

Les trottoirs



Principes de conception

- > Itinéraire structurant et ligne de désir
- > Identification tactile et visuelle du cheminement
- > Largeur et hauteur de libre passage
- > Aires de manœuvre
- > Plain-pied
- > Pentes et dévers
- > Caractéristiques du sol
- > Absence d'obstacle et prévention des dangers
- > Caractéristiques des équipements
- > Signalétique
- > Éclairage
- > Entretien

Critères d'accessibilité

- > Largeur de libre passage
- > Hauteur de libre passage
- > Niveau
- > Raccord accès carrossables

Fiches complémentaires

- > Les équipements de sol
- > Les trottoirs traversants
- > Les traversées piétonnes : principes de base
- > Les dalles podotactiles
- > Les traversées piétonnes avec feu de signalisation
- > Les traversées piétonnes avec avancées de trottoir
- > Les traversées piétonnes avec refuge central
- > Les traversées piétonnes avec piste cyclable
- > ...

Il est essentiel de prévoir des trottoirs avec des dimensions suffisantes de libre passage tant en largeur qu'en hauteur. La qualité du revêtement de sol est bien entendu un critère fondamental pour rendre les cheminements piétons accessibles à tous.



Pour effectuer un demi-tour, les personnes en fauteuil roulant ont besoin d'une aire de rotation de min. 150 cm de diamètre.

De même, pour se déplacer avec l'aide d'une tierce personne et/ou d'aides techniques, il est nécessaire de disposer de suffisamment d'espace.



Les personnes déficientes visuelles ont besoin d'espace pour se déplacer avec leur chien d'assistance à leurs côtés.



Un libre passage correct est également nécessaire pour permettre la communication entre personnes sourdes pratiquant la langue des signes.

Critères d'accessibilité

> Largeur de libre passage

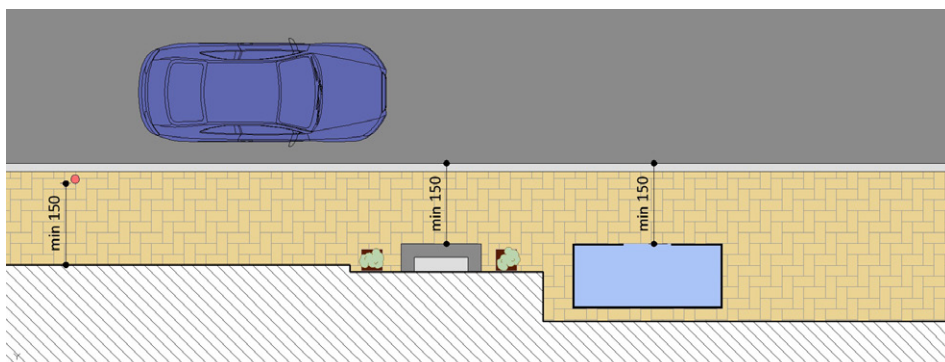
Une largeur de libre passage, c'est-à-dire libre de tout obstacle, de min. 150 cm est disponible. Cette largeur permet à une personne en fauteuil roulant de réaliser un demi-tour. La mesure est prise hors chanfrein de la bordure car celui-ci n'est pas praticable.

Le libre passage peut être ponctuellement réduit à 120 cm pour autant que 2 conditions soient respectées :

- > La réduction se situe à hauteur d'un obstacle qui mesure moins de 50 cm de long.
- > Une aire de rotation de min. 150 cm est présente de part et d'autre de cet obstacle.



✗ Mobilier mal implanté empêchant la circulation piétonne sur le trottoir



Une largeur de min. 200 cm est toutefois conseillée : celle-ci permet le croisement de deux personnes, quelle que soit leur situation.

Cette mesure est d'ailleurs recommandée en Région bruxelloise lorsque le trottoir est bordé de stationnement et augmenté à min. 250 cm lorsqu'il en est dépourvu.

La largeur du trottoir doit être augmentée :

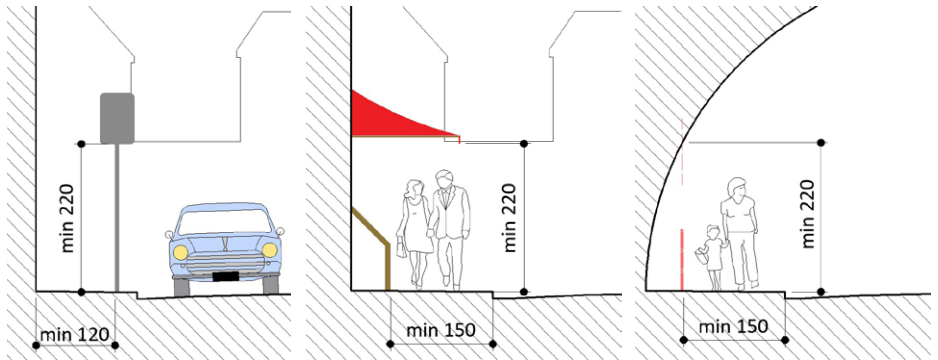
- > en fonction du flux piéton ;
- > si des pôles d'intérêt ou des équipements sont présents sur le cheminement piéton ;
- > s'il s'agit d'une zone d'interaction avec d'autres modes de déplacement ;
- > en fonction de la vitesse maximale autorisée sur la route qui le côtoie.



