

BOUCHES-DU-RHÔNE (13)

MARSEILLE

CATHÉDRALE SAINTE MARIE MAJEURE

ACCESSIBILITÉ



DCE

RAPPORT DE PRÉSENTATION

JUIN 2026

Michel TRUBERT ACMH - 2 rue de Fleury, 77300 FONTAINEBLEAU
Tel. 01 64 22 32 04 - Email : trubert.m@wanadoo.fr

SABOUREAU Ingénierie - Economiste de la construction
104 avenue André Maginot, 37100 TOURS - Tel. 02 47 54 02 65

FICHE RÉCAPITULATIVE DU MONUMENT	3
OBJET DE L'ÉTUDE	4
VOLET 01 : ÉTAT DES LIEUX	5
CHAPITRE 1 : HISTORIQUE DE L'ÉDIFICE	6
SYNTHÈSE/ CHRONOLOGIE	6
BIBLIOGRAPHIE	12
CHAPITRE 2 : ÉTAT DES LIEUX	13
DESCRIPTION	13
VOLET 02 : PROJET	16
CHAPITRE 1 : PROGRAMME DE TRAVAUX	17
PROJET	17
PROGRAMME DE TRAVAUX	24

Localisation : Bouches-du-Rhône (13)

Place de la Major, Avenue Robert Schuman 13002 Marseille

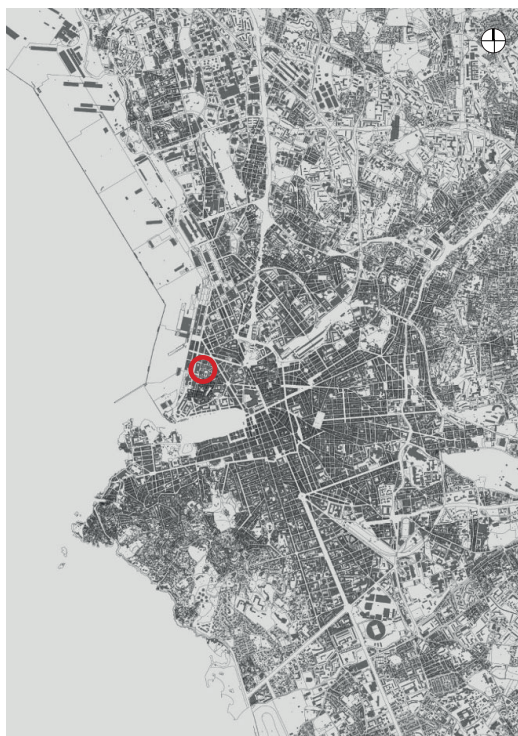
Statut & usage : Propriété de l'État, Lieu de culte, Cathédrale

Epoque : 2^{de} moitié du XIX^e siècle, 1848-1874

Protection : Classement MH le 9 août 1906

Référence : IA13000788

Classement: type V de 2^e catégorie, effectif maximum autorisé de 1154 personnes.



Le présent dossier de consultation des entreprises (DCE) d'accessibilité personnes à mobilité réduite (PMR) répond à la demande du Maître d'Ouvrage (MOA) d'implanter un dispositif d'accès dédié par l'entrée latérale, du transept Est.

Les conditions d'accessibilité à la Cathédrale de la Major faisaient l'objet d'un diagnostic en 2011 (GAPIRA) et d'un agenda d'accessibilité en 2015. De ces documents, était issue une programmation mettant en œuvre diverses compétences et responsabilités : ABF, ACMH et autres intervenants spécialisés. Pour rappel et selon un arbitrage¹ de la DRAC, les travaux incombant à la maîtrise d'œuvre ACMH concernent :

- Le pavage devant le parvis
- Les revêtements gravillons de l'esplanade
- L'accès pour fauteuil roulant au plateau Nef/ Transept

L'étude d'évaluation de F.Botton ACMH esquissait alors la solution d'un accès par le transept Est, à l'aide d'un dispositif type élévateur vertical.

Le présent projet considère donc l'accès, depuis le portail de la cathédrale, jusqu'au passage du tambour de portes du transept oriental.



¹ p.3 de l'Etude d'évaluation, F.Botton ACMH, 2018

Volet 01 : État des lieux

LES ORIGINES DU SITE

Le rempart antique est attesté dès -600 av. J.C. Alors, la ville grecque s'étend jusqu'au pied du versant occidental de la butte des Moulins. Une adduction d'eau (fouille de 1987) témoigne de l'organisation urbaine du site, puis des vestiges de mosaïques mis au jour par les fouilles des années 1990.

La présence d'une Cathédrale primitive est, elle, attestée dès 420. Autour s'établit le Groupe Episcopal, et les alentours sont embellis.

Au VI^e siècle, MARSEILLE est quasiment la seule porte d'entrée en Gaule des produits Méditerranéens.

La vieille Major

Le groupe épiscopal est reconstruit au Moyen-Âge - 12^e avec des agrandissements des 15^e et 18^e siècles. Y sont présentes des oeuvres majeures: la chapelle Saint-Lazare de Francesco LAURANA 1477, la mise au tombeau d'Andrea DELLA ROBBIA 1520, et le grand portail baroque des années 1646.

Cette première cathédrale que l'on peut observer à l'Est de la Nouvelle Major fait partie de « l'enclos ecclésiastique » actuel. Elle est construite sur un site religieux qui comprend une première cathédrale paléochrétienne et un baptistère du 5^e siècle, détruits dans la période médiévale. Contrairement à la Nouvelle Major, le plan en croix latine de l'Ancienne cathédrale romane du 12^e siècle est orienté Est-Ouest. Il est composé d'une nef, d'un transept, d'un chœur en abside avec chapelles en absidioles.

L'Ancienne MAJOR est amputée de deux travées lors de la construction de la nouvelle cathédrale. Cette modification ainsi que les travaux urbains conséquents réalisés à proximité immédiate de l'édifice (esplanade puis tunnel Prado-Carénage) ont contribué à dégrader son état de stabilité. La VIEILLE MAJOR, est protégée au titre des monuments historiques en 1840, elle n'est pas ouverte au public.

LES EMBELLISSEMENTS DE LA VILLE AU DÉBUT DU XIX^e SIÈCLE

En 1817 a lieu l'établissement du diocèse de MARSEILLE qui met fin à vingt ans de soumission à celui d'Aix. LA MAJOR du XII^e siècle est re-consacrée à cette occasion. Mais l'état du bâtiment et sa présentation sont unanimement jugés indigents et indignes de la deuxième ville française. Le constat est entre autres relayé par STENDHAL et MÉRIMÉE. Le projet de reconstruction d'une nouvelle Cathédrale à la hauteur de la ville en pleine expansion est porté par l'évêque Eugène de MAZENOD. Dix ans de négociations seront nécessaires pour obtenir l'accord du ministre des Cultes. Toutefois, la Ville et l'État sont en désaccord sur leur collaboration financière, et il apparaît que les trois parties prenantes, diocèse, État et Ville, ont des intérêts contradictoires.

Ainsi, MAZENOD privilégiait le site du chapitre en haut de la Canebière. Il demanda dès 1836 à l'architecte Vincent BARRAL de proposer un projet néogothique sur ce site. En 1840, le préfet réunit une commission et fait pression sur le gouvernement. La commission se prononça en faveur du site du chapitre au débouché de la Canebière et un concours fut organisé sans engagement financier.

La ville, soumise aux intérêts du commerce, souhaitait une installation sur le site de l'ancienne église médiévale SAINT-MARTIN.

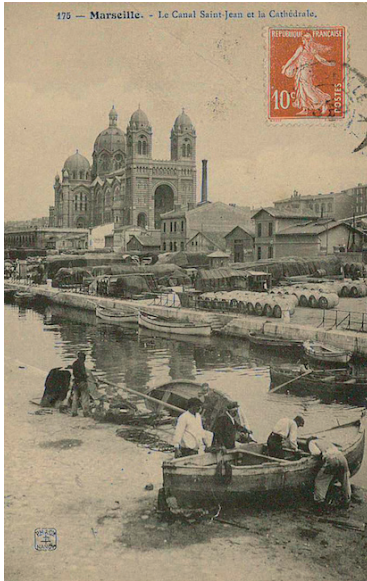
Le gouvernement de LOUIS PHILIPPE souhaitait que la Cathédrale fasse partie des travaux « côtiers ».

1845 : L'architecte parisien VAUDOYER est appelé à étudier les différentes possibilités d'emplacement pour la nouvelle cathédrale.

1850 : Le ministère des Cultes demande à VAUDOYER d'examiner la possibilité d'implanter la nouvelle cathédrale sur le site de la VIEILLE MAJOR, ce qui engendrerait moins de dépenses. Destruction des bâtiments de l'ancienne prévôté du chapitre de la Cathédrale. Mise à jour des vestiges du baptistère du groupe épiscopal primitif de MARSEILLE.

VAUDOYER

1851 : L'emplacement de la MAJOR est officiellement arrêté. A lieu le transfert du Lazaret au Frioul, ce qui libère une importante portion de terrain au Nord de LA MAJOR. Le choix du site et les dimensions de l'édifice sont étudiés de façon à ce que la cathédrale incarne l'importance de la deuxième ville et premier port de France, porte de l'Orient.



