

GARE NOUVELLE

NÎMES-MANDUEL-REDESSAN



Adresse du Projet :

Bouzilhe, 30 129 REDESSAN
Connelle Nord, 30 129 MANDUEL

Maitrise d'ouvrage : SNCF Réseau

Adresse : 101, Allée de Delos, BP 91242
34 011 MONTPELLIER Cedex 1

Tel: 04 48 18 83 32



DIRECTION DE PROJET :

SNCF Réseau :
Franck BOLLA

Maitrise d'ouvrage déléguée : Gare & Connexions

Adresse : 16 Avenue d'Ivry
75 647 PARIS Cedex 13

Tel: 01 80 50 93 00



SNCF Gares&Connexions :
Dominique LECLUSE
Philippe HOLSTEIN

Conduite d'opération : PARVIS

Adresse : 16 Avenue d'Ivry
75 647 PARIS Cedex 13



ARCHITECTE :

Atelier d'Architecture Gare & Connexions

Adresse : 16, avenue d'Ivry
75 647 Paris Cedex 13

Tel: 01 80 50 93 00



François BONNEFILLE
ARCHITECTE D.P.L.G. (N° 33285)

BUREAUX D'ETUDES :

AREP - Aménagement Recherche Pôles d'Echanges

Adresse : 16, avenue d'Ivry
75647 Paris Cedex 13

Tel: 01 57 27 15 00



Raphael RICOTE

SETEC Bâtiment

Adresse : 45/52 quai de la Rapée - CS 71230
75583 Paris Cedex 12

Tel: 01 82 51 66 22



TERRITOIRES Landscape Architects

Adresse : 22 rue Mégevand
25000 Besançon

Tel: 03 81 82 06 66



DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE

COMMUNE DE MANDUEL

NOTICE DESCRIPTIVE

ACCESSIBILITE

N° d'affaire : 1003860-00

Date : JUIN 2016

Echelle :

ARP	NMA	DPC	NTE	-	PC39	10	A
EMETTEUR	PROJET	PHASE	TYPE	IDENTIFIANT	PIECE	N°	INDICE

NOTICE ACCESSIBILITE AUX PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

1. PREAMBULE	3
1.1. TEXTES REGLEMENTAIRES APPLICABLES	3
1.2. CLASSEMENT DE L'ETABLISSEMENT	4
1.3. DISPOSITIONS GENERALES	4
2. DESCRIPTION DU PROJET	5
2.1. LE SITE	5
2.2. LE PERIMETRE DU PROJET ET LA DESERTE DU SITE	5
2.3. LES ELEMENTS DIRECTEURS DU PROJET	6
2.3.1. LES FONDAMENTAUX	6
2.3.2. ORGANISATION SPATIALE GENERALE	7
2.3.3. LES ACCES AU SITE	9
2.4. LE BATIMENT VOYAGEURS	10
2.4.1. LA VOLUMETRIE	10
2.4.2. L'ORGANISATION FONCTIONNELLE	12
2.5. LES CIRCULATIONS VERTICALES	14
2.5.1. ACCES AUX QUAIS CNM	14
2.5.2. ACCES AUX QUAIS DE LA LIGNE EXISTANTE	15
2.5.3. ACCES AUX PARKINGS LONGUE DUREE	15
2.6. LES AMENAGEMENTS EXTERIEURS	15
2.6.1. LE PARVIS DE LA GARE	15
2.6.2. LES PARKINGS	16
3. LE PROJET ACCESSIBILITE	17
3.1. PREAMBULE	17
3.2. LES ACCES – LES CHEMINEMENTS EXTERIEURS	18
3.3. CIRCULATIONS INTERIEURES HORIZONTALES	20
3.4. CIRCULATIONS INTERIEURES VERTICALES	20
3.4.1. ASCENSEURS	20
3.4.2. ESCALIERS FIXES	21
3.4.3. ESCALIERS MECANIQUES	21
3.5. REVETEMENTS DE SOLS MURS ET PLAFONDS	22
3.6. PORTES PORTIQUES ET SAS	22
3.7. SANITAIRES	22
3.8. SORTIES	23

3.9.	ECLAIRAGE	23
3.10.	ESPACES D'ATTENTE	23
3.11.	LE STATIONNEMENT	23
3.12.	LES VITRAGES	24
3.13.	GUICHETS ACCUEIL ET VENTE	24
3.14.	DETECTION DES OBSTACLES	24
3.15.	LES BANDES DE GUIDAGE	24
3.16.	LE TRAITEMENT ACOUSTIQUE	24
3.17.	DISPOSITIONS SPECIFIQUES AUX QUAIS	25
3.18.	LES LOCAUX DE TRAVAIL.....	25
3.19.	LES MATERIAUX	25
3.20.	AUTRES DISPOSITIONS	27
4.	ANNEXES	27
4.1.	PRINCIPES D'AMENAGEMENT DE L'ESPACE DE VENTE	27
4.2.	PRINCIPES D'ACCESSIBILITE DES BANQUES D'ACCUEIL.....	27
4.3.	VITROPHANIE.....	27
4.4.	LES BANDES DE GUIDAGE	28
4.5.	LES MANCHONS EN BRAILLE	29
4.6.	MAIN COURANTE A DOUBLE LISSE	30
4.7.	ESCALIERS FIXES	31
4.8.	BOUCLES A INDUCTION MAGNETIQUE (BIM).....	31
4.9.	FLASH LUMINEUX (DONNE A TITRE INDICATIF)	32
4.10.	MESSAGES DE CIVILITE	32

1. PREAMBULE

La présente notice d'accessibilité concerne la construction du pôle d'échanges multimodal de Nîmes Manduel Redessan

Cette notice a pour but de présenter les dispositions constructives permettant de satisfaire aux conditions d'accessibilité du projet et est destinée à l'administration compétente.

Elle constitue la pièce écrite du dossier prévu par le Code de la Construction et de l'Habitation, ayant pour objet de permettre à l'administration de vérifier la conformité d'un établissement vis-à-vis des règles d'accessibilité.

Elle complète les plans joints au dossier du permis de construire.

1.1. TEXTES REGLEMENTAIRES APPLICABLES

Sont applicables tous les textes dans leur version en vigueur à la date du dépôt de permis construire, à savoir :

- Loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées

Pour les locaux recevant du public

- Décret N°2006-555 du 17 mai 2006 relatif à l'accessibilité du cadre bâti.
- Arrêté du 1 août 2006 fixant les dispositions prises pour l'application des articles R.111-19 à R.11-19-3 et R.111-19-6 du code de la construction et de l'habitation relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public lors de leur construction ou de leur création.
- Arrêté du 18 septembre 2012 modifiant l'arrêté du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- Décret N°2007-1327 du 11 septembre 2007 relatif à la sécurité et à l'accessibilité des établissements recevant du public et des immeubles de grande hauteur, modifiant le code de la construction et de l'habitation et portant diverses dispositions relative au code de l'urbanisme.
- Arrêté du 30 novembre 2007 modifiant l'arrêté du 1 août 2006
- STI PMR du 18 novembre 2014
- Arrêté du 3 décembre 2007 modifiant l'arrêté du 22 mars 2007 fixant les dispositions prises pour l'application des articles R. 111-19-21 et R. 111-19-24 du code de la construction et de l'habitation, relatives à l'attestation constatant que les travaux sur certains bâtiments respectent les règles d'accessibilité aux personnes handicapées

Champ d'application

ERP et IOP à l'exception des ERP de 5ème catégorie créés par changement de destination pour accueillir des professions libérales dans des logements existants. L'obligation concernant les ERP et IOP : Les exigences d'accessibilité des ERP et IOP sont définies par les articles R.111-19 à R.111-19-24 du code de la construction

et de l'habitation. L'article R. 111-19-1 précise : "Les établissements recevant du public définis à l'article R. 123-2 et les installations ouvertes au public doivent être accessibles aux personnes handicapées, quel que soit leur handicap..."

Définition de l'accessibilité

L'accessibilité est une obligation de résultat, il s'agit d'assurer l'usage normal de toutes les fonctions de l'établissement ou de l'installation. Art. R. 111-19-2. - Est considéré comme accessible aux personnes handicapées tout bâtiment ou aménagement permettant, dans des conditions normales de fonctionnement, à des personnes handicapées, avec la plus grande autonomie possible, de circuler, d'accéder aux locaux et équipements, d'utiliser les équipements, de se repérer, de communiquer et de bénéficier des prestations en vue desquelles cet établissement ou cette installation a été conçu. Les conditions d'accès des personnes handicapées doivent être les mêmes que celles des personnes valides ou, à défaut, présenter une qualité d'usage équivalente.

Pour les locaux de travail

- Code du travail R235.3.18
- Décret N° 92.332 du 31 mars 1992
- Arrêté du 27 juin 1994 relatif à l'accessibilité aux handicapés sur les lieux de travail
- Décret N° 2009 – 1272 du 21 octobre 2009

Pour la voirie

- Décret N°2006-1657 et 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

1.2. CLASSEMENT DE L'ETABLISSEMENT

L'établissement est classé en 1ère catégorie.

La hauteur du plancher bas du dernier niveau accessible au public du bâtiment est à moins de 8m par rapport au niveau d'accès des secours.

1.3. DISPOSITIONS GENERALES

Le projet doit intégrer l'accessibilité à tous les types de handicaps (physiques, sensoriels, cognitifs, mentaux ou psychiques).

C'est ainsi que seront notamment pris en compte :

- Pour la déficience visuelle : des exigences en termes de guidage, de repérage et de qualité d'éclairage
- Pour la déficience auditive : des exigences en termes de communication, de qualité sonore et de signalisation adaptée

- Pour la déficience intellectuelle : des exigences en termes de repérage et de qualité d'éclairage
- Pour la déficience motrice : des exigences spatiales, de stationnement et de circulation adaptés, de cheminement extérieur et intérieur, de qualité d'usage des portes et équipements.

