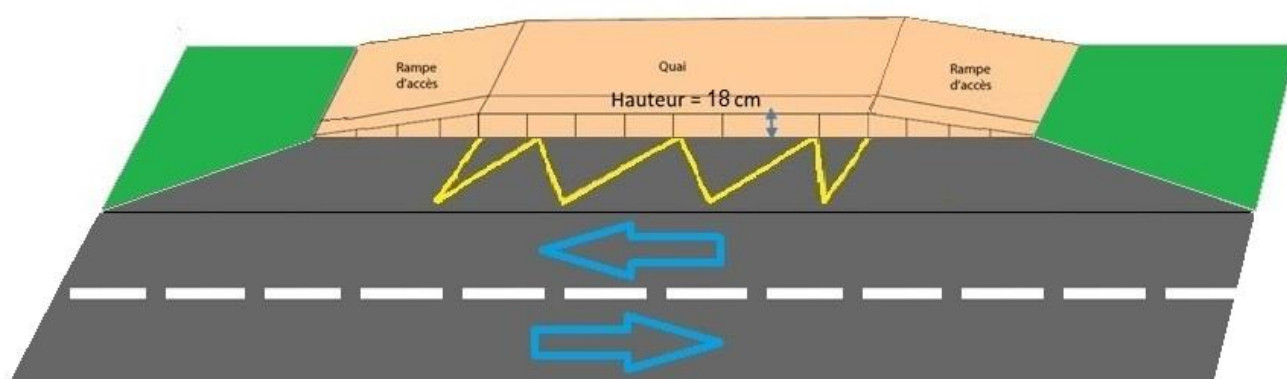


Longueur standard : 15 m de quai hors rampants

Hauteur du quai bus

CONTEXTE REGLEMENTAIRE : Arrêté du 15 janvier 2007 - extrait

L'emplacement d'arrêt, jusqu'à la bordure, est situé à une hauteur adaptée aux matériels roulants qui circulent sur la ligne de transport.



Hauteur du quai : 18 cm



Qualité d'usage : Pour faciliter l'accostage des bus, et l'accès au bus pour les passagers on utilisera des **bordures biaisées**.

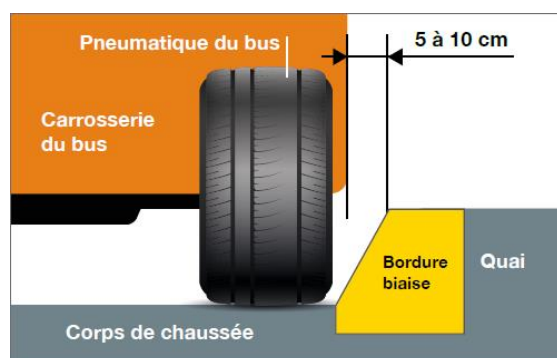
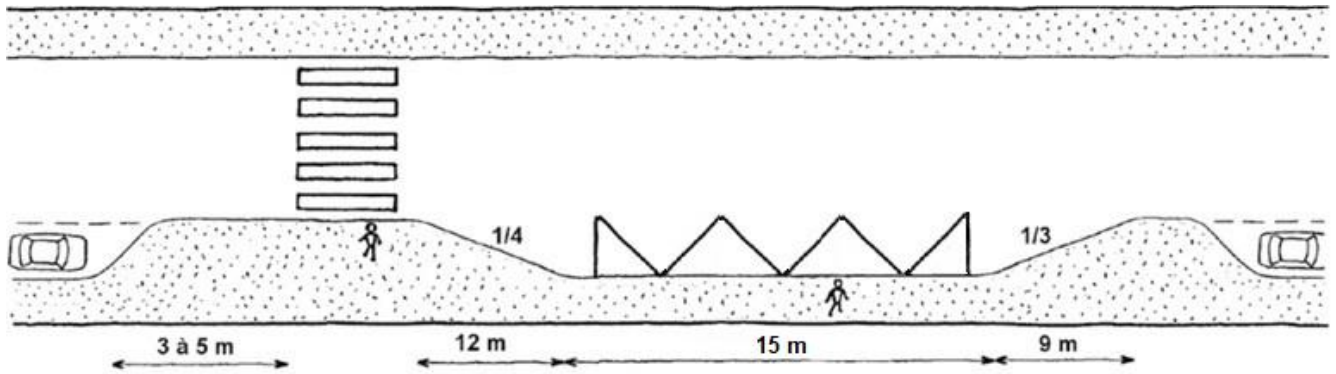


Illustration source : Guide CEREMA – « Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort ». En téléchargement sur www.cerema.fr

Remarque : Lors de la mise en œuvre penser à mesurer le trottoir à partir du haut de la bordure pour obtenir la largeur minimum de trottoir de 1.50 m (aire de rotation pour les usagers en fauteuil roulant). Ne pas tenir compte du fil d'eau car avec le biais de la bordure on perd quelques centimètres.