Vue sur la Cathédrale et le Canal de la Tourette, Carte postale début XX^e siècle (avant 1932, date du comblement du canal).

PARALLÈLEMENT À CES TRAVAUX, LA VILLE SE TRANSFORME :

1842 : Ligne Marseille-Avignon/ 1859 : Train Marseille-Toulon

1869 : Canal de Suez

1872 : Marseille est le 1^{er} port mondial

1856-62 : Construction du Palais de Justice

1862-66 : Construction de la Préfecture

1862-64 : Construction du Palais Longchamp, la Durance est canalisée

AUTOUR DE LA NOUVELLE CATHÉDRALE :

1883 : le Palais Episcopal est remanié

1891 : La statue de bronze de Mgt de BELSUNCE (1720) est érigée

1884 : Les Nouveaux ports de la Joliette sont inaugurés

1863 : les docks monumentaux de la Joliette sont inaugurés

1893 : la VIEILLE MAJOR devient la Sacristie de la nouvelle cathédrale

LE PROJET & LE CHANTIER

1852 : Première ébauche de VAUDOYER. Louis BONAPARTE adopte le projet et décide de mettre à profit la première pierre de la Cathédrale pour obtenir la faveur publique à la veille de la déclaration de l'empire.

Le projet propose une église romane plus ou moins dans le style inauguré en 1838 par QUESTEL à Nîmes.

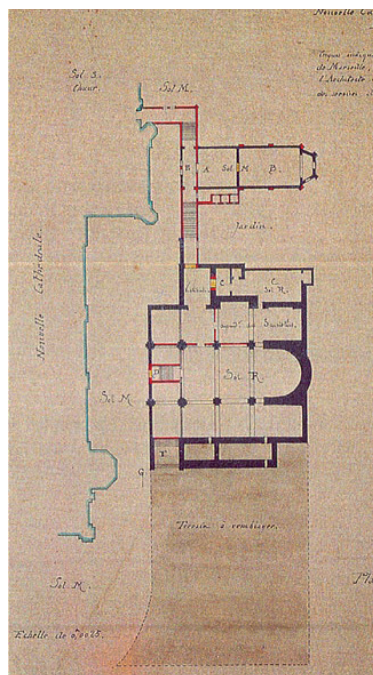
Inspecteur du Service des Edifices diocésains à Marseille, VIOLET-LE-DUC s'exaspérait du manque d'unité du monument.

1853 : VIOLET-LE-DUC adresse un rapport à la Constitution des Arts et des édifices religieux sur l'avant-projet de VAUDOYER, une lettre pétition est également envoyée au Ministère de l'Instruction Publique et des Cultes par Arcisse de CAUMONT, Directeur de la Société Française pour la Conservation des Monuments Historiques. Suite aux nombreuses protestations, la VIEILLE MAJOR échappe à une démolition totale. mais se voit amputée de deux travées occidentales, entre 1854 et 1856, pour l'implantation de la Nouvelle Cathédrale.

1854-1856 : Démolition de deux travées occidentales de la VIEILLE MAJOR, pour l'implantation de la Nouvelle Cathédrale.

1855 : Proposition d'un second projet corrigé soumis au service des Édifices diocésains. VAUDOYER accentue le caractère historiciste du monument, s'opposant aux demandes de VIOLET-LE-DUC.

1856 : La construction des magasins libère un espace plus vaste que prévu. VAUDOYER en profite pour clarifier la lecture entre les différentes séquences, notamment entre le



1890
Croquis indiquant les transformations de l'ancienne Major et de la Chapelle des Pénitents en vue de l'installation des services paroissial et capitulaire, H. REVOIL

vestibule et la première travée de la nef.

1857 : Version définitive du projet de VAUDOYER. Approbation du projet par le service des édifices diocésains.

1857-1872 : La construction de la Cathédrale

1857 : Fin des travaux de fondation.

1872 : VAUDOYER décède sans pouvoir achever le chantier. Henri-Jacques ESPÉRANDIEU prend alors la suite du chantier, il veille notamment à l'achèvement du grand dôme.

1874 : Décès de ESPÉRANDIEU. Poursuite du chantier par Henri RÉVOIL dans des conditions financières difficiles. Le gros oeuvre étant terminé, il s'attache à achever le bâtiment avec tout le mobilier et ses riches mosaïques intérieures.

1884 : La Cathédrale est presque terminée.

1893 : Réception des travaux. L'argent manque et les travaux sont inachevés. Les mosaïques du sol et du porche sont posées, celles des murs et coupoles sont absentes. Elles le sont toujours aujourd'hui. La Cathédrale incomplète est pourtant consacrée.

LES CHOIX STYLISTIQUES

Léon VAUDOYER ne choisit pas le style gothique comme référence pour la cathédrale, ce dernier peu employé en Provence ou tardivement, ne représente pas la culture chrétienne de cette région. Il lui préfère un style Néo-Romano-byzantin dont le plan forme une croix latine et la silhouette singulière que forment les coupoles font référence à la VIEILLE MAJOR. La cathédrale est orientée Nord-Sud, l'entrée se fait par une façade porche flanquée de deux tours beffrois. La nef et ses deux bas-côtés sont couverts de voûtes à croisées d'ogive. Le choeur est logé dans une abside et comprend un déambulatoire qui dessert des chapelles rayonnantes et une chapelle axiale. Comme dans l'Ancienne Major, la croisée de transept est surmontée d'une coupole et le choeur d'un cul de four.

L'envergure de l'édifice est monumentale, SAINTE-MARIE-MAJEURE est l'une des plus grande cathédrale bâtie au 19^e siècle, ses dimensions sont comparables à celles de SAINT-PIERRE-DE-ROME, la nef s'élève à 25m et comprend un niveau de tribune, la coupole centrale culmine à 70m. L'édifice de 142m de long est établi sur une terrasse voûtée qui prolonge celle accueillant l'Ancienne Major. Cette terrasse fut pensée comme le piédestal de la Cathédrale qu'elle prolonge et en multiplie la hauteur. Elle loge les grands escaliers d'accès à double volées qui mènent du quai de la Tourette à l'entrée de l'édifice.

Le choix des matériaux mis en oeuvre est singulier, l'architecte propose un jeu de polychromie avec des bandes horizontales en alternant des pierres vertes de la carrière de Golfoline près de FLORENCE et des pierres de cassis blanches qui sont espacées différemment selon les volumes. On peut rapprocher ce traitement à celui de la cathédrale SANTA MARIA DEL FIORE de FLORENCE.

La charpente en métal de la cathédrale de la Major est conçue selon un dessin dit de POLONCEAU inventé à Paris pour un bâtiment de chemin de fer en 1837 par l'ingénieur du même nom. Ce type de charpente permet d'allier économie de matière et légèreté, tout en facilitant les manoeuvres sur le chantier.

Les couvertures de la nef et des coupoles sont en plomb, le reste des toitures est traité en pierres y compris sur les culs de four de l'abside du choeur et des chapelles rayonnantes.

La cathédrale est pensée comme une oeuvre totale, architecture, décor et mobilier sont précisément dessinés pour répondre au même parti pris.

L'intérieur de la Cathédrale est paré d'un décor néo-byzantin fastueux, en marbre, en porphyre dessiné par Henri-Antoine RÉVOIL. Il fut appuyé par de nombreux artisans d'art pour la composition des mosaïques, des vitraux, des sculptures ornementales, des éléments d'orfèvreries, des luminaires, du mobilier.

A l'est de la cathédrale est construit le presbytère, on y accède par la chapelle latérale SAINT-LAZARE.

En alliant complexité du programme, académisme du plan, éclectisme de l'écriture architecturale, techniques de construction traditionnelles et techniques modernes, la cathédrale SAINT-MARIE-MAJEURE est un édifice dès plus représentatif du 19^e siècle.

Usages de l'esplanade et des voûtes de la Nouvelle Major

L'esplanade de la MAJOR repose sur un système de voûtes en berceau conçue par l'ingénieur Etienne DELESTRAC. Ce système apporte une solution pour niveler le site en limitant le volume de remblai à amener et soutenir. Le terrassement du site amène la découverte de nombreux vestiges archéologiques dont ceux du baptistère du 5^e siècle. Dès la conception du site les voûtes furent destinées à accueillir des entrepôts en lien avec le nouveau port de commerce de la Joliette créée à partir de 1844. Dans les années 1820-40 le port de la Joliette est réaménagé. Plusieurs darses avec des entrepôts sont créés. En tête des J, un long bâtiment route par lequel on accède par l'esplanade de la cathédrale permet de desservir chacun d'eux.

RÉHABILITATION DE L'ESPLANADE ET DES VOÛTES DE LA NOUVELLE MAJOR

A partir des années 1930, le site connaît un développement urbain intense qui va parasiter le paysage et complexifier les modes de circulation aux abords de la Cathédrale, et les bassins de la Joliette seront remaniés.

Le tunnel sous le Vieux Port est mis en service du fin 1967, pour des travaux commencés en 1964.