2. DESCRIPTION DU PROJET

2.1. LE SITE

La Gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan s'inscrit dans le projet du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier (CNM), qui consiste en la création d'une ligne et de deux gares nouvelles en « doublet » des infrastructures existantes, répondant ainsi aux évolutions de desserte de ces deux agglomérations (1,1 millions de voyageurs à l'horizon 2020, 1,6 millions de voyageurs en 2050, la gare sera évolutive). La ligne ferroviaire est en cours de réalisation, sa mise en service est prévue à l'horizon 2017. La gare nouvelle de Nîmes, quant à elle, est prévue d'être mise en service fin 2019.

Le projet a donc pour objet la création du pôle d'échanges multimodal (PEM) à Nîmes Manduel Redessan.

Le site se situe à une quinzaine de kilomètres de Nîmes centre. Il est majoritairement constitué de parcelles en patchwork et ponctué de Mas reconnaissables aux bosquets qui les accompagnent.

Au nord du site se trouve la RD999 ancienne voie romaine (via Domitia) ainsi que le raccordement de la ligne TAGV actuelle vers Nîmes centre.

La voie CNM passe sur un plateau qui, de part sa position plus élevée, domine le grand territoire. Il offre à la fois, une vue sur les coteaux de Nîmes au Nord, mais également une vue dégagée sur les costières.

L'arrivée à la gare sera donc pour les voyageurs l'opportunité « d'embrasser » rapidement les particularités du site des costières

La gare nouvelle se situera à l'intersection de la ligne classique Nîmes- Tarascon et de la future voie TAGV - CNM reliant Paris à Barcelone.

2.2. LE PERIMETRE DU PROJET ET LA DESSERTE DU SITE

Le projet se situe sur les deux communes de Manduel et Redessan, comme indiqué sur le plan d'accès au site, la limite communale traçant une ligne nord-ouest, sud-est dans la partie nord du site, dans l'emprise des parkings longue durée. (voir plan de situation PC1)

Les voiries de desserte du site sont reprises ci-dessous :

Les voiries existantes :

Le chemin communal de Jonquières ou chemin du Mas Larrier : ce chemin dessert les parcelles agricoles à l'ouest du site depuis la RD3, puis le domaine du Mas Larrier, il continue plus à l'est en franchissant le pont surplombant la ligne TER existante jusqu'au canal des Costières.

Ces informations figurent dans la pièce graphique PC1 « Plan de situation du terrain »

Ce chemin de desserte est supprimé dans le cadre du projet, aucun rétablissement communal n'est prévu, le site du PEM étant clos.

Les voiries projetées :

La route d'accès ouest-est nommée « route digue », permet de rejoindre la gare depuis la RD3, et plus au nord, depuis la RD999. L'étude de cette voirie d'accès ne fait pas partie du présent dossier.

L'avenue de la gare, dont le tracé ouest-est s'aligne avec la route digue, permet d'accéder au site du PEM. A l'arrière de la gare routière, une voirie technique descend en rampe le long de la voie TER et permet de maintenir les accès aux ouvrages existants BRL et RTE situés au sud est du terrain. Cette même voirie est connectée à la VLT d'OCVIA permettant un accès de maintenance aux ouvrages ferroviaires le long de la ligne CNM au sud. Dans la partie nord du site, une voirie de désenclavement est reconstituée le long du CNM et permet la visite des ouvrages.

Ces informations figurent dans la pièce graphique n°02 du PC02 « Plan masse projet »

2.3. LES ELEMENTS DIRECTEURS DU PROJET

2.3.1. LES FONDAMENTAUX

La situation privilégiée du site en fait un observatoire du grand paysage.

Au pied des Coteaux et en belvédère sur la plaine, il jouit d'un panorama exceptionnel sur la mosaïque paysagère composée de vignobles, haies, vergers etc. s'étirant jusqu'à l'horizon découpé par le relief.

Le site se caractérise également par une présence marquée des voies de transport symbolisant l'appropriation du territoire par les hommes au cours des siècles :

- La Via Domitia, voie militaire et marchande
- Le chemin de fer
- Le canal d'irrigation des Costières de Nîmes
- La ligne à grande vitesse
- Les lignes à haute tension

Le climat, le paysage, tout autant que les césures à grande échelle provoquées par l'homme conditionnent donc l'aménagement du PEM.

Les ponctuations végétales sont caractéristiques du paysage environnant.

Le Parc du Mas Larrier situé au cœur du site, regroupe une grande diversité d'arbres pour la plupart centenaires.

L'inscription du PEM dans ce contexte existant doit donc s'appuyer sur ces composantes paysagères.

Les éléments directeurs du projet sont repris ci-dessous :

- la perception de la gare depuis l'avenue de la Gare selon les différentes séquences
- la transparence du bâtiment pour sa relation au grand paysage et la compréhension du pôle d'échanges lui-même
- la lisibilité et l'efficacité du système circulatoire compte tenu des différents niveaux d'infrastructures
- le confort climatique
- une grande toiture unitaire comme signal de la gare

2.3.2. ORGANISATION SPATIALE GENERALE

Le pôle d'échanges multimodal de Nîmes Manduel Redessan est constitué :

- d'un dispositif en croix entre la plateforme des voies du CNM (4 voies dont 2 à quai latéral de 400ml) et les deux quais créés le long de la voie ferrée existante Nîmes-Tarascon située en déblai du terrain naturel, ce qui permet d'assurer une correspondance très efficace entre les lignes ferroviaires.
- d'un bâtiment voyageurs regroupant l'ensemble des commerces et services (voyageurs, entreprises ferroviaires et visiteurs) situé en articulation des voies ferroviaires nouvelles et régionales, et en liaison avec tous les autres modes de transport pour organiser l'intermodalité.
- des correspondances entre modes de transport qui s'organisent autour du terminal et de part et d'autre des voies ferrées via un ensemble de circulations verticales mécanisées et fixes.

L'intermodalité propose des stationnements répartis sur l'ensemble de l'emprise, au nord-est et au sud-ouest du site.

Le pôle d'échanges multimodal est relié au territoire :

- vers le nord-ouest, par un système de voiries de plain-pied en emprise, issues de la RD 3
- vers l'est, par un système de voiries raccordées à la RD 999.

Les voiries organisent :

l'éco-mobilité (transport public, taxis, vélos, circulations piétonnes)

l'accès des véhicules particuliers à la dépose-minute et aux parcs de stationnement.

l'accès des services techniques et de sécurité.

PROJET GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN

Le projet de la Gare Nouvelle est composé d'un Bâtiment Voyageurs situé à l'intersection de la ligne classique existante et TAGV (train à grande vitesse), ainsi que d'importants aménagements extérieurs liés à la mobilité.

Les aménagements extérieurs sont construits autour de deux « pôles » situés de chaque côté de la ligne classique « Tarascon-Sète », un premier dédié aux modes doux, aux taxis à la dépose minute et au stationnement courte durée ainsi qu'aux transports en commun, et un deuxième lié aux véhicules particuliers pour le stationnement de longue durée.

L'accès à la gare se fait par le Parvis Ouest.

Les circulations verticales fixes et mécaniques permettent de rejoindre les quais : quais de la ligne classique en contrebas du niveau RDC et quais TAGV au-dessus, via un niveau intermédiaire que rejoignent les rampes provenant de l'extérieur.

Les quais TAGV (trains à grande vitesse) sont partiellement couverts par des abris

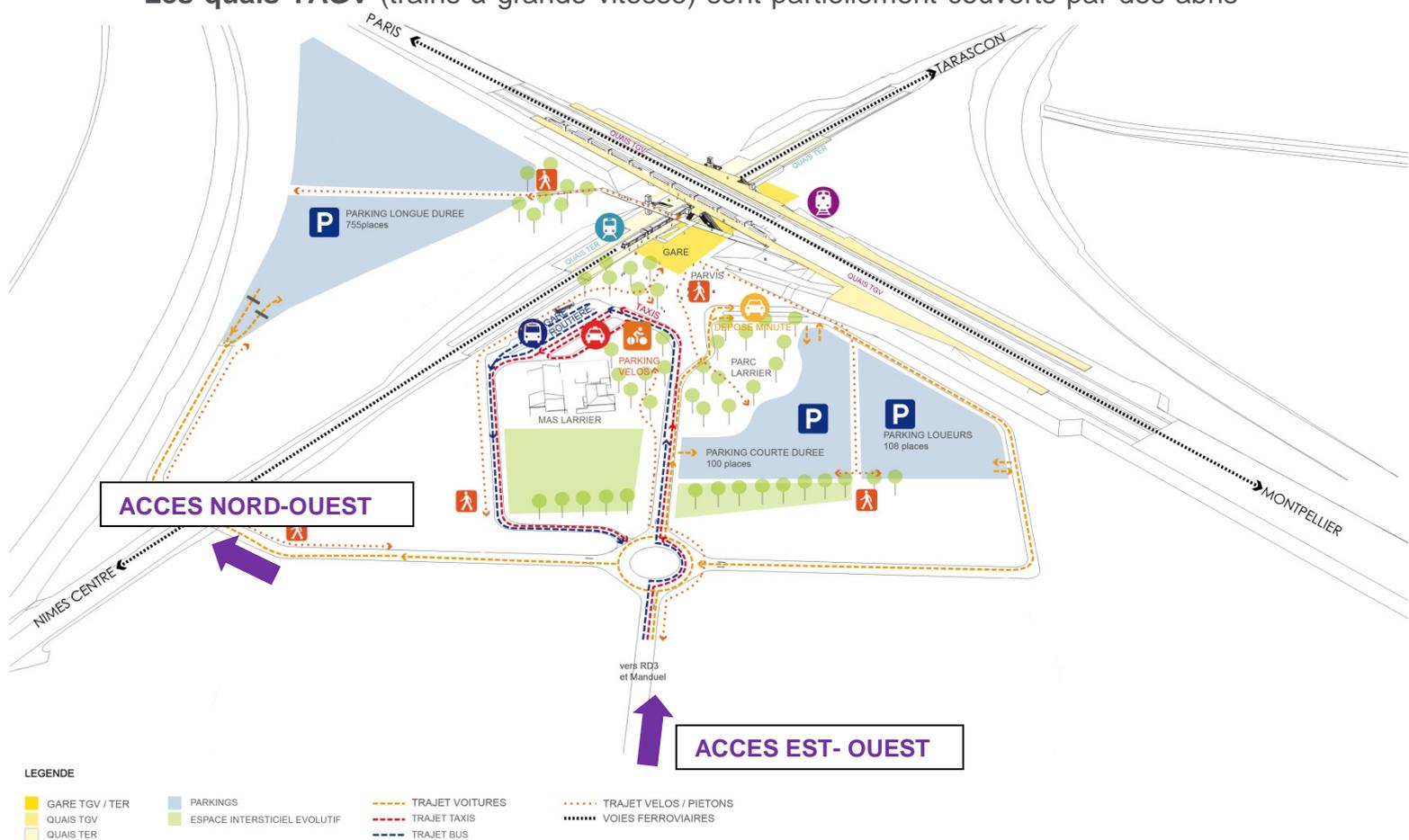


Figure 1 : Organisation spatiale du PEM – Accès au site

2.3.3. LES ACCES AU SITE

L'accès au site se fait par un carrefour qui permet d'accéder aux deux entrées principales du site, à savoir :

- **L'entrée dans l'axe est-ouest** qui dessert côté sud, le parking courte durée, la dépose minute, et côté nord la dépose taxis, la gare routière, et enfin le bâtiment voyageurs.