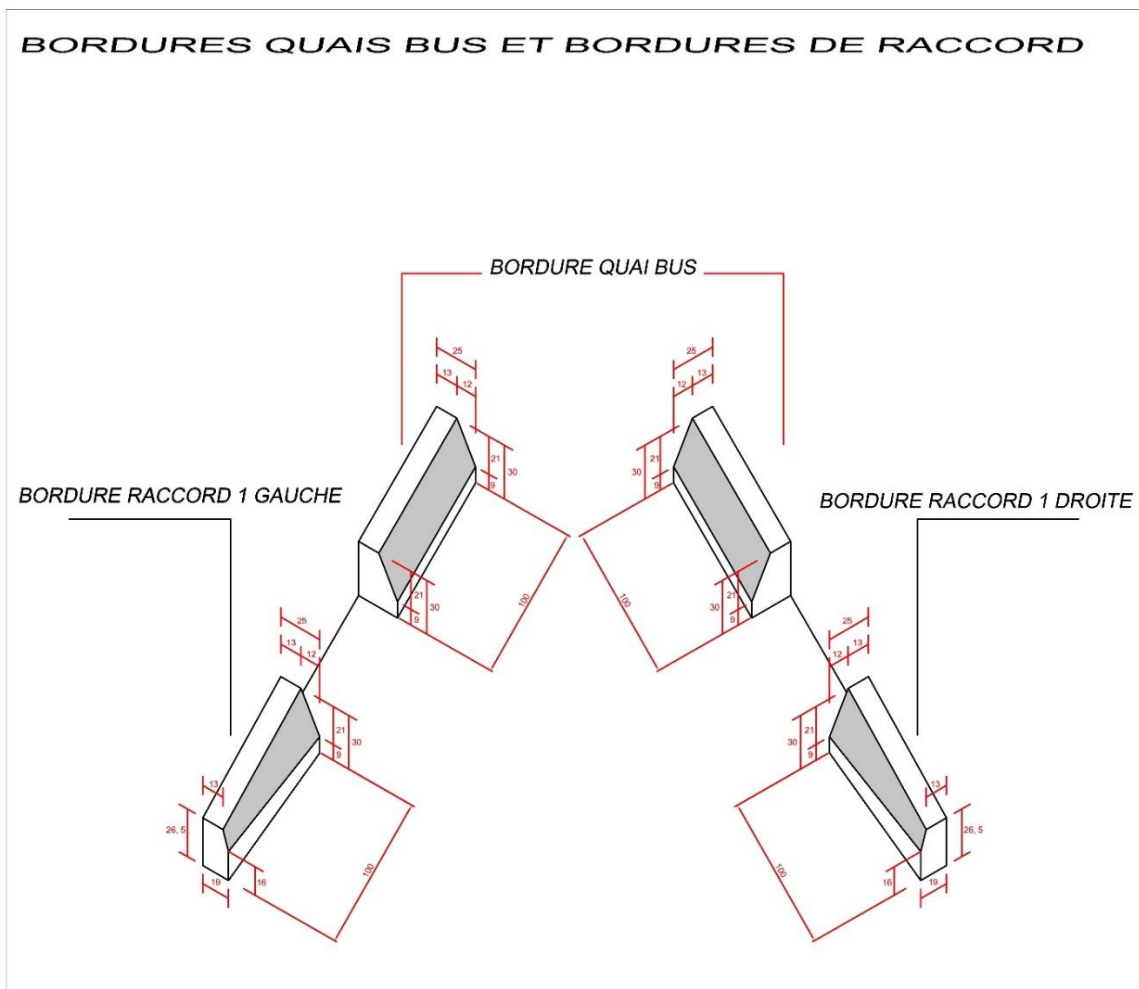
Arrêt en évitement



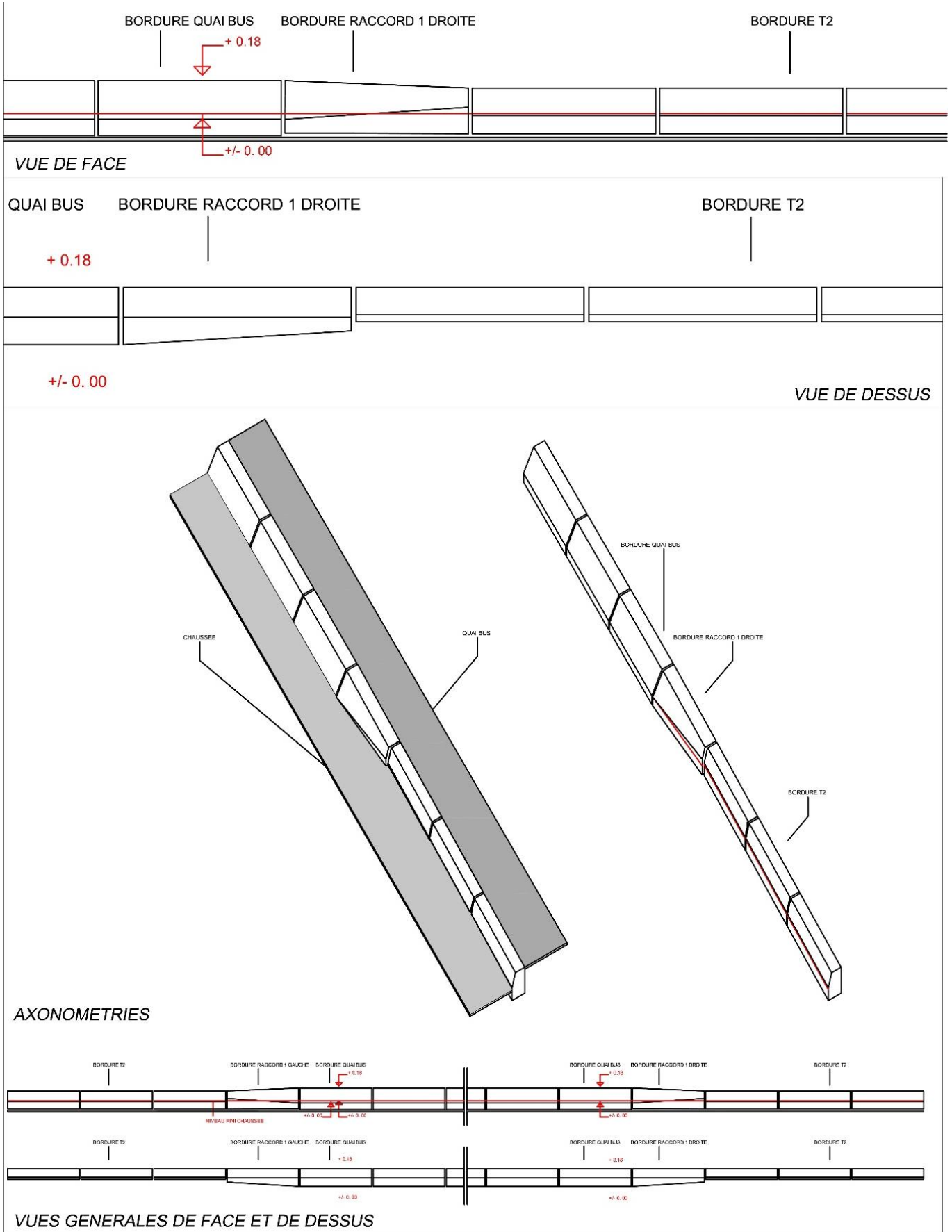
Source : Guide CEREMA – « Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort ». En téléchargement sur www.cerema.fr

Rappel en interurbain longueur de quai = 15 m

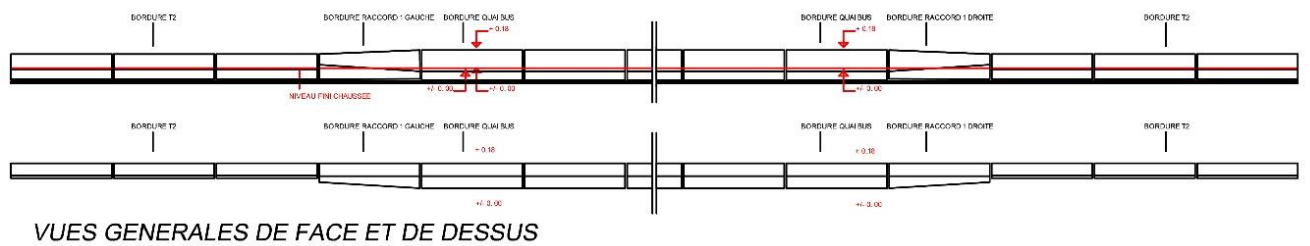
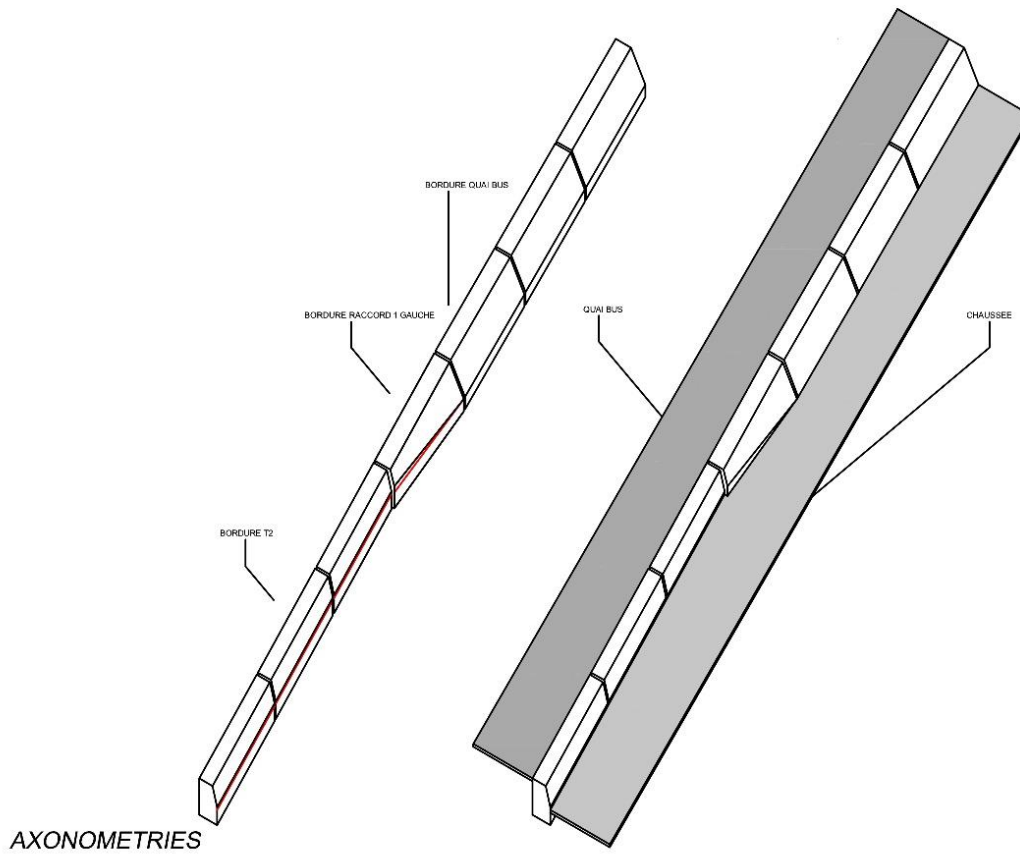
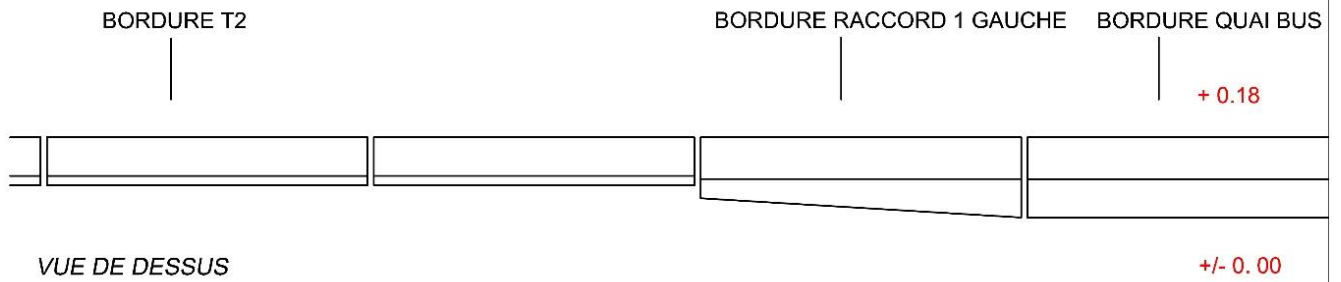
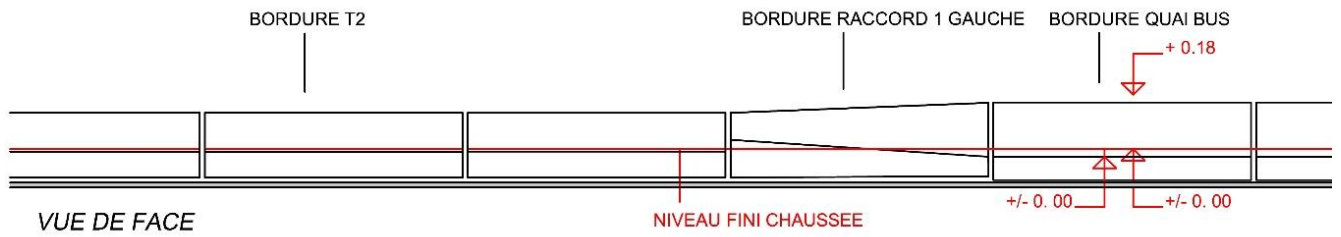
Bordures quai bus et bordures de raccord