De la sortie avenue Vaudoyer et de l'accès quai de la Tourette résultaient un encombrement du trafic, conjointement avec la nécessité de ne pas réduire les plans d'eau des bassins de Carénage et du Vieux Port.

En réaction à ce désordre urbain, une opération d'envergure est lancée en 1995 dans le cadre du projet Euroméditerranée.

Le projet Euroméditerranée concerne :

- Le Port Autonome de MARSEILLE : plus d'1 million de passagers en 1993
- Une zone industrielle, la gare ferroviaire de la Joliette, 1 million de tonnes de marchandises en échanges maritimes en 1989

Il est la volonté de créer une zone d'activités pour recevoir un million de m² de bureaux, locaux commerciaux et logements. Les premiers travaux réalisés sont le percement du tunnel autoroutier de la MAJOR, en 2000. La Vieille-Major sera d'ailleurs étayée à cette occasion. Au début des années 2000, un projet de réaménagement et de requalification des darses et du quai de la Tourette est entrepris. L'autoroute aérienne A55 plonge au niveau des docks libérant de son emprise l'espace public qui est réhabilité. L'autoroute A55 est mise en service en 2002. Ce tunnel donnera lieu à une Campagne de fouilles de sauvegarde au Sud de la cathédrale.

Les premiers résultats confirment l'existence de l'enceinte médiévale, montrent la continuité de l'utilisation de l'espace de la zone en bordure de mer, quelques témoignages de présence humaine dès la naissance de la Cité grecque.

En 2016, le parvis de la MAJOR est inauguré, et les voûtes sont restaurées et transformées en espace commercial.



1862

Plan des abords de la cathédrale

Par Léon Vaudoyer : à l'origine, l'Ancienne Major devant être démolie, le parvis était prévu unifié autour de la Nouvelle Major.

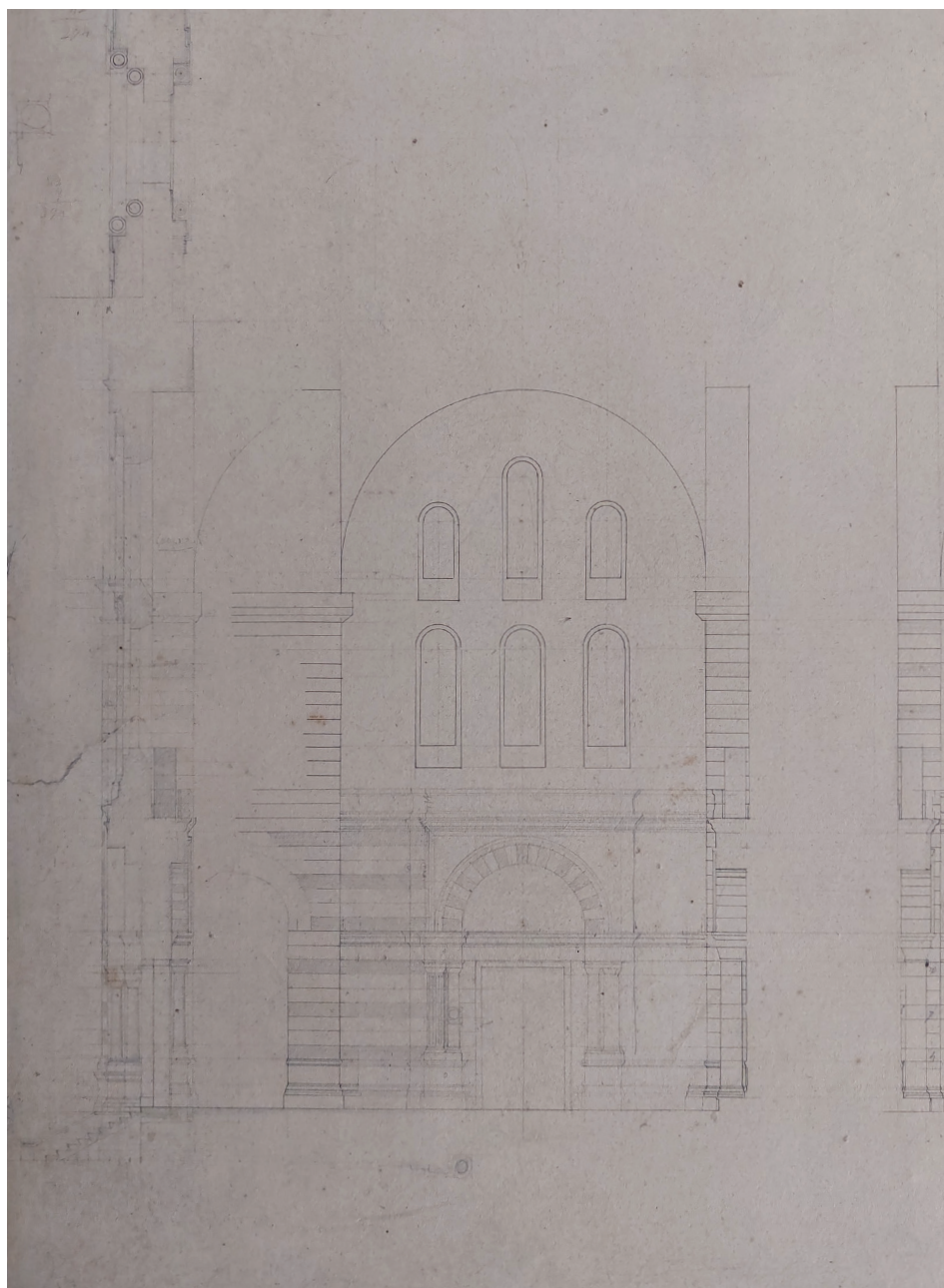
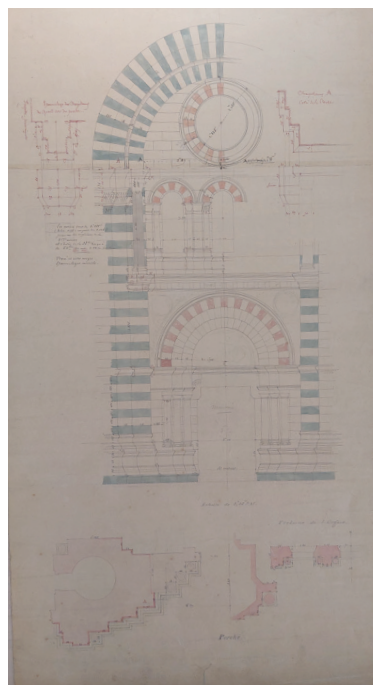


Vue sur l'ensemble Cathédral et esplanade, 1979, avant les travaux du tunnel



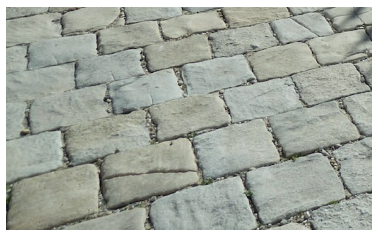
Projet « Parvis des escalles » - Maitrise d'oeuvre menée par Bruno FORTIER et Jean-Michel SAVIGNAT

Plan - Coupe - Elevation
Source : Archives
Départementales



- Etudes historiques BARRAL (I.), ALTET (X.), « Un aspect du renouveau de la mosaïque en France au XIX^e siècle : la découverte et la restauration des mosaïques médiévales, communication du 31 mai 1985 », Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, année 1985, volume 129, numéro 4, pp.780-862
- BENOIT (F.), « L'abbaye de Saint-Victor et l'église de la Major à Marseille », Paris, 1936
- BOUSQUET (C.), « La Major, Cathédrale de Marseille », Marseille, Paris, 1857
- GROSSON (B.), « Recueil des antiquités et monuments marseillais qui peuvent intéresser l'Histoire et les Arts », Marseille, 1773
- KERTÉNIAN (R.), « La Cathédrale Sainte-Marie Majeure de Marseille », éditions Jeanne Laffitte, mai 2011 MIDDLETON (R.), WATKIN (D.), « Architecture du XIX^e siècle », Gallimard / Electra, Paris, 1993
- ROUSTAN (F.), « La Major et le premier baptistère de Marseille », Marseille, 1905
- VALETTE (F.), « Rapport de recherche et d'étude documentaire sur la Vieille-Major à Marseille », D.R.A.C. P.A.C.A., 1998
- Travaux ACMH EBOTTON, ACMH, Etude d'évaluation, Mise en accessibilité, Marseille, Cathédrale de la Major, Janvier 2018.
- M.TRUBERT, ACMH,AVP, Restauration des façades Sud et angle Nord-Ouest de la Vieille Major, Décembre 2024.
- M.TRUBERT, ACMH, PRO-DCE, Restauration des couvertures des dômes du transept de la Nouvelle Major, Décembre 2024.
- AMO GAPIRA INGENIERIE, Diagnostic Accessibilité, Cathédrale Notre-Dame de La Major, Marseille, 2011
- AD'AP, Notice descriptive relative à la prise en compte de l'accessibilité dans les ERP établie sur la base des préconisations figurant dans le diagnostic accessibilité réalisé en 2011 par le bureau d'étude GAPIRA Ingénierie sous la maîtrise d'ouvrage de la DRAC PACA, 2015
- Euroméditerranée Aménagement de l'esplanade de la Major à Marseille, concours de maîtrise d'œuvre, « Programme du concours et directives d'aménagement », Marseille, mars 2001

Accès à l'enceinte



L'entrée de l'enceinte est matérialisée au sol par un pavage en pierres de grès (200x250mm) se délimitant au-devant du parvis. Ce dernier est lui-même bordé par un trottoir, puis d'un caniveau avec fil d'eau vers avaloirs.