❌ Tente solaire avec parois latérales réduisant la hauteur de libre passage

> Hauteur de libre passage

Le trottoir est libre de tout obstacle sur une hauteur de min. 220 cm afin d'éviter les chocs et blessures à la tête des piétons déficients visuels ou distraits. Si cette hauteur ne peut être respectée, le danger potentiel est signalé par un dispositif détectable à la canne (barrières, bordures, végétation, etc.).



❌ Pas de maintien de l'horizontalité du trottoir - Effet d'ondulation

> Niveau

Suivant notre code de la route, le terme « trottoir » désigne « la partie de la voie publique en saillie ou non par rapport à la chaussée, qui est spécifiquement aménagée pour la circulation des piétons, revêtue de matériaux en dur et dont la séparation avec les autres parties de la voie publique est clairement identifiable par tous les usagers ».

Pour que le trottoir soit effectivement perceptible par tous, y compris par les personnes déficientes visuelles, une différence de niveau de min. 5 cm entre le trottoir et la chaussée doit être présente afin de garantir la détection de la bordure.

Cette dernière est nécessaire :

- > à la sécurisation du déplacement : la limite entre la zone exclusivement réservée aux piétons et celle où peuvent circuler les véhicules est ainsi repérée ;
- > au guidage lorsque, pour différentes raisons, l'alignement des façades ne peut être suivi (guidage interrompu par des entrées de commerces en retrait, rendu inaccessible par la présence de terrasses ou de flux piétons importants, etc.).



✅ Trottoir garantissant un accès carrossable grâce à la présence de bordures à grand chanfrein

> Raccord avec un accès carrossable

Le maintien de l'horizontalité du trottoir dans ses parties carrossables (entrées de garages, trottoirs traversants, etc.) est garanti afin de ne pas créer de pentes superflues et un effet d'ondulation.

Mise en œuvre



✓ Maintien d'une largeur de libre passage suffisante avec des « bateaux d'accès »

> Trottoirs bordés de propriétés dont les niveaux correspondent ou sont supérieurs aux trottoirs

- > Garantir la planéité du trottoir.
- > Prévoir une bordure à grand chanfrein franchissable par les véhicules au droit des entrées de garage tout en maintenant le niveau du trottoir quand cela est possible.
- > Garantir un dévers de max. 2 %. Le cas échéant, élargir le trottoir afin de respecter le dévers maximal.

Si le recours aux principes d'aménagement proposés ci-dessus n'est pas possible ou ne devrait pas suffire, on peut utiliser les bordures chanfreinées de type IA, IB ou IE (appelées aussi « bateaux d'accès ») infranchissables par les personnes à mobilité réduite mais adéquates pour les voitures. Dans ce cas, un libre passage de min. 150 cm hors emprise de cette bordure est respecté (la pente dans celle-ci étant trop forte pour être incluse dans la largeur de libre passage du trottoir).



✓ Maintien de l'horizontalité du trottoir grâce à la mise en œuvre d'une bordure à grand chanfrein

> Trottoirs bordés de propriétés dont les niveaux sont inférieurs aux trottoirs

- > Garantir la planéité du trottoir.
- > Prévoir une bordure à grand chanfrein franchissable par les véhicules au droit des entrées de garage tout en maintenant le niveau du trottoir quand cela est possible.
- > En cas de succession d'accès carrossables, et à titre exceptionnel, il peut être nécessaire de maintenir le trottoir au niveau bas afin de ne pas compromettre le franchissement du trottoir par l'automobile et éviter l'effet d'ondulation du trottoir. Il faudra cependant veiller à lutter contre le stationnement sauvage éventuel par le recours à du mobilier urbain sur les espaces entre les entrées de garage par exemple. Cela sera réalisé en ne compromettant pas le libre passage de min. 150 cm.
- > Aux extrémités du tronçon de trottoir abaissé, respecter les pourcentages de pente et leur longueur maximale.

Fiches complémentaires

- > Les explications détaillées dans la fiche « Aménagement des cheminements piétons : Principes de conception » sont également d'application pour cette fiche-ci.
- > En fonction du projet étudié, il convient de compléter cette fiche par les informations reprises dans certaines fiches « Aménagements » et « Équipements ».

Références

- CoDT, Titre 4, Chap. 1er, art. D.III.11 – *Guide régional d'urbanisme*, art. 415/16
- *Règlement Régional d'Urbanisme*, Titre VII « La voirie, ses accès et ses abords », articles 4, 5 et 6
- *Code de la route*, article 2.40
- *Cahier de l'accessibilité piétonne – Directives pour l'aménagement de l'espace public accessible à tous, Vade-Mecum piétons en Région de Bruxelles-Capitale*, cahier n° 4, juin 2014, Centre de recherches routières - Bruxelles Mobilité
- *Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous*, Les manuels du MET, n° 10, octobre 2006, Éditions MET