Bordures raccord sur T2 droite



Bordures raccord sur T2 gauche



Milieu interurbain : principe aménagement quai bus

– Fiche 10

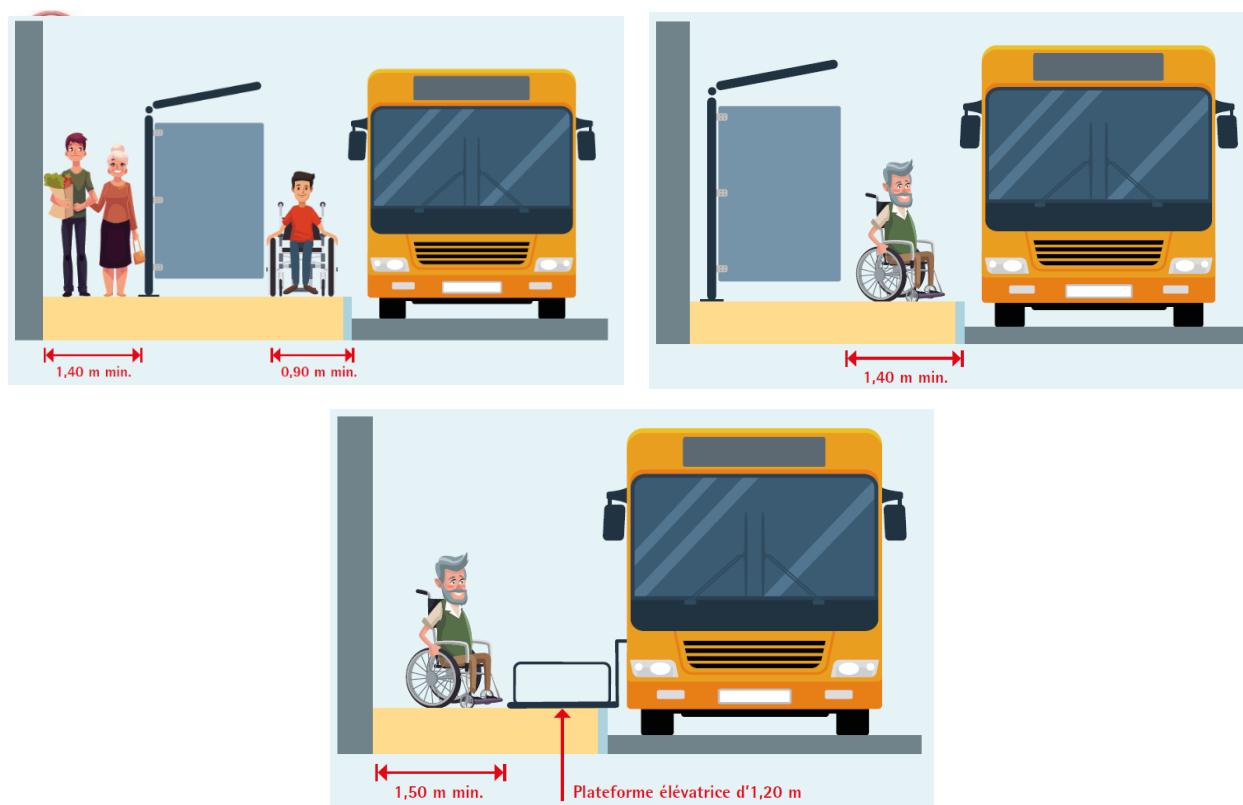
Largeur de cheminement

CONTEXTE REGLEMENTAIRE : Arrêté du 15 janvier 2007 - extrait

Au moins un cheminement donnant accès à l'aire d'attente des voyageurs est totalement dégagé d'obstacle depuis le trottoir.

Une largeur minimale de passage de 0,90 mètre, libre de tout obstacle, est disponible entre le nez de bordure de l'emplacement d'arrêt et le retour d'un abri voyageurs pour voyageur éventuel. Si le cheminement pour piétons n'est pas accessible du côté du cadre bâti, cette largeur est au minimum de 1,40 mètre.

Une aire de rotation de 1,50 mètre de diamètre permet la manœuvre d'un fauteuil roulant qui utilise le dispositif d'aide à l'embarquement ou au débarquement du véhicule.



Source : Guide CEREMA – « Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort ». En téléchargement sur www.cerema.fr

Rappel : une largeur de cheminement courant limitée à 0.90 m est non réglementaire même **ponctuellement**. Elle doit faire l'objet d'une demande d'impossibilité technique avérée auprès de la DDTM service accessibilité.

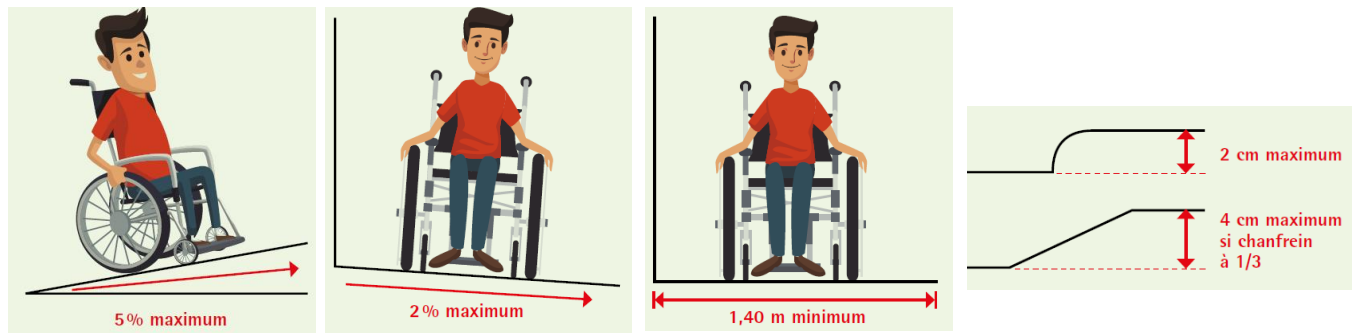
Les travaux de mise aux normes du cheminement sont à la charge exclusive du Maître d'ouvrage.

Caractéristiques du cheminement

CONTEXTE REGLEMENTAIRE : Arrêté du 15/01/2007 - extrait

Caractéristiques standard du cheminement accessible :

- Sol non meuble, non glissant, non réfléchissant
- Pente inférieure à 5 %
- Si pente > 4% palier de repos (1,20 x 1,40 m) en haut et en bas de chaque plan incliné et tous les 10 m sur cheminement continu et à chaque bifurcation du cheminement
- Dévers $\leq 2\%$
- Largeur 1,40 m **libre de tout obstacle**
- Ressaut ≤ 2 cm ou 4 cm si chanfrein (1 pour 3)
- L'installation de l'éclairage et les matériaux mis en œuvre doivent permettre aux usagers de repérer les zones de cheminement et les zones de conflit.