Ce revêtement est inégal et comprend des ressauts supérieurs à 2cm.

Prescriptions Gapira - Priorité niveau 2

Dépose / reprofilage / repose avec façon de joints limitant le bosselage et ressaut.

Avis de monsieur Botton ACMH dans son diagnostic de 2018 :

Intervention à programmer avec réfection du réseau pluvial enterré (cf : Diagnostic complémentaire « Assainissement » de février 2017). Prestations à inclure en phase avant-projet de l'opération « Assainissement général ».

Nous intégrons ce traitement en option au présent dossier.



Sols côté transept Est

Le sol enrobé à l'Est a été réalisé pour la voie « pompiers », il présente quelques aspérités et ressauts, qu'il faudra reprendre et applanir pour garantir le confort de cheminement.



Escalier droit



L'escalier de pierre de taille de cassis présente quelques fractures et des arêtes brisées. Il constitue un franchissement de 1,58m de hauteur, et le trottoir un franchissement de 10cm. Les fondations devront être reconnues en phase de préparation de chantier pour appui de la structure de l'élévateur.

Portes menuisées du transept Est



Les portes du bras de transept Est (comme le transept Ouest et au portail) servent **d'issue de secours** en cas de grande célébration.

Ces accès comporte donc la porte monumentale donnant sur l'extérieur et un tambour de porte.

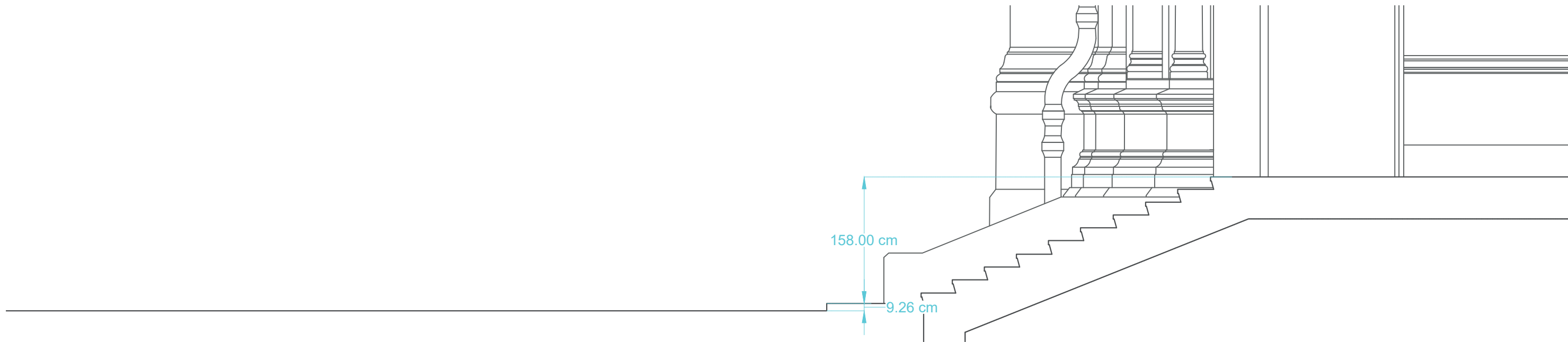
Ce tambour de porte en bois comprend lui-même:

- Une porte centrale à double vantail d'une largeur de 2,30m, s'ouvrant côté l'intérieur.
 - Deux portes latérales à un vantail d'une largeur de 85cm, s'ouvrant coté intérieur.
- Elles sont fermées par un cadenas.

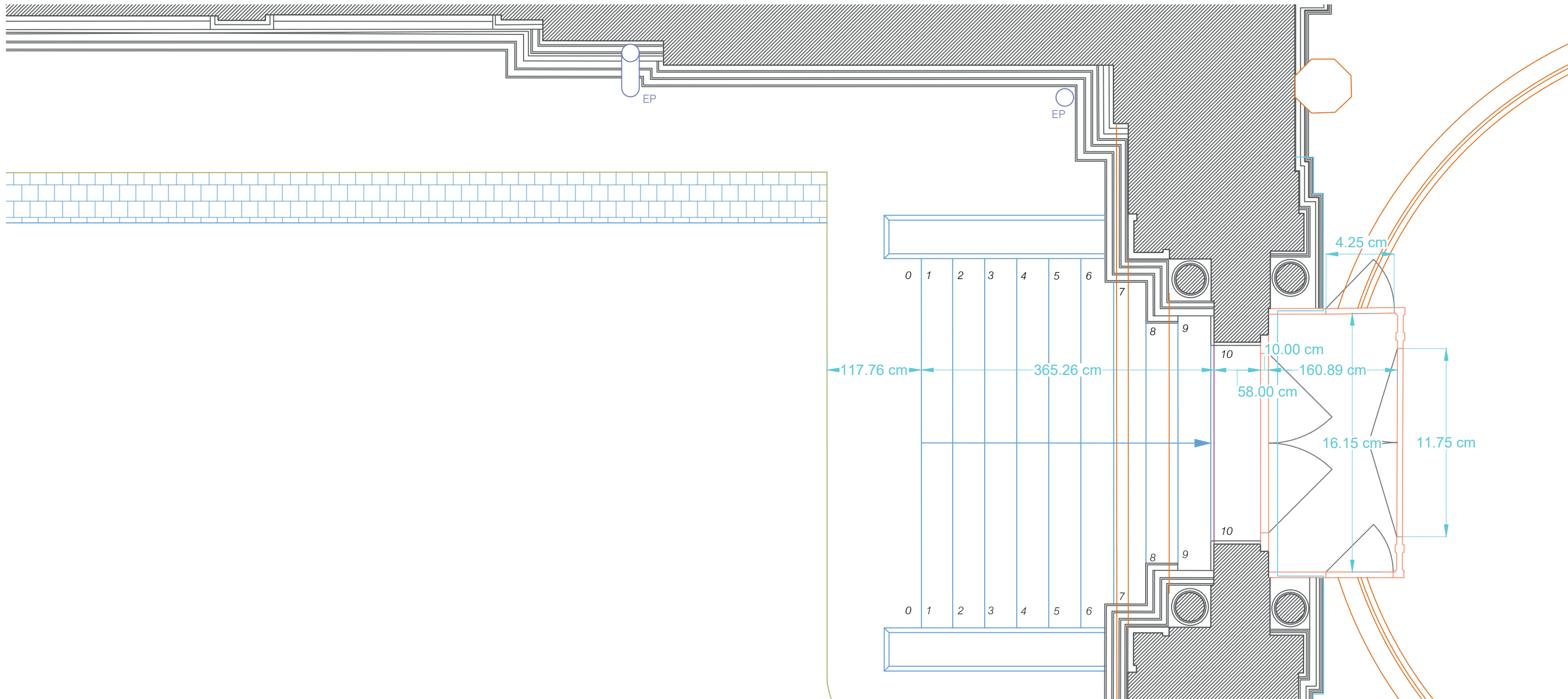
En cas de grande célébration, les deux vantaux de la porte monumentale qui s'ouvre vers l'intérieur du tambour sont ouvertes maintenues en position à ces fins par les gardiens.

Dans un second temps, en cas d'alarme, les gardiens ouvrent la porte centrale du tambour (qui s'ouvre également vers l'intérieur, voir pièces graphiques).





Coupe longitudinale - échelle 1:50e



Plan - échelle 1:50e

Le projet met en place une plateforme monte-escalier située sur le transept Est avec cheminement le long du bas-côté. Le projet concerne donc cet équipement, son raccordement électrique, le franchissement du tambour de porte du transept, et le cheminement confortable et signalé (sur pavés et revêtement bitumineux).

1/ PLATEFORME MONTE-ESCALIER

L'équipement de plateforme monte-escalier est non réglementé, et devra faire l'objet d'une demande de dérogation. D'autant que la topographie du terrain permet l'aménagement d'un cheminement accessible (rampes). Néanmoins, pour les caractéristiques principales de cet équipement, l'on peut suivre l'arrêté du 08/12/2014 (article 7.2-II-4.1) pour les élévateurs verticaux :

- Plateforme élévatrice avec service en angle : 1,10m x 1,40m ou service opposé : 0,90m x 1,40m
- Porte avec passage utile minimal de 0,83m
- Vitesse nominale entre 0,13 et 0,15 m/s
- Commandes intérieures : inclinées (30° à 45°) avec force de pression entre 2N et 5N
- Commande d'appel extérieure : hors du débattement de la porte et de la circulation
- Dispositif d'appel d'urgence.

La mise à disposition d'un tel ouvrage nécessite le raccordement électrique de l'appareil et de ses équipements (armoie technique, potelet d'appel...).