Cette voie d'accès principale, « l'avenue de la gare », vient en continuité de la « route digue » accédant à la RD3 plus à l'ouest.

A l'approche du parvis de la gare, elle se divise et serpente à travers Le parc du Mas et ses bosquets d'arbres existants dont les sujets les plus représentatifs sont conservés et élagués (chênes verts, cèdres,..).

Le parti d'aménagement du site privilégie la conservation d'un maximum de sujets en place, notamment le bois situé à proximité du Mas et constitué d'arbres d'une relative « rareté » quasiment tous centenaires, mais également certains alignements d'arbres en pourtour de périmètre Ouest du PEM. Des cheminements plantés et ombragés, libres d'obstacle créent des liaisons transversales piétonnes et cyclables, entre le rond-point et le parvis de la gare.

La voie de circulation de la gare routière vers le rond-point (boucle retour) permet de conserver le tracé existant, elle sera doublée d'une voie piétonne.

- **L'entrée au nord-ouest** du site via un ouvrage de franchissement de la voie ferrée existante, lequel permet d'accéder aux parkings longue durée et, ultérieurement d'emprunter la voie de raccordement à la RD999.

Les voiries de ce parking sont orientées est-ouest, les cheminements piétons sont quant à eux orientés nord sud. L'axe nord-sud principal ou « allée du forum » est symbolisé par une voie piétonne reliant l'ensemble du parking à la passerelle de liaison vers la gare, et plantée de pins parasols.

L'ensemble est ponctué de noues plantées régulièrement. Ces noues d'infiltration qui structurent le parking, assurent une gestion propre et écologique des eaux de ruissellement.

La trame des arbres accompagnant les parkings répond à un double objectif : masquer l'importance de la présence des voitures et apporter du confort pour les

usagers. En effet, la question de l'ensoleillement et de l'ombre est essentielle pour la conception des espaces extérieurs.

Ces arbres sont implantés selon la logique existante de bosquets déjà présents sur le site

2.4. LE BATIMENT VOYAGEURS

2.4.1. LA VOLUMETRIE

Quadrilatère de 40m par 70m dans sa partie située sur le parvis, l'édifice s'organise sur un niveau principal en continuité du parvis, jusqu'en partie sud en se prolongeant sous l'ouvrage ferroviaire CNM.

Ainsi disposé, le bâtiment voyageurs apparaît comme une continuité « construite » du paysage qui articule l'aménagement de l'inter-modalité et les quais.

Le bâtiment s'organise à la convergence de deux strates minérale et végétale, à savoir :

- une émergence minérale le long de la ligne classique, regroupant les services aux voyageurs et les locaux d'exploitation, l'offre commerciale et les locaux techniques.
- un ensemble de talus végétaux adossés au remblai ferroviaire et organisant les flux piétons vers les quais par de grandes rampes paysagères

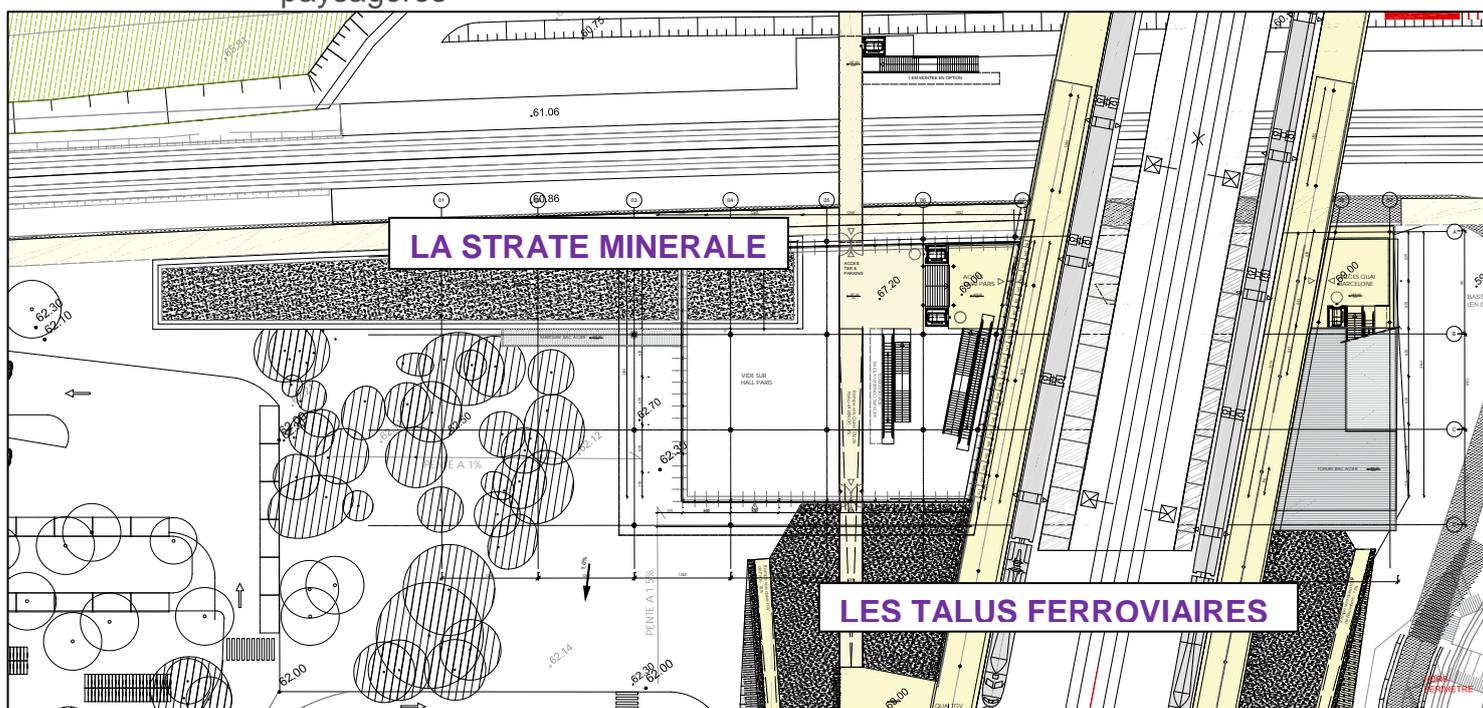


Figure 2 : vue en plan

PROJET GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN

Les circulations extérieures sont pensées comme des mouvements de sol accompagnant le parcours du voyageur depuis les trains jusqu'au hall ou jusqu'au parvis.

Les revêtements de sols, prévus en pierre dans les espaces intérieurs, et en béton balayé en extérieurs, sont prévus non meubles, non glissants et non éblouissants.

Inscrites dans le talus, elles offrent un cadre construit au parvis réduisant l'impact visuel de l'ouvrage ferroviaire, tout en apportant un confort d'usage dans le franchissement des dénivelés.

La hauteur moyenne sous plafond dans le hall est de 8 m, propice à offrir un espace confortable pour les cheminements et l'attente.



Figure 3 : façade sud depuis les talus ferroviaires

PROJET GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN



Figure 4 : Le parvis de la gare – vue aérienne

2.4.2. L'ORGANISATION FONCTIONNELLE

Le bâtiment s'organise sur trois niveaux principaux :

- un niveau -1, à l'altimétrie +60.86, occupé majoritairement par les locaux techniques ainsi que par les locaux d'exploitation. Ils s'organisent de plain-pied, le long de la voie classique.

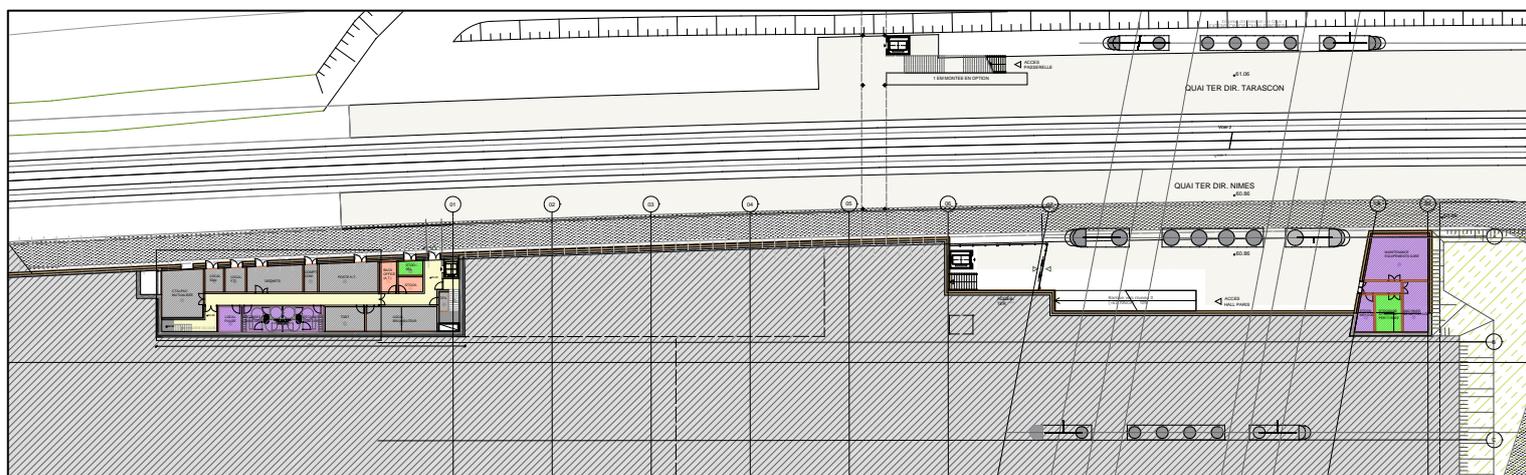


Figure 5 : vue en plan du niveau -1, niveau voie existante

PROJET GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN

- un niveau 0, à l'altimétrie +62.70, niveau principal d'accès depuis le parvis où se trouvent de plain-pied, le hall, ses zones d'attentes, ses circulations verticales et ses zones de contrôles d'embarquement, l'espace accueil-vente-attente SNCF et autres transporteurs, un commerce, le relais toilettes ainsi que certains locaux d'exploitation. Ce niveau dessert également des locaux d'exploitation situés sur un demi-étage supérieur, à l'altimétrie +64.36.