Source : Guide CEREMA – « Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort ». En téléchargement sur www.cerema.fr

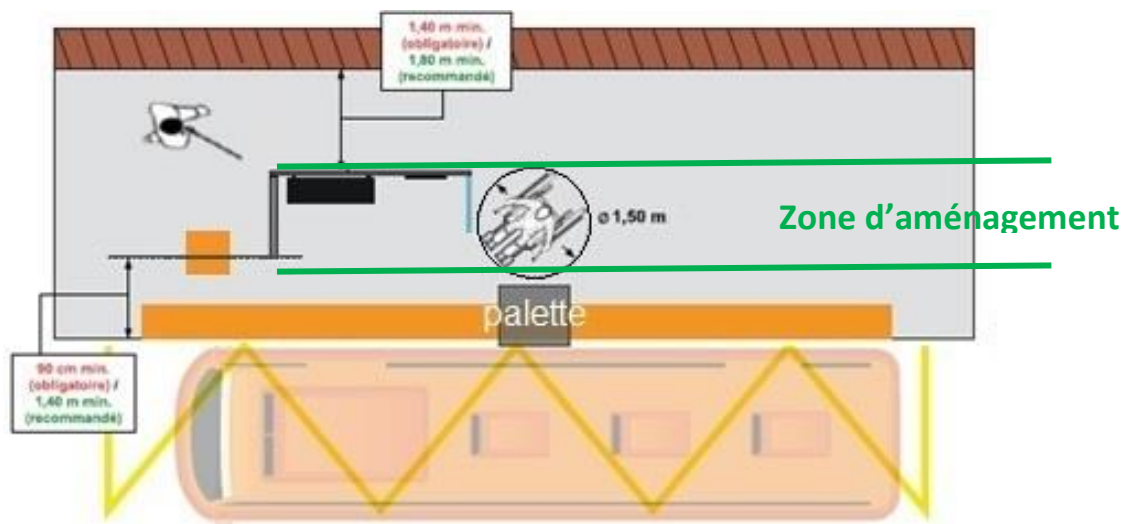
Remarque : Il est préférable de considérer la partie cheminement comme étant la partie réalisée en enrobé. Dans ce cas la **largeur du cheminement de 1.40 m ne comprend pas la bordure.**

ATTENTION : tenir compte de l'obligation d'avoir une aire de rotation de 1.50 m. Si l'espace disponible ne permet pas le respect de l'aire de rotation, l'arrêt bénéficiera d'une impossibilité technique avérée conformément au Code des Transport article D1112-5 : « la mise en accessibilité aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, d'un point d'arrêt routier est considérée comme techniquement impossible lorsque la voirie qui supporte le point d'arrêt présente une pente > à 5 % ou que l'emprise de ce point d'arrêt est trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1.50 m prévue pour le retournement de la personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée, et qu'aucune autre solution technique, telle que le déplacement du point d'arrêt, ne permettrait sa mise en accessibilité sans nuire à la sécurité des passagers.

La bordure trottoir peut être incluse dans le calcul de la dimension de l'aire de retournement (1.50 m).

CONTEXTE REGLEMENTAIRE : Arrêté du 15 janvier 2007 et Annexe 2 - extrait

- Afin de faciliter leur détection par les personnes malvoyantes, les bornes et poteaux et autres mobiliers urbains situés sur les cheminements comportent une partie contrastée, soit avec son support, soit avec son arrière-plan.
- La partie de couleur contrastée est constituée d'une bande d'au moins 10 cm de hauteur apposée sur le pourtour du support ou sur chacune de ses faces, sur une longueur au moins égale au tiers de sa largeur et à une hauteur comprise entre 1.20 m et 1.40 m.
- L'installation de l'éclairage et les matériaux mis en œuvre doivent permettre aux usagers de repérer les zones de cheminement et les zones de conflit
- Les éclairages placés en dessous de l'œil et dont les sources peuvent être directement visibles, notamment les projecteurs encastrés dans le sol, doivent être conçus de manière à éviter qu'ils constituent des sources d'éblouissement.



Qualité d'usage :

Prévoir une zone d'aménagement dédiée à l'ensemble du mobilier urbain.

Pour faciliter le repérage des éléments et mobilier urbain, même situés hors cheminement, appliquer les règles de repérage (contraste visuel, respect abaques de détection).

Pour maintenir le point d'arrêt propre penser à l'équiper d'une poubelle.

Pour faciliter l'attente des usagers prévoir un abri voyageurs et une assise chaque fois que possible lorsque les dimensions d'accueil sont suffisantes.

Lors du choix du mobilier, veiller à sa fonction première avant son design (*utile, pratique, utilisable par tous*).

Les bancs devront être munis d'un dossier et si possible d'accoudoirs pour permettre aux personnes âgées de se relever plus facilement. La forme du banc devra permettre sa détection par une personne aveugle se déplaçant avec une canne blanche.

Remarque : Penser à consulter la mission accessibilité en cas de doute sur le choix du mobilier.