2/ MANOEUVRE DES PORTES

Nous préconisons l'accès PMR par la porte à doubleaux vantaux centrales du tambour, en sus de la compatibilité de cette solution avec la fonction d'issue de secours, pour les raisons suivantes :

- Largeur d'un seul vantail 117cm (contre 85 cm pour les vantaux latéraux)¹ ;
- Le minimum de manoeuvres dans le tambour ;
- La possibilité d'avoir l'aire de retournement PMR de diamètre 1m50.

Plus précisément, la personne à mobilité réduite aura à entrer par le vantail droit. Les vantaux sont aujourd'hui verrouillés en position fermés et seulement déverrouillables manuellement par les gardiens.

L'ouverture pour cette porte :

- Ouverture manuelle par le gardien après appel interphone au bas de l'élévateur.

3/ SOLS ET SIGNALÉTIQUE

- Les sols depuis l'esplanade jusqu'à l'entrée du bras oriental du transept devront permettre un cheminement extérieur aisé, et répondant aux critères suivants :
 - Signalétique pour contraste visuel par rapport l'environnement (enrobé) ;
 - Revêtement non meuble qui devra être repris pour permettre le cheminement sans ressaut.

¹ L'article 8 de l'Arrêté du 8 décembre 2014 « Les portes principales desservant des locaux ou zones accessibles pouvant recevoir 100 personnes ou plus ont une largeur de passage utile minimale de 1,20 m. Si les portes sont composées de plusieurs vantaux, la largeur nominale minimale du vantail couramment utilisé est de 0,80 m, soit une largeur de passage utile de 0,77 m.»

ASCENDOR LIFTTECHNIK

+
FAUTEUIL MONTE-ESCALIER
PLATEFORME MONTE-ESCALIER
ASCENSEUR VERTICAL
MONTE-CHARGE ASCENSEUR
PANORAMALIFT

**VERSATILE
UTILISABLE**

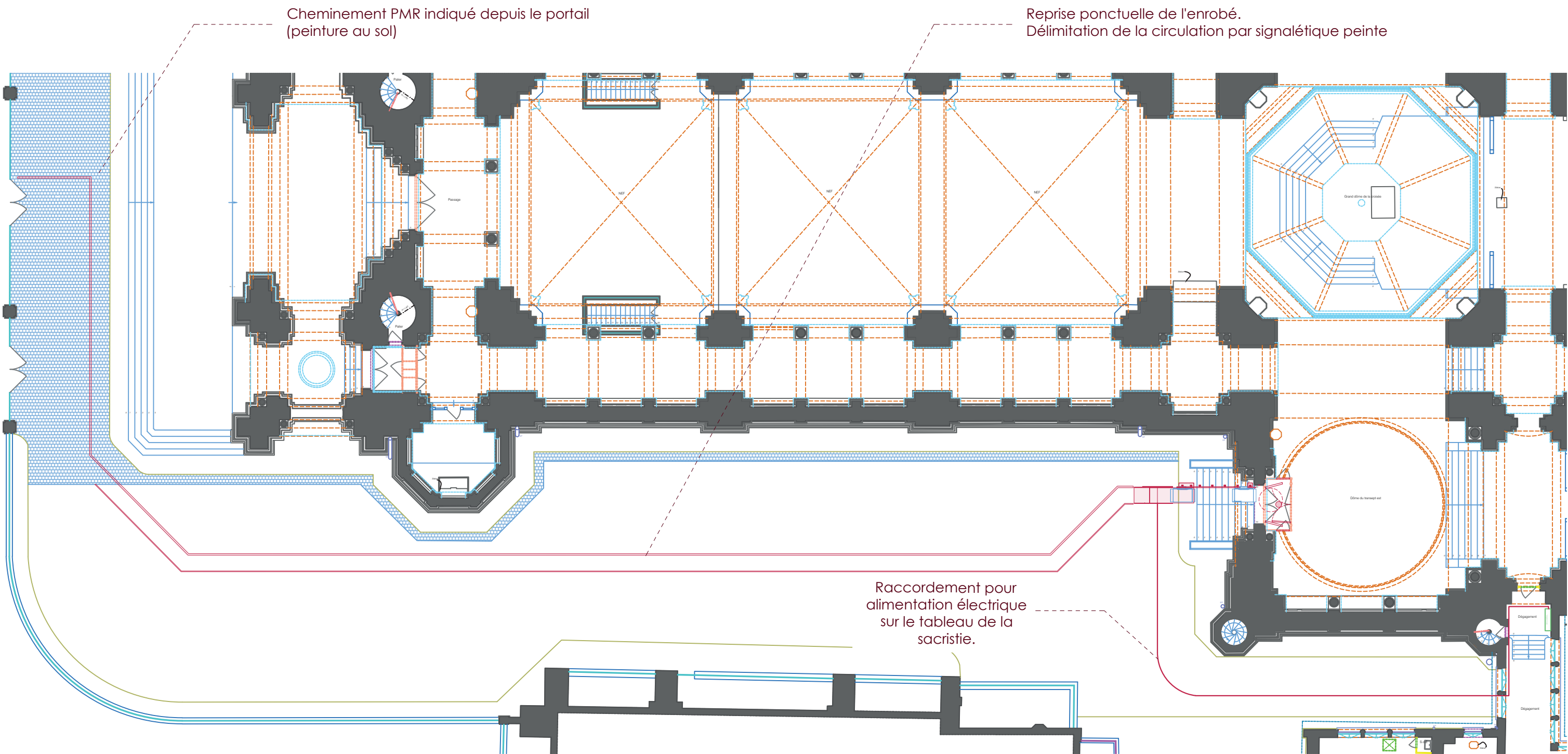
**PLATE
FORME
MONTE
ESCALIERS**

La plateforme monte-escalier Ascendor a fait ses preuves tant dans le domaine public que privé. Les matériaux particulièrement robustes et les technologies conviviales en font une solution polyvalente pour les personnes en fauteuil roulant et les personnes souffrant d'autres handicaps à la marche, que ce soit avec un déambulateur, comme siège élévateur (grâce à la surface d'assise rabattable) ou comme siège confortable. L'élévation du siège, grâce à l'assise rabattable, permet aussi un confortable transport d'objets lourds.

**CURVE PLK8
RÉSISTANT AUX
INTÉMPÉRIES
POUR L'EXTÉRIEUR**

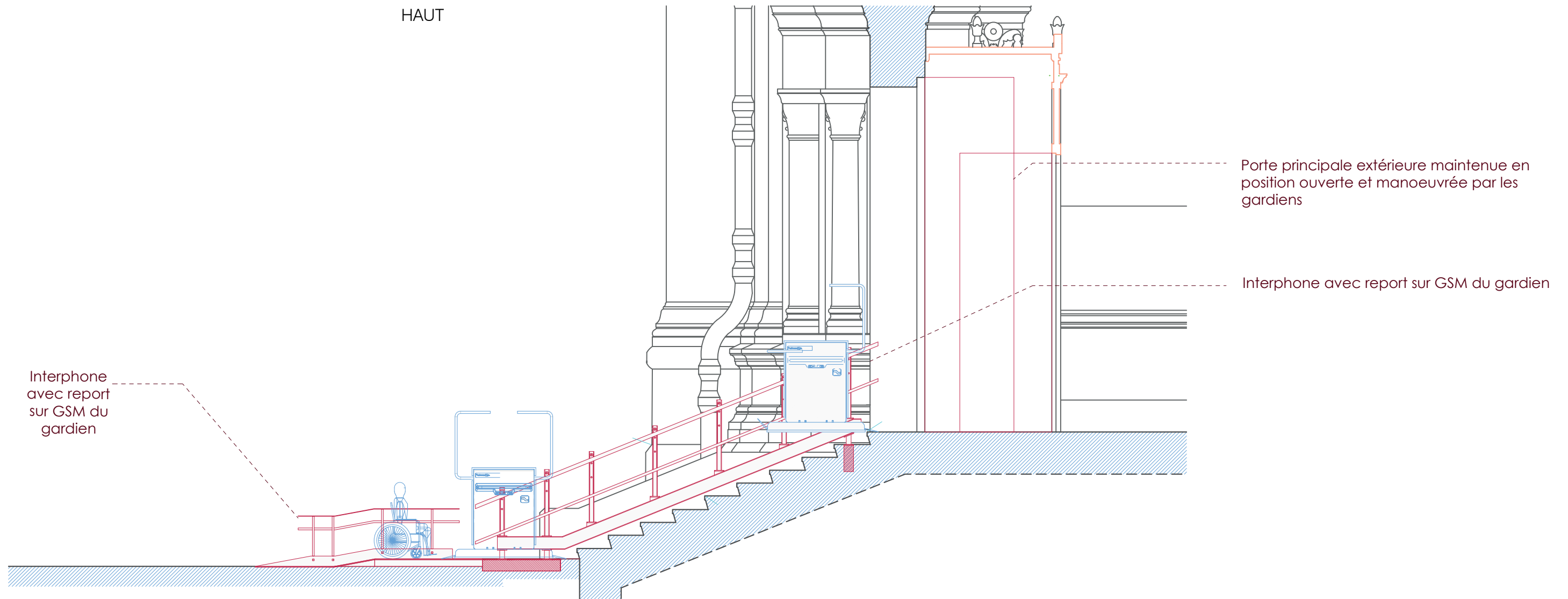
Ce que les autres appellent le luxe est la norme chez nous. Le but est toujours de rendre votre quotidien le plus agréable possible. Faites l'expérience de la convivialité au plus haut niveau et découvrez une nouvelle attitude face à la vie.