Le hall est largement ouvert au sud-ouest et au nord-ouest sur le parvis, la dépose minute, et sur le bois du Mas Larrier. Il est relié de plain-pied à un deuxième hall « satellite » qui se déploie côté sud face à la zone natura 2000 et qui regroupe les circulations verticales d'accès au quai Barcelone.

Ce niveau s'étend sous l'ouvrage ferroviaire où se situe l'espace OUIGO, un hall de liaison entre les deux plateformes avec ses zones d'attentes spécifiques, ainsi qu'un volume fermé sur deux niveaux regroupant des locaux télécoms et de maintenance, locaux nécessitant une proximité immédiate avec les quais CNM.

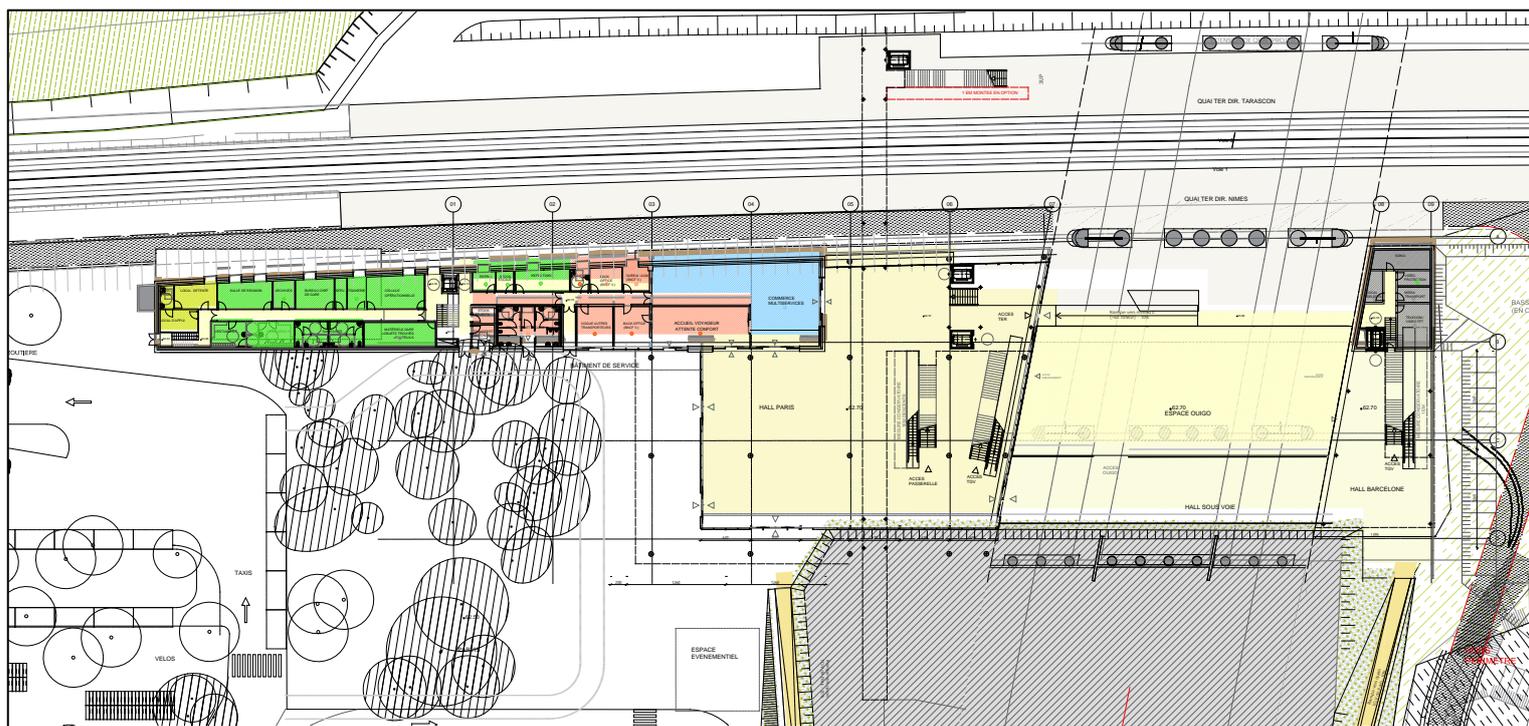


Figure 6 : vue en plan du niveau 0, niveau parvis

- un niveau +1, à l'altimétrie +67.20, niveau intermédiaire entre le hall et les quais, constitué d'une passerelle intérieure accessible par une série de circulations verticales.

Cette passerelle se prolonge côté nord pour franchir la ligne classique et donner accès aux quais de la ligne classique ainsi qu'aux parkings longue durée de plain-pied.

PROJET GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN

Côté sud, elle se prolonge au-dessus du talus ferroviaire ou elle vient prendre appui et permet d'accéder au quai Paris.

- un niveau +2, à l'altimétrie +69.00, niveau d'accès aux quais CNM, constitué coté hall Paris, d'un palier d'accès au quai connecté à la passerelle et au hall, et coté Barcelone du palier d'arrivée des circulations verticales accédant au quai.

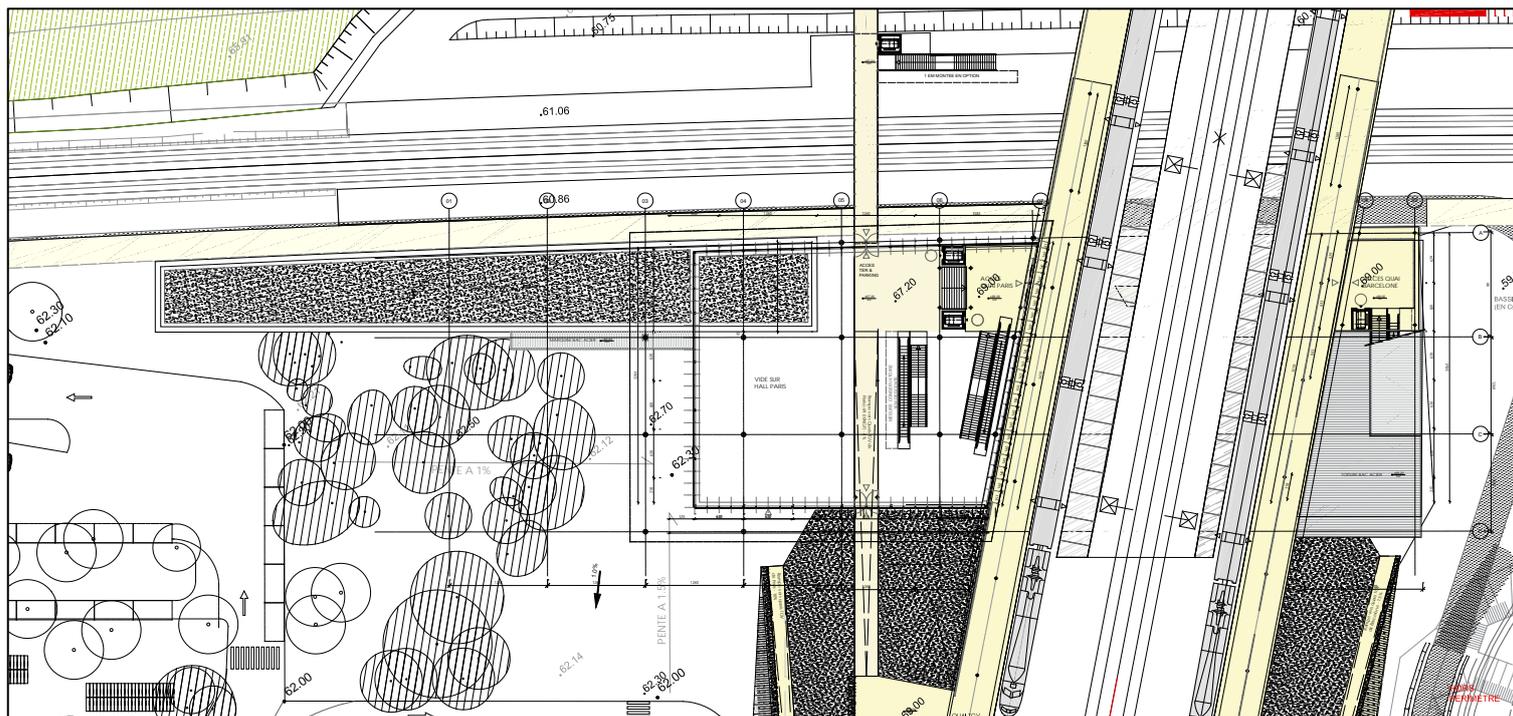


Figure 7 : vue en plan du niveau 1, niveau passerelle et rampe talus

2.5. LES CIRCULATIONS VERTICALES

2.5.1. ACCES AUX QAIS CNM

L'accès aux quais CNM s'organise depuis le niveau hall par un ensemble de circulations verticales, à savoir :

- Des escaliers mécaniques
- Des ascenseurs de grande capacité (1275kg)

Depuis le parvis, un accès direct mène au quai Paris par une série de rampes dédiées au flux de voyageurs et non aménagées pour les personnes handicapées, inscrites dans le talus.