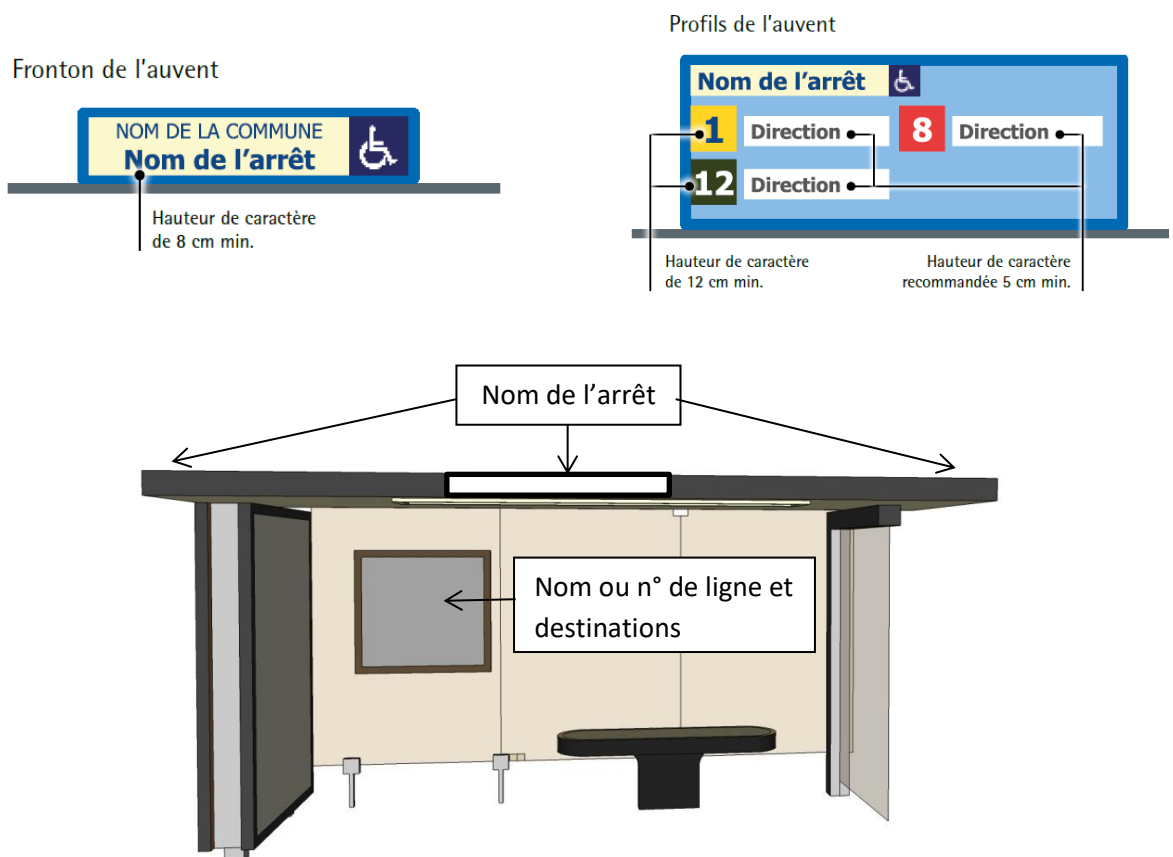


Information voyageurs

CONTEXTE REGLEMENTAIRE : Arrêté du 15 janvier 2007 - extrait

- Les lignes de transport et leur destination sont indiquées à chaque emplacement d'arrêt desservi par celles-ci.
- Le nom, la lettre ou le numéro identifiant éventuellement la ligne est indiqué en caractères de 12 cm de hauteur au minimum et de couleur contrastée par rapport au fond.
- Le nom du point d'arrêt peut être lu perpendiculairement à l'axe de la chaussée.
- Il doit commencer par une lettre majuscule suivie de minuscules et comporter des caractères d'au moins 8 cm de hauteur contrastés par rapport au fond.
- Les informations visuelles sont facilement compréhensibles, **lisibles en toutes conditions, y compris d'éclairage**, visibles en position debout comme en position assise et contrastées par rapport au fond.
- Les caractères ont une hauteur de 1,5 cm au minimum pour une lecture proche, de 15 cm pour une lecture à 4 m et 20 cm pour une lecture à 6 m.

Information sur un abri voyageur



Qualité d'usage : Pour faciliter la lecture veiller à ce que l'éclairage du panneau d'information soit suffisant (attention aux effets réfléchissants).

Lors d'un équipement de l'arrêt avec abri voyageurs, ne pas mettre l'assise à l'aplomb du panneau d'information.

Consulter le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour pour connaître les dimensions minimales à prévoir pour le fronton et les profils de l'auvent de l'abri, panneau d'informations.