Illustration d'une
plateforme monte-
escalier
@Ascendor Lifttechnik

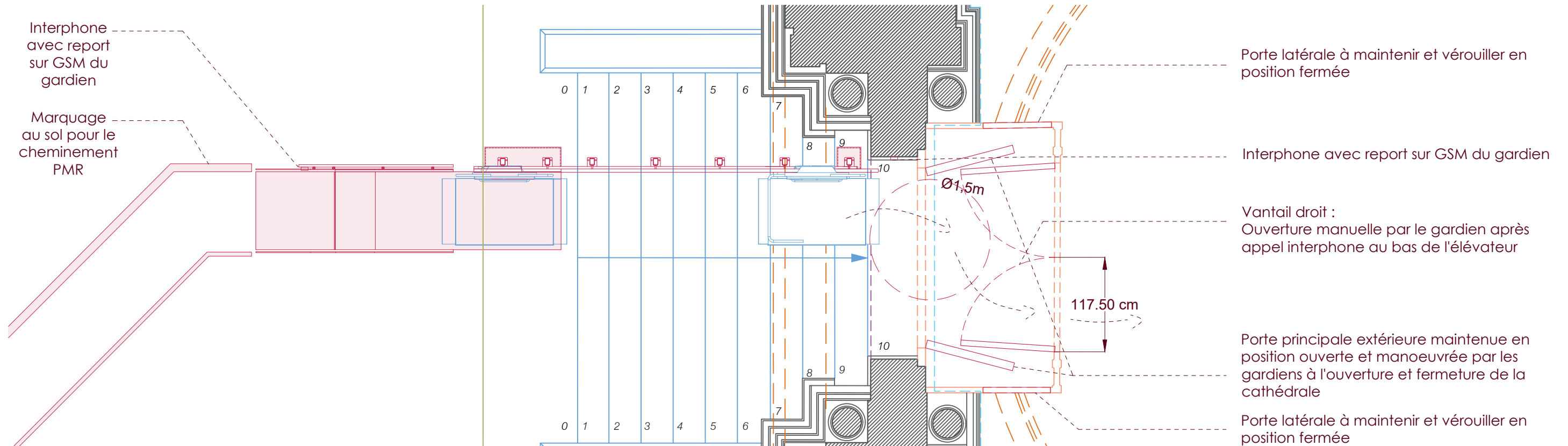


Plan - échelle 1: 250e

HAUT



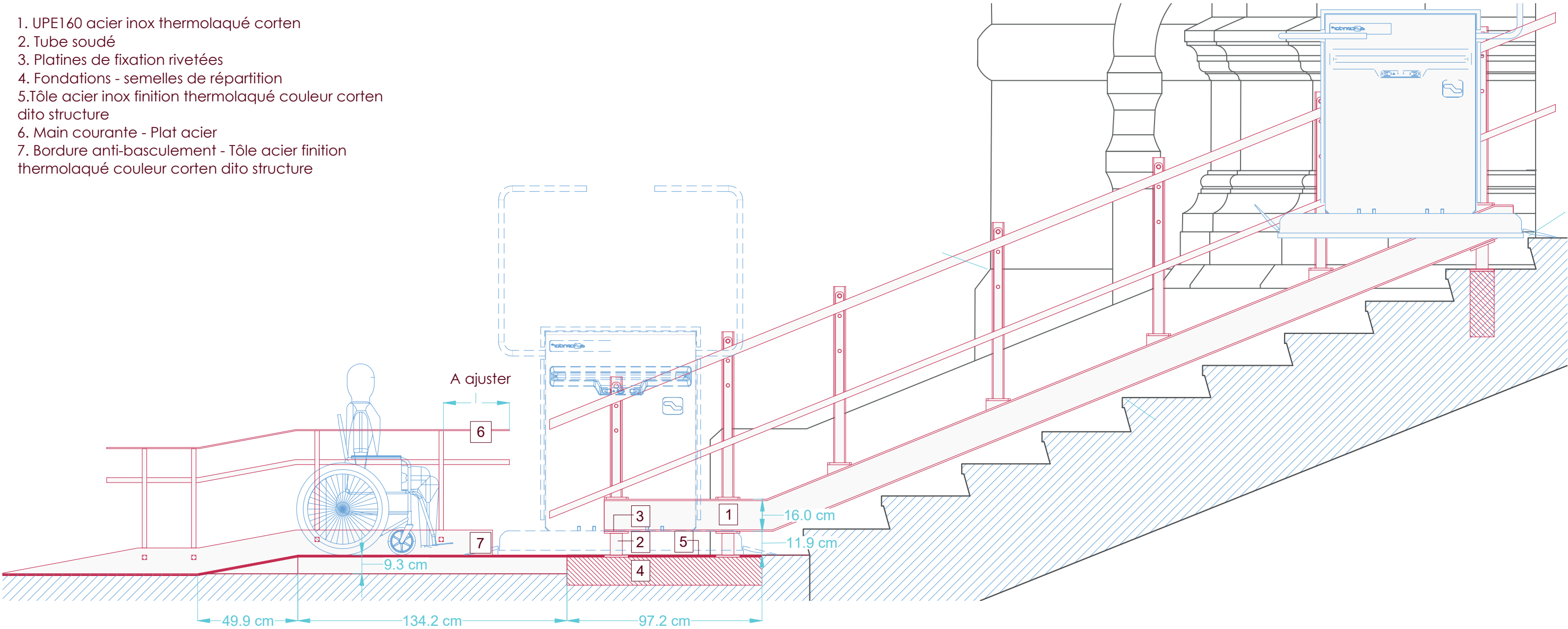
Coupe longitudinale - échelle 1: 50e



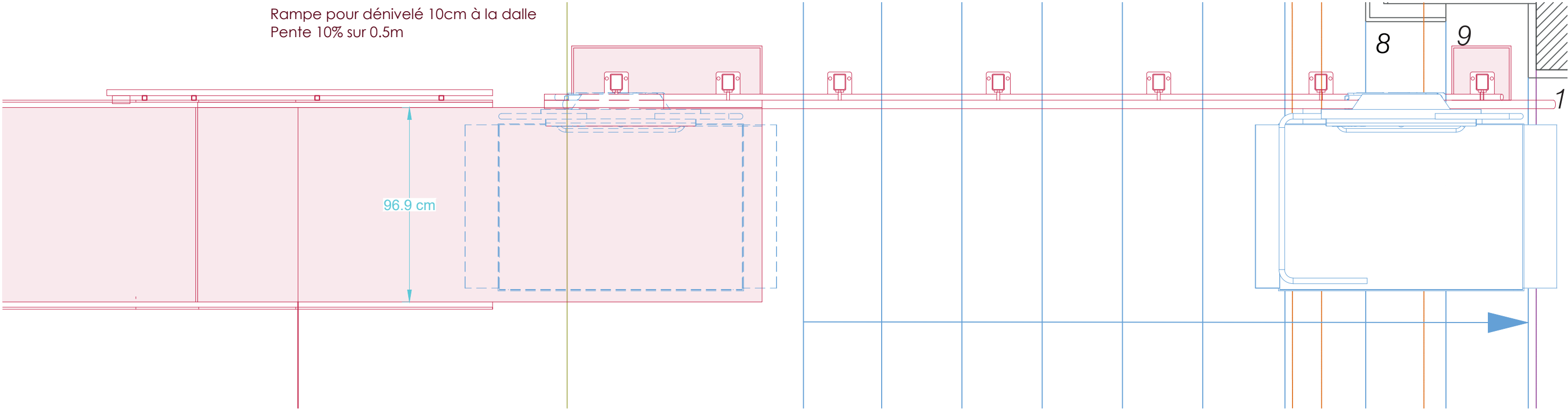
Plan - échelle 1: 50e

Nota: gestion à valider avec l'affectataire

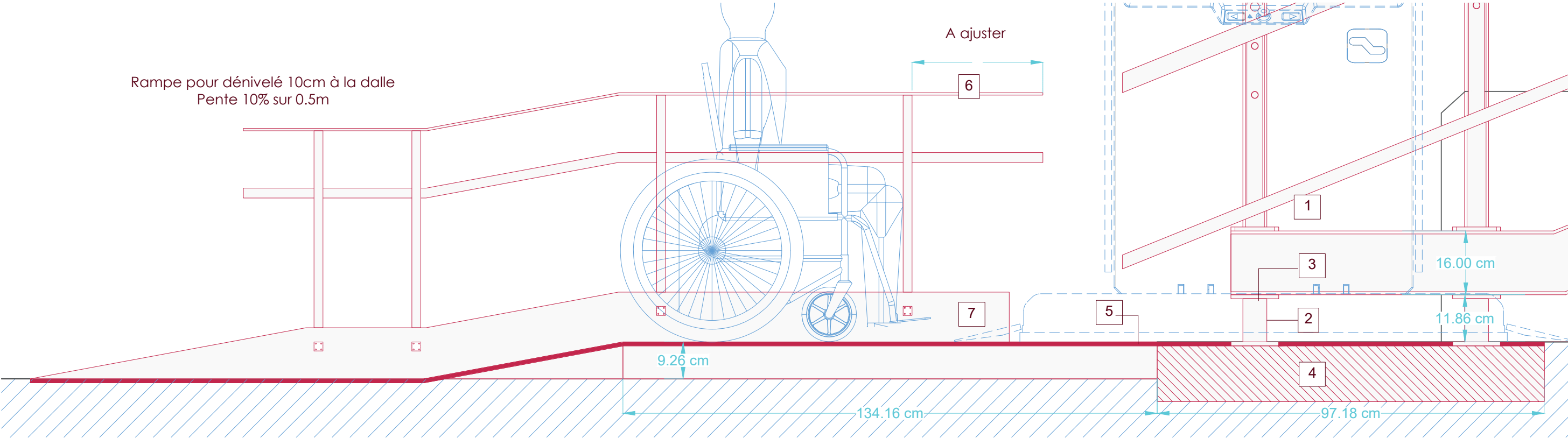
- 1. UPE160 acier inox thermolaqué corten
- 2. Tube soudé
- 3. Platines de fixation rivetées
- 4. Fondations - semelles de répartition
- 5. Tôle acier inox finition thermolaqué couleur corten
dito structure
- 6. Main courante - Plat acier