Côté sud, le même dispositif permet de relier le hall Barcelone au quai correspondant.

2.5.2. ACCES AUX QUAIS DE LA LIGNE EXISTANTE

L'accès au quai de la ligne existante, direction Tarascon, s'effectue via la passerelle piétonne traversant le hall principal.

Une série de circulations verticales (escaliers fixes et mécaniques, ascenseurs) organise ces flux vers le quai.

L'accès au quai de la ligne existante, direction Nîmes, se fait directement depuis la partie du hall situé sous l'ouvrage ferroviaire, par escalier fixe ascenseur et rampe.

2.5.3. ACCES AUX PARKINGS LONGUE DUREE

L'accès vers le parking nord se fait depuis le hall, par la passerelle piétonne de franchissement des voies de la ligne classique. A son extrémité, celle-ci vient rejoindre à niveau la plateforme des parkings longue durée.

2.6. LES AMENAGEMENTS EXTERIEURS

2.6.1. LE PARVIS DE LA GARE

Le parvis, disposé dans l'axe de « l'avenue de la gare » structure la dernière séquence d'accès à la gare. Le Parc du Mas Larrier situé dans la partie ouest du terrain, regroupe une grande diversité d'arbres pour la plupart centenaires.

La position contiguë du parvis à ce parc et en prolongement de celui-ci, en fait un véritable jardin profitant de la fraîcheur du bosquet existant, dont un maximum d'arbres est conservé.

Véritable espace public, lieu de convergence de l'ensemble des modes de transport, les voies circulées et les espaces piétons constituant cette séquence sont traitées de façon équivalente et ne présentent pas de différence de niveau.

Le caractère routier est ici effacé au profit d'un espace urbain véritable parvis paysager.

Le traitement de sol du parvis fait référence aux grandes places publiques Nîmoises sur lesquelles s'installent les bâtiments publics, au moyen de grandes dalles de pierre locale ou de béton balayé.

Les zones aux abords du bois et aux pieds des collets d'arbres, pourront être travaillées différemment, à l'aide de cailloux concassés, et d'écorces évoquant les pistes forestières.

PROJET GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN

La relation entre le mas Larrier et le parvis de la gare s'effectue selon cette même logique grâce à une continuité de sol et d'aménagements paysagers favorisant une transparence visuelle.



Figure 8 : accès piéton vers le parvis

2.6.2. LES PARKINGS

Le projet prévoit la réalisation de parkings répartis comme suit :

- des parkings courte durée, situés au plus près du bâtiment voyageurs, dans la partie sud-ouest du site.
- des parkings longue durée, situés sur la plateforme nord. Ces parkings intègrent des abris photovoltaïques.

Le projet photovoltaïque est décrit dans l'annexe 01, pièce n°02 du PC04.

L'accès vers la plateforme sud se fait :

- depuis l'entrée du site (carrefour) en empruntant l'avenue de la gare
- depuis le hall, par les cheminements piétons traversant le bosquet existant

L'accès vers la plateforme nord se fait :

PROJET GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN

- depuis l'avenue principale, au nord du carrefour, via le pont routier de franchissement de la voie ferrée existante.
- depuis le hall, par la passerelle piétonne de franchissement des voies de la ligne existante. A son extrémité, le terrain naturel, à niveau avec la passerelle, permet une jonction sans changement d'altimétrie.

Les espaces de stationnements sud et nord, s'organisent le long de noues qui recueillent les eaux pluviales des sols minéralisés et se laissent coloniser par une flore d'arbres, d'arbustes et d'herbacées résistantes aux conditions de ce milieu.



Figure 9 : les parkings longue durée

3. LE PROJET ACCESSIBILITE

3.1. PREAMBULE

Le bâtiment est conçu de manière à permettre la simplicité et la fluidité des cheminements des voyageurs en privilégiant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite à chaque niveau et pour tous les espaces fonctionnels accessibles au public et également ceux réservés au personnel.

La conception des espaces a été réalisée dans le respect de la réglementation en vigueur mentionnée au début de la notice.

Le projet de la gare conçu avec un niveau principal de plain-pied avec celui du parvis, permet l'accessibilité des voyageurs handicapés depuis les aires de stationnement (emplacements réservés sur le parking courte durée à proximité

immédiate du parvis) vers les zones publiques, les services SNCF et concédés du bâtiment voyageurs.

L'accès d'un quai à l'autre aux personnes à mobilité réduite s'effectue par des ascenseurs de grande capacité.

Trois ascenseurs ont été disposés de chaque côté de l'axe de la voie CNM :

- Deux à l'intérieur du Hall Paris, l'un permettant d'accéder depuis les quais de la ligne classique via le hall vers le quai CNM Paris. L'autre depuis le hall Paris vers le quai CNM Paris, pouvant être dédié au contrôle embarquement Ouigo.
- Le deuxième ascenseur est prévu coté hall Barcelone pour assurer l'accès au quai Nord Barcelone.

3.2. LES ACCES – LES CHEMINEMENTS EXTERIEURS

L'accessibilité à la gare des personnes handicapées et à mobilité réduite, quel que soit le handicap, se fait depuis chaque secteur par cheminement usuel, accessible à tous et continu.

Le niveau d'accès principal du bâtiment voyageurs est en continuité avec les cheminements extérieurs.

Le projet de la gare conçu avec un niveau principal de plain-pied avec celui du parvis, permet l'accessibilité des voyageurs handicapés depuis les aires de stationnement (emplacements réservés sur le parking courte durée à proximité immédiate du parvis) vers les zones publiques du bâtiment voyageurs, les services SNCF et concédés du bâtiment voyageurs.

Un cheminement podotactile est prévu depuis les places de stationnement, les transports en commun vers l'entrée principale de la gare.

Les entrées du bâtiment, existantes, sont signalées et facilement repérables (éléments architecturaux, signalisation visuelle)

Les éléments d'information relatifs à l'orientation du public répondront aux exigences de l'annexe 3 de l'arrêté du 1 août 2006.

Les rampes d'accès aux quais présentent une pente de 10% et ne sont pas conformes aux préconisations d'accessibilité PMR.

Elles constituent toutefois une alternative aux escaliers fixes et mécaniques, notamment pour les personnes se déplaçant avec poussettes ou bagages et pour le reste du flux clientèle.

PROJET GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN

Ces rampes, inscrites dans les talus ferroviaires, présentent une bordure plantée de haies sur une largeur de 0.90m, et ce afin de prévenir tout risque de chute.

Enfin, les cheminements depuis les zones de stationnement présentant des dénivelés sont conformes aux préconisations d'accessibilité et sont d'une manière générale entre 1 et 2%

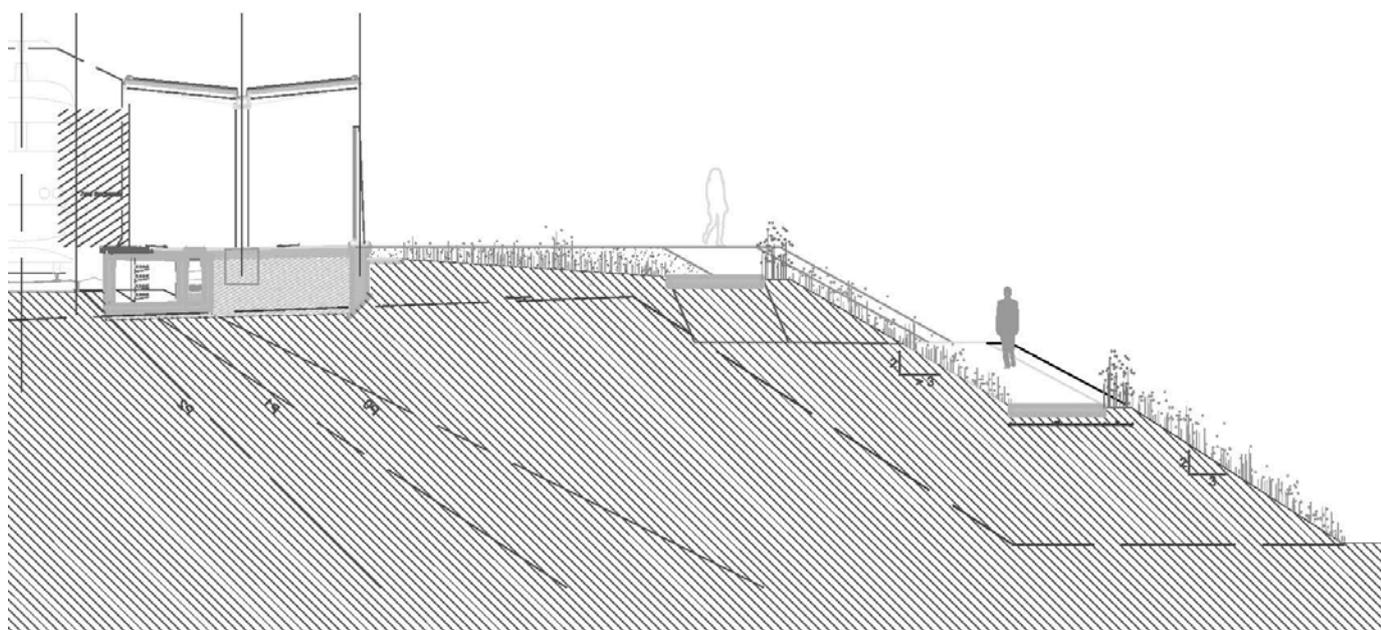


Figure 10 : les rampes dans les talus

3.3. CIRCULATIONS INTERIEURES HORIZONTALES

Les utilisateurs handicapés pourront accéder à l'ensemble des locaux accessibles au public. Les éléments de structure éventuels le long des cheminements (poteaux par exemple), seront signalés de manière à être repérables par une personne ayant une déficience visuelle.

La passerelle intérieure reliant le parking longue durée dans la partie nord du site, traversant le hall voyageurs et menant vers le quai Paris, présente une pente de 4%.