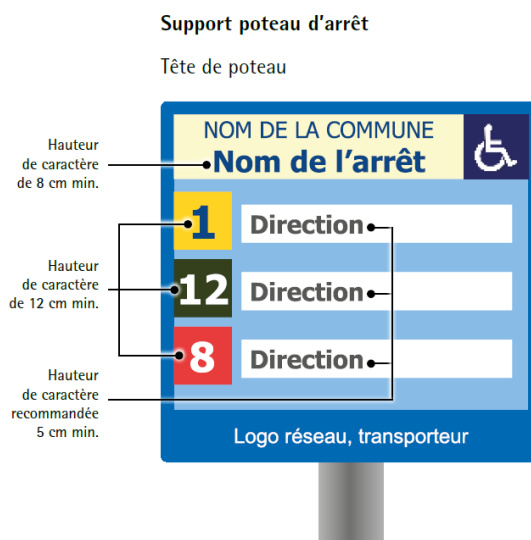
Information sur poteau



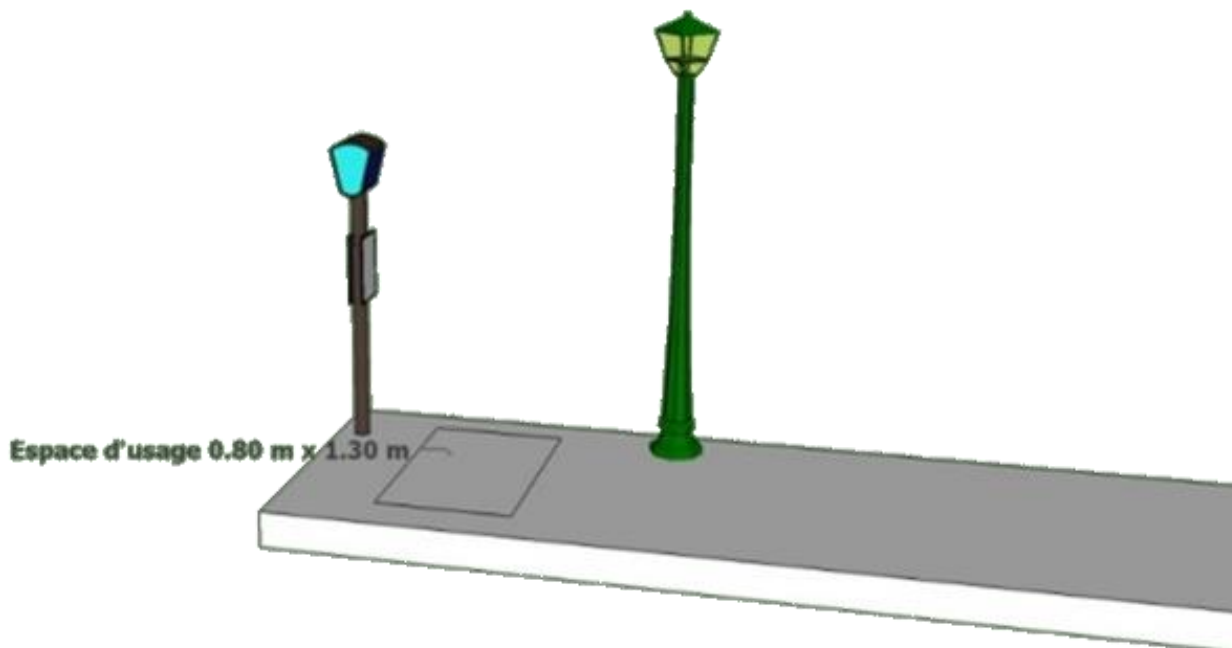
Qualité d'usage : Pour faciliter la lecture veiller à ce que l'éclairage du panneau d'information soit suffisant (attention aux effets réfléchissants).

Lors d'un équipement de l'arrêt avec poteau, penser à laisser un **espace d'usage** libre de tout obstacle (**0.80 m x 1.30 m**) à l'aplomb du poteau.

Lors d'un équipement de l'arrêt avec abri voyageurs, ne pas mettre l'assise à l'aplomb du panneau d'information.



Source : Guide CEREMA – « Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort ». En téléchargement sur www.cerema.fr



Milieu interurbain : synthèse

OBJET	MISE EN OEUVRE	OBSERVATION	N° FICHE
TYPE D'ARRET	En évitement	En milieu interurbain uniquement	8
LONGUEUR DE QUA STANDARD	15 m hors rampants		7
HAUTEUR DU QUA I	0.18 m	Uniquement pour les arrêts en évitement	7
LARGEUR DU QUA I	Avec abri voyageurs : 0.90 m + abri voyageurs + 1.40 m ou 1.40 m + abri voyageurs Sans abri voyageurs avec poteau : 1.50 m y compris bordure trottoir	Quelle que soit la configuration un cheminement de 1.40 m hors bordures trottoir doit être présent	7
TYPE DE BORDURE TROTTOIR	Bordure biaisée	Attention à mesurer le haut de la bordure	9
CHEMINEMENT	Largeur 1.40 m hors bordure trottoir et sans obstacle	Devant l'abri voyageurs ou à l'arrière de l'abri voyageurs, en continuité du cheminement voirie	10
AIRE DE ROTATION	Ø 1.50 m hors déploiement de la rampe (la bordure trottoir peut être prise compte)	Espace libre de tout obstacle permettant le demi-tour. Disponible de préférence au niveau porte arrière du véhicule	10
ZONE D'AMENAGEMENT	En dehors du cheminement	Réserver cette zone pour le mobilier urbain	10
ECLAIRAGE	Non obligatoire, fortement recommandé. Mode d'éclairage non défini (respect norme NF EN13-201 pour les cheminements)	Attention son positionnement doit permettre la lecture des informations	10
ABRI VOYAGEURS	Non obligatoire Mode d'abri voyageurs non défini	Pour le confort des usagers à mettre chaque fois que possible	10
POTEAU	Obligatoire si absence d'abri voyageurs	Penser à prévoir une largeur de quai bus minimum de 1.50 m pour permettre l'aire de rotation	10
INFORMATIONS SUR LES LIGNES	Obligatoires Hauteur de caractères : 12 cm pour le nom ou le numéro	Ecriture contrastée par rapport au fond du panneau	10
NOM DE L'ARRET	Obligatoire Hauteur de caractères : 8 cm 1 ^{ère} lettre en majuscule, reste du mot en minuscule	Privilégier la lecture horizontale	10



Ce travail piloté par la Communauté d'Agglomération Pays Basque et le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour a été réalisé en étroite collaboration avec :