- 7. Bordure anti-basculement - Tôle acier finition
thermolaqué couleur corten dito structure



Coupe longitudinale - échelle 1: 20e

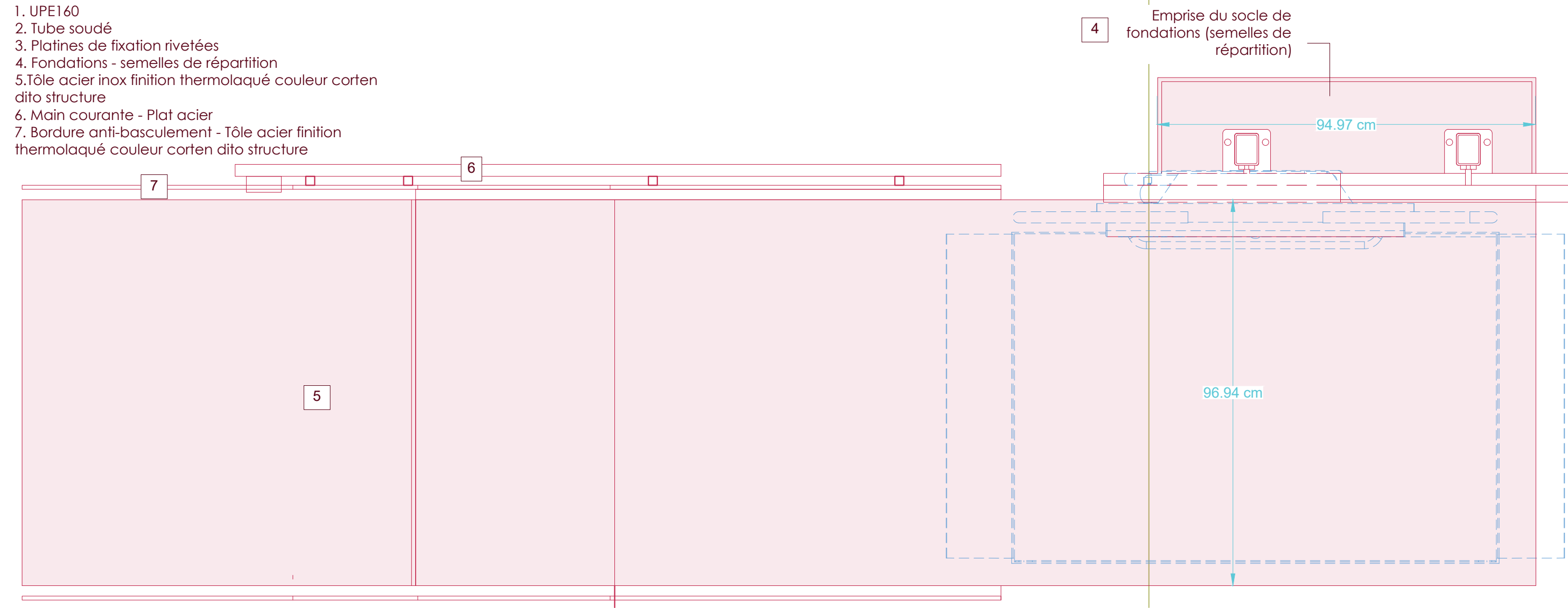


Plan - échelle 1:20e

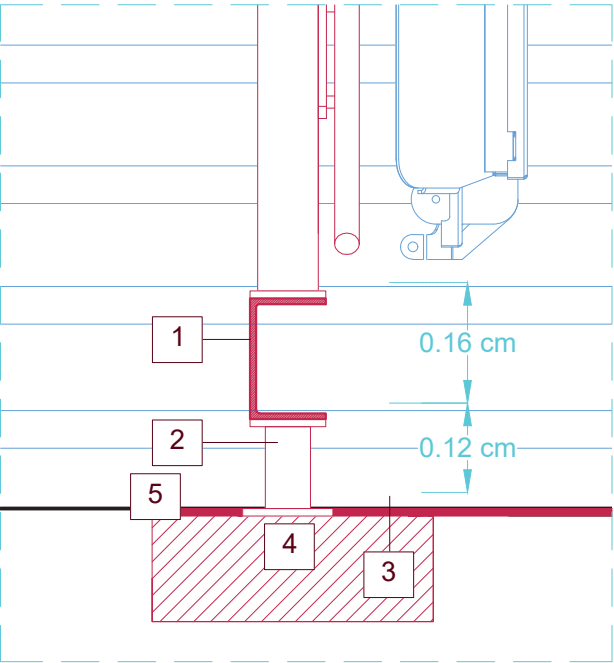


Coupe longitudinale - échelle 1:10e

- 1. UPE160
- 2. Tube soudé
- 3. Platines de fixation rivetées
- 4. Fondations - semelles de répartition
- 5. Tôle acier inox finition thermolaqué couleur corten dito structure
- 6. Main courante - Plat acier
- 7. Bordure anti-bascullement - Tôle acier finition thermolaqué couleur corten dito structure