Les cheminements intérieurs sont horizontaux et respecteront les dispositions suivantes :

- Contrastes visuel et tactile, mise en place d'un cheminement de guidage vers les entrées/sorties de la gare, accès aux trains, accès au Point Information et accès à la billetterie.
- Ressauts < à 2cm
- Largeur > à 1.40m
- dévers <2%
- Espace de manœuvre devant chacune des portes
- Eclairage conforme à l'article 14 de l'arrêté du 1 août 2006

3.4. CIRCULATIONS INTERIEURES VERTICALES

3.4.1. ASCENSEURS

Les niveaux passerelle et quai sont desservis par des ascenseurs accessibles aux personnes handicapées. Ces ascenseurs et les cheminements qui y conduisent feront l'objet d'une signalisation conforme à l'annexe 3 de l'arrêté du 1 août 2006.

Les informations seront regroupées et lisibles en position assis comme debout. Les supports seront contrastés par rapport à leur environnement immédiat. La hauteur des caractères sera appropriée au local, à son environnement. Les pictogrammes normalisés seront utilisés.

Les ascenseurs seront conformes à la norme NF EN 81-70, au minimum de type 2 (1,40 m x 1,10) avec porte de 90 cm. Ils répondront notamment aux caractéristiques suivantes pour Personnes en Situation de Handicap :

- Ils seront accessibles aux Utilisateurs de Fauteuil Roulant (UFR).
- Un signal sonore se déclenchera au début de l'ouverture des portes.
- Deux flèches lumineuses d'une hauteur d'au moins 4 cm seront installées pour indiquer le sens de la montée et de la descente.
- Un signal sonore utilisant des sons différents pour la montée et la descente accompagnera l'indication des flèches lumineuses.
- Un indicateur visuel et un message vocal permettront de connaître la position de la cabine depuis l'intérieur.
- Des informations en braille et en lettres embossées seront apposées sur les boutons.
- Un dispositif de demande de secours équipé de signalisation visuelle et sonore sera mis en place.

- Une aide à la communication pour les personnes malentendantes telle qu'une boucle magnétique.
- Une barre d'appui situé à 0,90m du sol sera installée sur un côté de la cabine.
- Les signaux sonores et messages vocaux auront un niveau réglable entre 35 et 65 dB (A).
- Chacun des paliers d'ascenseur sera équipé de vidéo surveillance et d'un interphone relié aux guichets. Ils seront en libre-service.

3.4.2. ESCALIERS FIXES

Les escaliers seront utilisables par une personne handicapée et conformes aux exigences réglementaires. A cette fin, ils présenteront les caractéristiques suivantes :

- La hauteur des marches n'excèdera pas 16 cm.
- Les premières et les dernières contremarches de chaque volée de l'ensemble des escaliers seront de couleur contrastée (claire). Leur hauteur sera supérieure à 10 cm.
- Aucune volée d'escalier n'excèdera 25 marches.
- Des bandes d'éveil et de vigilance (largeur de 40 cm) contrastées seront mises en place au droit du départ de chaque volées d'escalier, à 50 cm de la première marche dans le sens de la descente dans tous les escaliers.
- Toutes les mains-courantes seront à double lisses en inox. La deuxième lisse sera à une hauteur de 0,70 m environ du sol elle sera destinée aux personnes de petites tailles et aux enfants. Ces mains-courantes seront installées dans tous les escaliers et toutes les rampes. Elles se prolongeront horizontalement de la longueur d'une marche au-delà de la première et la dernière marche de chaque volée ou rampe de 30 cm minimum et seront continues. Leur diamètre sera de 48,3mm.
- L'éclairage sera renforcé conformément à l'article 14 de l'arrêté du 1 août 2006.

3.4.3. ESCALIERS MECANIQUES

Des escaliers mécaniques permettent d'accéder au niveau de la passerelle et au niveau des quais. Ils sont doublés par des escaliers accessibles et par des ascenseurs.

La signalisation, conforme à l'annexe 3 de l'arrêté du 1 août 2006, devra permettre à une personne handicapée de choisir entre un équipement mobile et un autre équipement accessible.

Ils présenteront les caractéristiques suivantes :

- Mains courantes de chaque côté
- Commande d'arrêt d'urgence repérable facilement et manœuvrable par une personne en position debout ou assise
- Eclairage renforcé conformément à l'article 14

- Zones départ et arrivée des parties en mouvement mises en évidence grâce à un contraste de lumière ou de couleur

3.5. REVETEMENTS DE SOLS MURS ET PLAFONDS

Les revêtements ne créeront pas de gêne visuelle ou sonore.

L'aire d'absorption équivalente des matériaux absorbants représentera au moins 25% de la surface au sol des espaces réservés à l'attente du public, ainsi que dans les espaces de restauration. Les revêtements de sols seront non-glissants

3.6. PORTES PORTIQUES ET SAS

Les portes principales desservant les locaux dont l'effectif est $>$ à 100 personnes auront une largeur de 1.40m minimum, avec un vantail de service de 0.90m.

Les portes des locaux pouvant accueillir un effectif $<$ à 100 personnes auront une largeur de 0.90m.

Un espace de manœuvre sera prévu devant chaque porte et à l'intérieur des sas.

Des dispositifs de passage unitaires adaptés seront implantés pour permettre l'accès aux zones contrôlées. Ces dispositifs présenteront une largeur de 0.83m au moins.

Les portes vitrées disposeront d'un marquage permettant leur repérage par les personnes malvoyantes.

La durée d'ouverture des portes coulissantes à ouverture automatique permettra le passage d'une personne à mobilité réduite. La détection sera adaptée à des personnes de toutes tailles.

3.7. SANITAIRES

Chaque niveau accessible au public comporte des sanitaires adaptés aux personnes handicapées.

Les cabinets d'aisances adaptés comporteront un sanitaire et un lavabo. Ils seront différenciés par sexe.

Ils respecteront les dispositions suivantes :

- Espace de manœuvre avec possibilité de demi-tour devant la porte ou à l'intérieur du sanitaire
- Espace de manœuvre de la porte des sanitaires adaptés
- Espace d'usage de 0,80m x 1,30m, latéral à la cuvette
- Cuvette : hauteur entre 0,45m et 0,50m
- Barre d'appui : $>$ 0,70m et $<$ 0,80m du sol
- Lavabo : bord inférieur à $>$ 0,70m et bord supérieur $<$ à 0.85m
- Accessoires : H $<$ 1,30 m
- Axe de la chasse d'eau : entre 0,35m et 0,40m du mur
- Barre de rappel sur la porte
- Accessibilité des parties communes
- Urinoirs disposés à double hauteur

- Nursery accessible aux hommes comme aux femmes, handicapés ou non.

3.8. SORTIES

Les sorties et les cheminements qui y conduisent seront signalés et repérables facilement par une personne handicapée.

La signalisation ne présentera aucun risque de confusion avec le repérage des issues de secours et sera conforme à l'annexe 3 de l'arrêté du 6 août 2006.

3.9. ECLAIRAGE

L'éclairage des locaux permettra d'assurer les niveaux d'éclairement minimum suivants :

- 20 lux en tout point du cheminement extérieur accessible
- 200 lux au droit des postes d'accueil et comptoirs divers
- 100 lux en tout point des circulations intérieures horizontales
- 150 lux en tout point de chaque escalier
- 20 lux en tout point du cheminement extérieur accessible

L'extinction, si elle est progressive, sera temporisée.

3.10. ESPACES D'ATTENTE

Les locaux dans lesquels le public peut être assis seront accessibles aux personnes handicapées dans les mêmes conditions que celles offertes aux personnes valides.

Des emplacements réservés aux personnes en fauteuil roulant seront aménagés.

Ils respecteront les dispositions suivantes :

Nombre d'emplacements :

- 2 places pour les salles pour un effectif < à 50 personnes,
 - 3 places pour un effectif compris entre 50 et 100 personnes,
 - 4 places pour un effectif compris entre 100 et 150 personnes,
 - 5 places pour un effectif compris entre 150 et 200 personnes.
- Espace d'usage : 0.80m x 1.30m.

3.11. LE STATIONNEMENT

Les aménagements extérieurs sont construits autour de deux « pôles » situés de chaque côté de la ligne classique, à savoir :

- un premier, dans la partie sud du site, dédié aux modes doux, aux taxis à la dépose minute et au stationnement courte durée ainsi qu'aux transports en commun

- un deuxième, dans la partie nord du site, lié aux véhicules particuliers pour le stationnement de longue durée.

Le parvis de la gare est interdit à la circulation générale, néanmoins celui-ci est circulaire pour garantir l'accessibilité (PSH/Transports de fonds/Pompiers/Livraisons)

3.12. LES VITRAGES

L'ensemble des vitrages, toute hauteur, fixes et ouvrants, seront équipés de deux bandes autocollantes ornées d'un motif horizontal de 10 cm de hauteur de couleur contrastée, appelé vitrophanie.

Elles seront implantées à 1,00 m et 1,50 m de hauteur pour que les vitrages soient plus facilement détectables par les déficients visuels et les personnes de différentes tailles.

3.13. GUICHETS ACCUEIL ET VENTE

Tous les guichets seront équipés d'interphonie équipée de boucle magnétique, de manière à faciliter la compréhension des personnes malentendantes.

Ils seront accessibles aux Utilisateurs de Fauteuil Roulant grâce à une tablette permettant le passage des pieds et des genoux d'une personne en fauteuil roulant. La signalétique de civilité sera apposée en façade et la boucle à induction magnétique sera signalée.

3.14. DETECTION DES OBSTACLES

Tous les obstacles d'une hauteur inférieure à 2,20m seront signalés par une main-courante en inox posée à l'aplomb de cet obstacle. Elle reposera sur des montants verticaux implantés d'une manière suffisamment rapprochés pour qu'ils soient détectables par une canne.

Les obstacles en saillie de plus de 15 cm seront signalés par un repère tactile contrasté.

Ces interventions seront réalisées sur la totalité de l'espace de la gare y compris les quais.

Par ailleurs, compte tenu de la présence de plusieurs arbres sur le parvis (arbres existants conservés), un aménagement spécifique sera prévu au pied de ces arbres, afin de maintenir un niveau de sol continu et sans obstacles.

3.15. LES BANDES DE GUIDAGE

Des bandes de guidage podotactiles au sol guideront les personnes non et malvoyantes depuis la dépose taxis, la gare routière, le parking Sud et le parvis vers le hall principal, les quais, le point Information et le point de vente.

3.16. LE TRAITEMENT ACOUSTIQUE

Les objectifs acoustiques suivants sont recherchés :

- Une intelligibilité de la parole sonorisée, en tout point des zones «utiles» couvertes par l'installation, supérieure à la valeur minimale réglementaire des SSS, soit 0,7 sur l'échelle d'intelligibilité commune présentée par la norme NF EN 60849 (valeur correspondant par exemple à un Speech Transmission Index – STI – de 50%).
- Un niveau de pression acoustique moyenné sur la durée d'une annonce diffusée sans distorsion audible jusqu'à 83 dB(A) en moyenne dans le plan d'écoute. Une bonne homogénéité de la couverture sonore dans les zones «utiles» couvertes par l'installation, correspondant à un écart type maximal de 2 dB du niveau de pression acoustique, dans les bandes d'octaves centrées sur 500 Hz et 2000Hz, dans le cas d'une diffusion de bruit rose.

Le traitement acoustique consiste à intégrer un matériel absorbant en sous face de plafond dans le hall sous voies. Des enceintes type colonnes acoustiques, seront disposées dans les deux halls (Paris et Barcelone) et compléteront le dispositif acoustique afin de maîtriser toutes réverbérations.

3.17. DISPOSITIONS SPECIFIQUES AUX QUAIS

Les normes concernant les distances entre la bordure des quais et un obstacle seront respectées pour permettre l'accessibilité des Utilisateurs de Fauteuil Roulant jusqu'au train de manière autonome conformément à la STI PMR

Ces travaux concernent notamment :

- Les sols
- La mise en place de bandes d'éveil et de vigilance en béton en bordure de quais.
- L'éclairage
- Les abris

3.18. LES LOCAUX DE TRAVAIL

L'ensemble des locaux de travail seront accessibles aux Utilisateurs de Fauteuil Roulant. Un ascenseur de service permet de desservir les niveau N1 (+64.36) et quai de la ligne classique (+60.86)

3.19. LES MATERIAUX

Le parti d'aménagement paysager du site privilégie la conservation d'un maximum de sujets en place. En cohérence avec cette réflexion sur le contexte, l'objectif est de privilégier l'utilisation de matériaux locaux (limon argileux du site, pierres locales) en parement de façade des volumes construits sous la grande ombrière, et en revêtement de sol.

Trois type de matériaux sont retenus :

Le Minéral

La terre coulée ou « terre de site » sera mise en œuvre en paroi verticale pour les murs de soutènement, les murs « rideaux » du bâtiment de service, et le portail d'entrée du site.

La pierre du Gard , ou pierre de Brouzet, principalement utilisée en revêtement de sol dans le hall, sur la passerelle intérieure et sur les paliers de distribution, on la retrouve également en extérieur, le long de la route digue sous forme de bordure, et ponctuellement, sur le parvis, pour marquer la transition avec le traitement de sol du hall. D'autres traitements ponctuels en pierre sur le parvis sont prévus, notamment le collet des arbres. Enfin, la pierre sera utilisée sous forme de mobiliers divers et en particulier les assises du parvis et des quais.

Le béton balayé clair sera mis en œuvre sur l'ensemble des circulations horizontales et verticales extérieures, cheminements piétons, rampes et marches d'escaliers. Les revêtements de sols permettront une circulation aisée et sûre pour les Personnes handicapées et à mobilité réduite sur l'ensemble des espaces. Les sols respecteront les exigences de traitement anti-glissance.

Le végétal

Le projet prévoit l'utilisation de matériaux végétaux locaux en protections solaires et en plafonds afin de réaliser des tamis à lumière.

Le bambou, présent dans la région du Gard (bamboueraie d'Anduze), matériau résistant et imputrescible, sera utilisé pour les dispositifs de protections solaires en façades sud et ouest et pour les plafonds intérieurs du hall principal. Il sera mis en œuvre sous forme de panneaux de bambou bruts de diamètre 50 mm environ, maintenus sur des cadres acier et tissés autour de câbles inox. Ces cannes de bambous seront assemblées horizontalement par tressage (selon un procédé GKD) évoquant les canisses ou par simple empilement.

Le métal

La maille métallique en acier inox et le métal déployé, principalement utilisés pour le traitement du confort sur quais, des paravents, des protections caténaïres mais aussi des gardes corps.

3.20. AUTRES DISPOSITIONS

Equipement d'alarme

L'équipement d'alarme sonore sera doublé d'un dispositif lumineux adapté aux personnes mal-entendantes dans les locaux dans lesquels une personne peut se retrouver isolée.

Symbole – Signalétique

Les divers aménagements spécifiques seront signalés grâce aux pictogrammes normalisés, notamment :

- Accès, accueil
- Sanitaires
- Emplacements réservés
- Etc..

Les éléments d'information et de signalisation répondront à l'annexe 3 de l'arrêté du 1 août 2006 et à la STI PMR :

- Les supports seront regroupés, contrastés par rapport à leur environnement immédiat et lisibles en position « debout » comme en position « assis »
- Ils seront choisis, positionnés et orientés de façon à éviter tout effet d'éblouissement, de reflet ou de contre-jour dû à l'éclairage naturel ou artificiel
- S'ils sont implantés à une hauteur inférieure à 2,20 m, une personne mal voyante pourra s'en approcher à moins d'1m
- Les informations données sur les supports seront fortement contrastées la hauteur des caractères d'écriture sera adaptée aux dimensions du local et de la formation délivrée.

4. ANNEXES

4.1. PRINCIPES D'AMENAGEMENT DE L'ESPACE DE VENTE

L'aménagement de l'espace ne fait pas partie du présent dossier.

4.2. PRINCIPES D'ACCESSIBILITE DES BANQUES D'ACCUEIL

Les guichets et banques d'accueil seront abaissés ou pourvus d'une tablette. Au minimum un guichet doit être accessible, il devra être prioritairement ouvert.

4.3. VITROPHANIE

La vitrophanie est installée sur toutes les parois vitrées de manière à éviter les heurts sur la surface transparente.

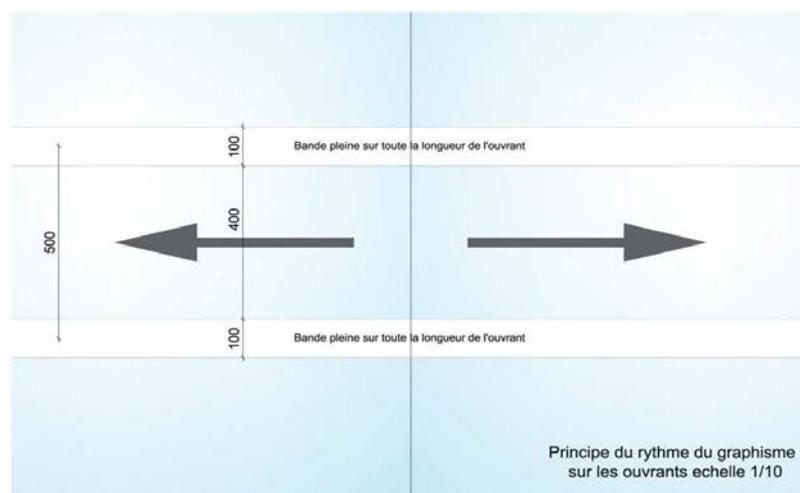
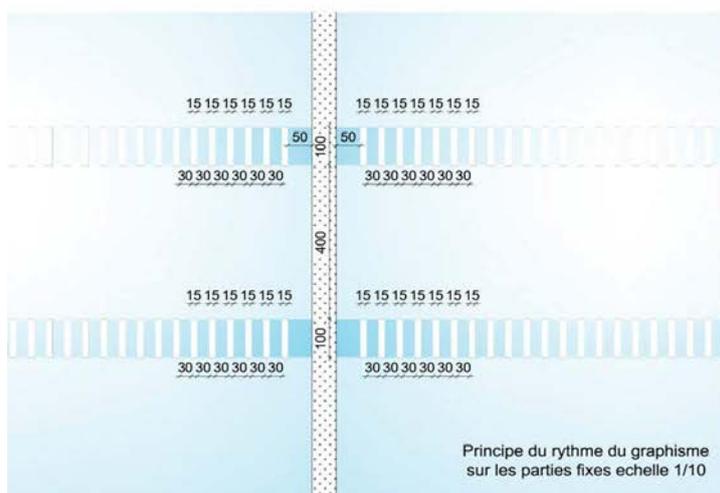
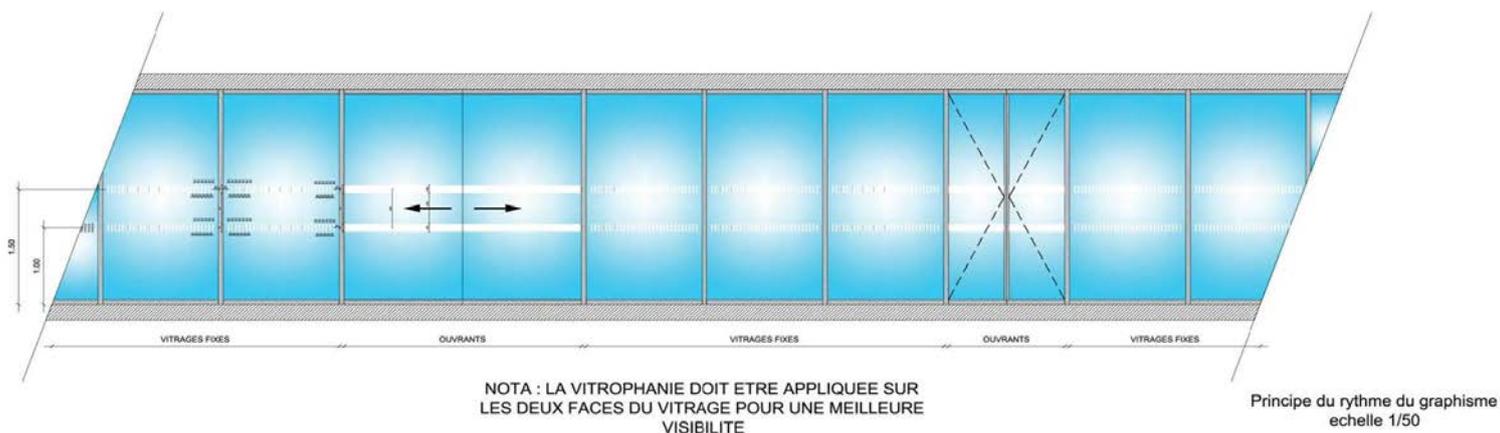
Cette vitrophanie doit être visible de tous et notamment des personnes malvoyantes. Elle est donc de couleur contrastée par rapport à l'environnement et est positionnée

PROJET GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN

à deux hauteurs différentes, afin d'être aussi visibles par les personnes de petite taille et les enfants.