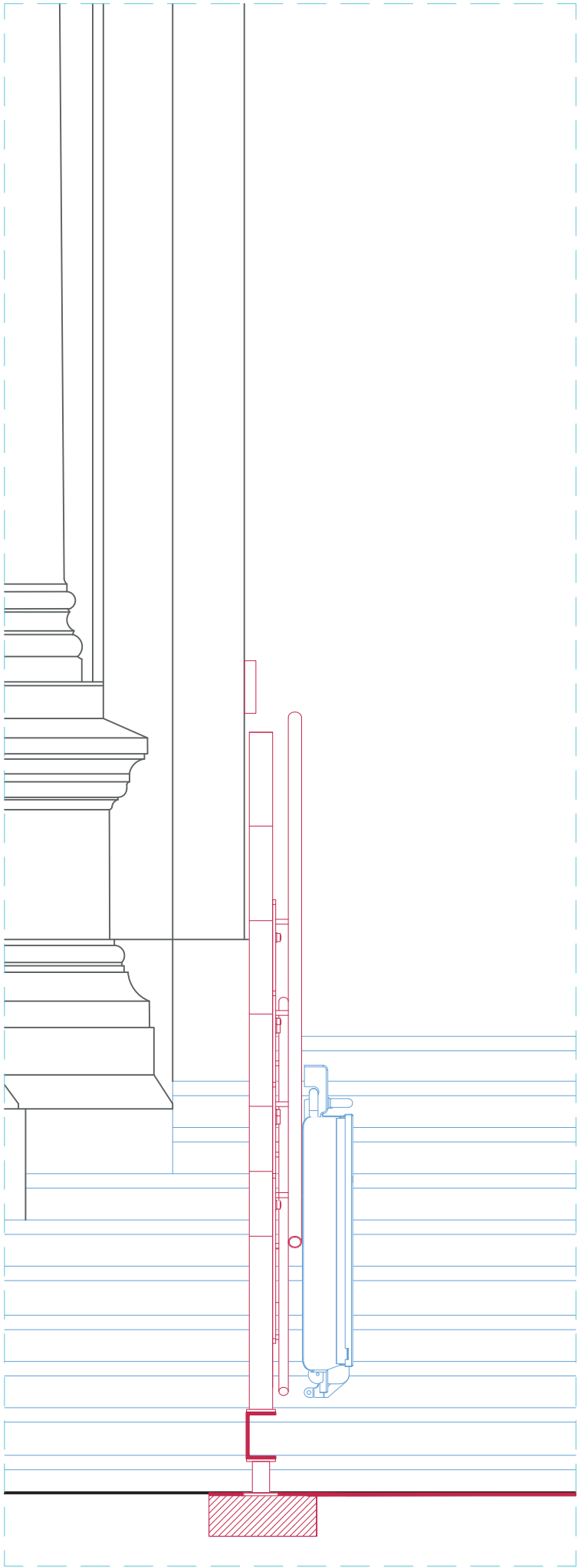


Plan - échelle 1:10e

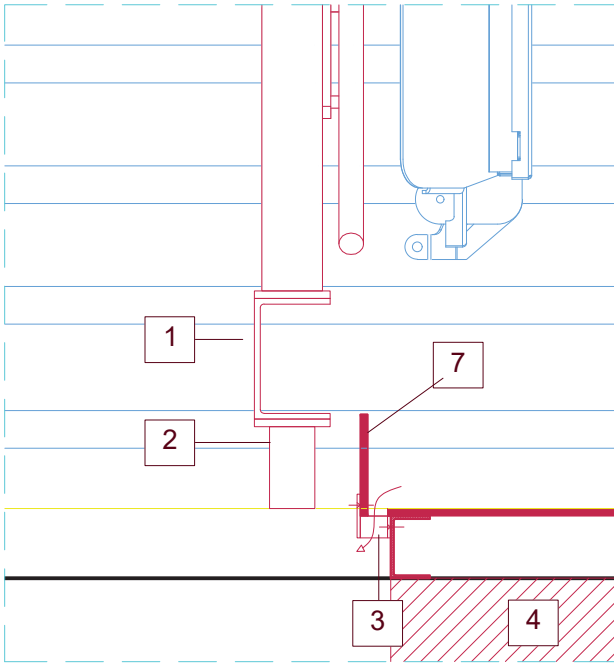


Détail - échelle 1:10e

- 1. UPE160
- 2. Tube soudé
- 3. Platines de fixation rivetées
- 4. Fondations - semelles de répartition
- 5. Tôle acier inox finition thermolaqué couleur corten dito structure

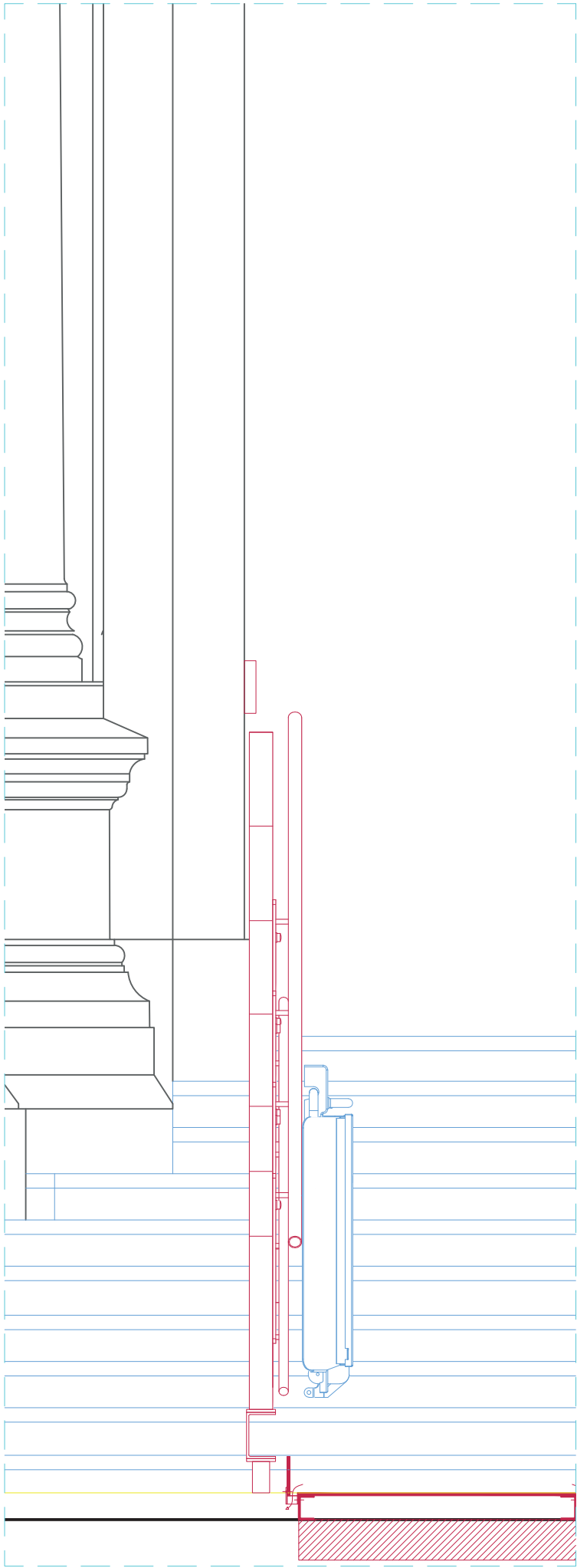


Coupe transversale sur la fondation de



Détail - échelle 1:10e

- 1. UPE160
- 2. Tube soudé
- 3. Platines de fixation rivetées
- 4. Fondations - semelles de répartition
- 5. Tôle acier inox finition thermolaqué couleur corten dito structure
- 6. Main courante - Plat acier
- 7. Bordure anti-basculement - Tôle acier finition thermolaqué couleur corten dito structure



Coupe transversale sur la rampe -

**LOT 01 - Installation
de chantier - Structure
- Maçonnerie - Voirie -
Signalétique**

. Chapitre 1 : Installations communes de chantier

- Etat des lieux préalable ;
- Panneau de chantier ;
- Branchements ;
- Base vie ;
- Clôtures ;
- Signalétique ;
- Nettoyage de fin de chantier.

• **Échafaudages et protections intérieures**

- Moyens de levage (compris accès en hauteur si besoin)
- Protections des sols.

. Chapitre 2 : Structure Maçonnerie Voirie

• **Etudes préparatoires**

- Etudes bureau d'études techniques ;
- Relevés complémentaires sur base des relevés de géomètre existants.

• **Sondages avant travaux**

Sondages destructifs pour l'exécution des travaux suivant le parti pris de l'Architecte et toutes sujétions de rebouchages :

* au droit de l'emmarchement, pour déterminer les fondations de l'élèveur

• **Travaux de maçonnerie de pierre de taille**

- Dépose, découpe cis calepin et repose soignées des pierres d'emmarchement et de trottoir pour création de fondation, toutes sujétions de rejointoiement et fixation.
- Rejointoiement de la zone pavée au niveau du cheminement PMR.

• **Travaux de gros-œuvre**

- Reprise de la couche d'enrobé pour confort de roulement PMR
- * au droit des zones altérées
- Démolition soignée du bitume au droit du socle de la rampe PMR et nivellement de sol ;
- Plots de fondation béton ;
- Fondations de la rampe ;
- Intégration du fil d'eau pavé

• **Travaux de structure pour élèveur**

- Longrine acier thermolaqué ;
- Platines de fixation de la longrine aux fondations.

• **Travaux de structure pour rampe PMR**

- Structure acier thermolaqué ;
- Plaques d'acier corten ép.8mm de roulement cis ressaut acier corten ;
- Balustrade cis main courante acier corten.

- **Travaux d'accompagnement électricité**

- Percements, entailles extérieurs et tranchées de sol bitumineux pour passage de fourreaux électriques, y compris scellement du fourreau et raccord d'enduits, en coordination avec l'électricien;
- Percements, entailles intérieurs pierre de taille pour passage de fourreaux électriques, y compris scellement du fourreau et raccord d'enduits, en coordination avec le lot électricité.

- . *Chapitre 3 : Signalétique*

- Mise en oeuvre d'une signalétique peinte au pochoir sur l'ensemble du cheminement PMR.
- Couleur, finition, symboles, au choix de l'Architecte sur présentation d'échantillon

- . *Chapitre 5 : Divers*

- Chargement et enlèvement des gravois en décharge publique ;
- Rédaction des DOE.

LOT 02 - Elevateur

- . *Chapitre 1 : Elevateur*

- Frais de bureau d'études ;
- Fourniture et pose de l'élévateur, cis potelets, compris intégration d'un balisage lumineux selon réglementation en vigueur ;
- Redaction contrat d'entretien ;
- DOE.

LOT 03 - Electricité

- . *Chapitre 3 : Travaux d'électricité*

- **Préparation**

Constat d'état, études d'exécution, cis note de calcul, plans d'exécution, cahier des charges fonctionnel et synoptique

- **Cheminements**

Fourreaux encastrés (extérieur) et enterrés (raccordement à l'armoire électrique de la sacristie-repérage à faire lors de la visite sur site).

Gaines rigides (extérieur) en tubes inox, cis raccords et fixations

Gaines rigides (intérieur) en tubes cuivre, cis raccords et fixations

- **Circuit**

Câblage R2V 3G1,5

- **Equipement**

Fourniture et pose sur la main courante de deux interphonnes avec report sur GSM (en bas et en haut de l'élévateur).

- **Divers**

Essais et réglages de mise en service

Calendrier prévisionnel des travaux :

1 mois de préparation + 3 mois de chantier