La largeur et le positionnement de chacune des bandes sont normés.

Le motif n'est pas soumis à une réglementation particulière.



4.4. LES BANDES DE GUIDAGE

Les bandes podotactiles de guidage forment un chemin de surfaces à cannelures parallèles et séparées entre elles à intervalles réguliers de 3 cm environ dans le sens de la marche.

De par leurs cannelures, ces bandes de guidage sont détectables à la canne blanche et permettent aux personnes aveugles de se guider dans la gare.

De plus, de nombreuses personnes malvoyantes, qui possèdent un champ de vision limité, peuvent identifier et suivre ce cheminement particulier contrastant avec le sol.

Le cheminement podotactile pourra être combiné à l'installation de balises sonores. Les bandes de guidage sont doubles, les personnes aveugles cheminent entre les deux bandes.

Lorsque deux directions sont données par les bandes de guidage, l'intersection de ces deux directions est nommée « carrefour », elle est matérialisée au sol par des bandes de guidage perpendiculaires horizontales et verticales.

Les personnes aveugles peuvent utiliser la bande de guidage de plusieurs manières différentes selon leurs habitudes :

- en balayant de droite à gauche et de gauche à droite pour sentir de part et d'autre du cheminement les cannelures de la double bande de guidage par vibration dans leur canne
- en balayant uniquement d'un côté de la bande de guidage, afin de ressentir comme précédemment les cannelures par vibration dans leur canne
- en positionnant la canne entre deux cannelures pour suivre de manière linéaire la bande de guidage.



4.5. LES MANCHONS EN BRAILLE

Afin de permettre aux personnes aveugles de se repérer et de s'orienter dans la gare, des informations en braille peuvent être mises à disposition sur :

- des plans spécifiques en relief et en braille
- les mains courantes des escaliers notamment par la pause de manchons en braille et en relief, à droite, à gauche, en haut des escaliers sur la main courante supérieure.



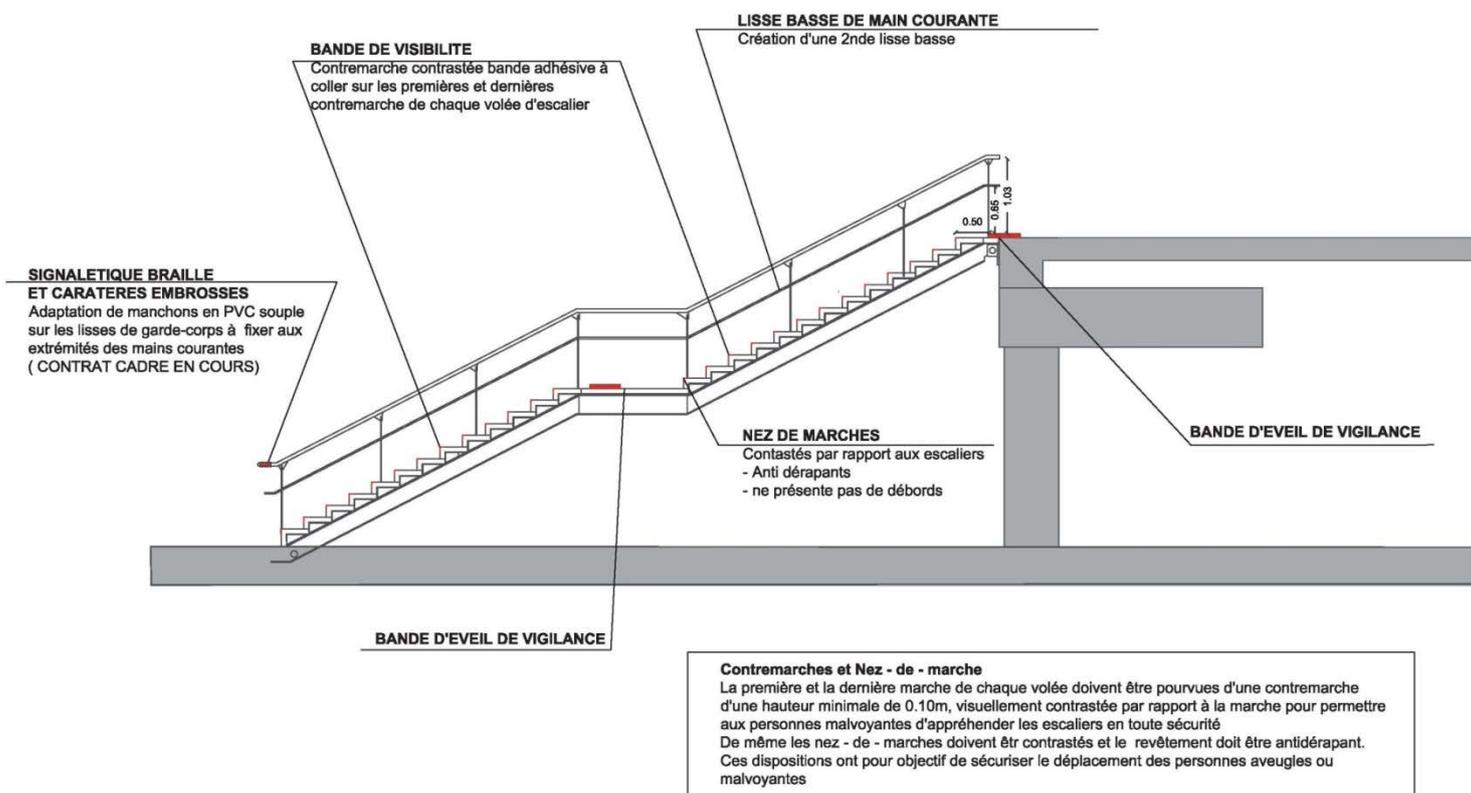
4.6. MAIN COURANTE A DOUBLE LISSE

La montée ou la descente d'un escalier est un exercice qui demande à son utilisateur un certain effort physique. Afin de faciliter et de sécuriser ce type de déplacement, il convient d'installer des mains courantes :

- doubles à deux hauteurs différentes dont la plus basse est destinée aux enfants et aux personnes de petite taille. En effet ces dernières, du fait de la taille de leurs jambes, doivent fournir un effort important lors de la montée d'un escalier et réclament donc une main courante facilement préhensible à leur hauteur pour les aider.
- prolongées horizontalement avant et après l'escalier, afin d'assurer le retour sur le plat en sécurité
- contrastées par rapport à l'environnement.



4.7. ESCALIERS FIXES



4.8. BOUCLES A INDUCTION MAGNETIQUE (BIM)

Il est prévu dans le cadre de ce projet d'équiper le bâtiment voyageurs de deux Boucles à Induction Magnétique (BIM) reliées au système de sonorisation :

Les zones concernées par les BIM de salle sont :

- la zone d'attente du hall sous voies
- la zone d'attente du hall principal

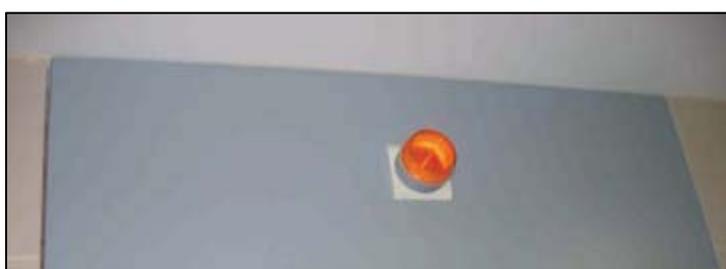
Une BIM permet à des personnes malentendantes équipées du dispositif de réception d'un champ magnétique induit d'entendre, s'ils sont dans le champ d'action de la BIM, les messages diffusés par le système de sonorisation. Ce type d'équipement n'est pertinent que si l'environnement magnétique de la gare n'est pas trop perturbé.

Les valeurs de champ magnétique in situ devront répondre à la norme NF EN 60118-4 et à l'étude préliminaire RAC08036.



4.9. FLASH LUMINEUX (donné à titre indicatif)

Afin d'avertir les personnes sourdes de l'évacuation en urgence de la gare, des alarmes lumineuses sont positionnées dans les toilettes lorsque la gare est équipée d'une alarme incendie. Ces flashes lumineuses seront installés dans les toilettes (un par cabine et un dans les espaces lavabos), ils seront reliés à la détection incendie. Ce système sera aussi mis en place dans toutes salles publiques isolées des flux principaux.



4.10. MESSAGES DE CIVILITE

Des panneaux de civilité sont apposés au niveau des zones d'attente et des espaces de ventes, afin de signaler aux voyageurs la priorité pour les personnes handicapées.

Il existe 3 types de panneaux de civilité, leur mise en place est obligatoire dans chaque gare :

PROJET GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN

- « Accès prioritaire » apposé au niveau des guichets de vente et d'accueil pour favoriser la priorité des personnes handicapées ou à mobilité réduite dans les files d'attente mais aussi au niveau des ascenseurs.
- « Places prioritaires » apposé au niveau des places assises dans les zones d'attente pour favoriser la priorité des personnes handicapées ou à mobilité réduite aux places assises.
- « Emplacement prioritaire » apposé au niveau des espaces libres dans les zones d'attente pour laisser disponible cet espace aux personnes en fauteuil roulant.

Places prioritaires



450 x 450 mm

Menus ascenseurs



450 x 450 mm

Marquage guichets

