

Encombrement des trottoirs

Cette fiche est destinée à donner une information rapide.

La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

L'objectif de cette fiche est de fournir aux gestionnaires de voirie et aménageurs les principaux éléments de réglementation et de recommandations pour lutter contre le phénomène d'encombrement des trottoirs qui peut s'avérer préjudiciable au confort et à la sécurité des déplacements des piétons, et notamment des personnes à mobilité réduite.

L'entrée « visibilité » de ces obstacles éventuels n'est pas traitée dans cette fiche.

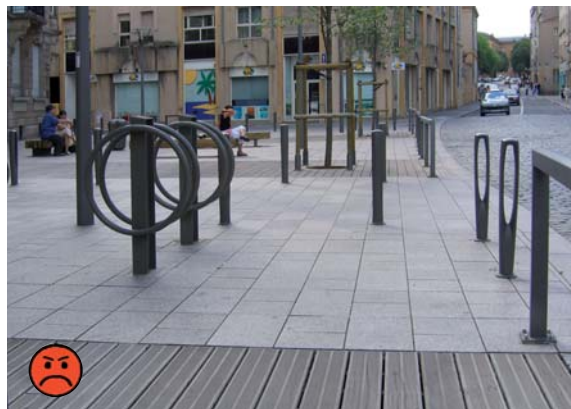
Définitions

Il n'existe pas, à ce jour, de définition du **trottoir** dans le code de la route.

Physiquement, le trottoir peut être compris comme la partie de la voie affectée à la circulation des piétons, distincte de la chaussée et de tout emplacement aménagé pour le stationnement, dont la limite est repérable et détectable.

Un **obstacle** est, dans l'esprit de cette fiche technique consacrée à l'encombrement des trottoirs, constitué de tout élément susceptible de gêner le piéton dans son cheminement, que ce soit parce qu'il en réduit la largeur, ou le rend difficilement praticable, ou parce qu'il n'est pas repérable, détectable...

Nous ne traiterons dans cette fiche que des "objets" que le piéton est amené à rencontrer sur son parcours.



Source : CETE de l'Est

Quelques rappels

La notion d'accessibilité de la voirie et des espaces publics est bien évidemment liée à la notion d'obstacles et d'encombrement des trottoirs.

Rappels réglementaires

Il en découle des exigences portant notamment sur les caractéristiques techniques et dimensionnelles des cheminements piétons ou sur l'implantation du mobilier urbain et des arrêts de transport collectif, exprimées dans le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Article 1^{er} - I. 1° Cheminements

"[...] Le profil en travers a une largeur suffisante et dégagée de tout obstacle pour permettre le cheminement des piétons en sécurité. Le mobilier urbain, en particulier les bornes et poteaux, y compris lorsqu'ils sont implantés en porte-à-faux, est aisément détectable par les personnes aveugles ou malvoyantes.

Des cheminements praticables, sans obstacle pour la roue, la canne ou le pied, sont aménagés pour permettre l'usage et la traversée des espaces publics, y compris des voies ou espaces pavés. [...]"

Article 1^{er} - I.5° Emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif

"[...] L'aménagement des points d'arrêt permet l'arrêt des véhicules de transport collectif au plus près du quai ou du trottoir sur toute leur longueur. L'accès des piétons n'est pas entravé par l'implantation de mobilier urbain. [...]"

L'arrêté du 15 janvier 2007 a permis de traduire quantitativement, en exigences chiffrées, les prescriptions qualitatives du décret :

Article 1^{er} - 3° Profil en travers

"[...] La largeur minimale du cheminement est de 1,40 m libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel. Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 m en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement."

Nota : Cette largeur de 1,40 m libre de tout obstacle est un minimum absolu ; la largeur minimale recommandée est de 1,80 m.

Article 1^{er} - 6° Equipements et mobiliers sur cheminement

- "[...] Afin de faciliter leur détection par les personnes malvoyantes, les bornes et poteaux et autres mobiliers urbains situés sur les cheminements comportent une partie contrastée soit avec son support, soit avec son arrière-plan selon les modalités définies en annexe 1 du présent arrêté.



La partie de couleur contrastée est constituée d'une bande d'au moins 10 cm de hauteur apposée sur le pourtour du support ou sur chacune de ses faces, sur une longueur au moins égale au tiers de sa largeur, et à une hauteur comprise entre 1,20 m et 1,40 m.

Ce contraste est réalisé dans la partie haute des bornes et poteaux d'une hauteur inférieure ou égale à 1,30 m. La hauteur de la partie contrastée peut alors être adaptée si elle permet d'atteindre un résultat équivalent.

Les dispositifs d'éclairage répondent aux prescriptions indiquées dans l'annexe 2 du présent arrêté.

- La largeur et la hauteur des bornes et poteaux respectent l'abaque de détection d'obstacles représenté dans l'annexe 3 du présent arrêté.

Tout mobilier urbain sur poteaux ou sur pieds comporte un élément bas situé à l'aplomb des parties surélevées lorsque celles-ci ne ménagent pas un passage libre d'au moins 2,20 m de hauteur. Cet élément est installé au maximum à 0,40 m du sol.

- S'ils ne peuvent être évités sur le cheminement, les obstacles répondent aux exigences suivantes :
 - s'ils sont en porte-à-faux, ils laissent un passage libre d'au moins 2,20 m de hauteur ;
 - s'ils sont en saillie latérale de plus de 15 cm et laissent un passage libre inférieur à 2,20 m de hauteur, ils sont rappelés par un élément bas installé au maximum à 0,40 m du sol ou par une surépaisseur au sol d'au moins 3 cm de hauteur.[...]"

Article 1^{er} - 12° Emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif

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

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

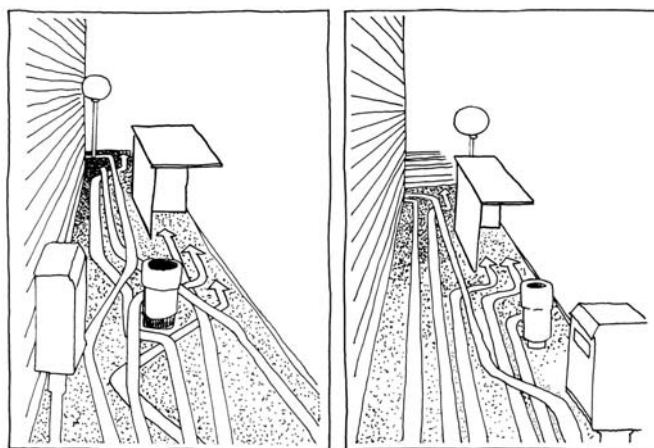
Une aire de rotation de 1,50 m de diamètre permet la manœuvre d'un fauteuil roulant qui utilise le dispositif d'aide à l'embarquement ou au débarquement du véhicule. [...]"

Annexe 3 - Abaque de détection d'obstacles bas

(cf. fiche "Les PMR")

Le maintien d'une largeur minimale de cheminement libre de tout obstacle n'est pas suffisant, il faut également que l'équipement/mobilier soit repérable et détectable.

Il est souhaitable que l'organisation des implantations n'oblige pas les piétons à slalomer.

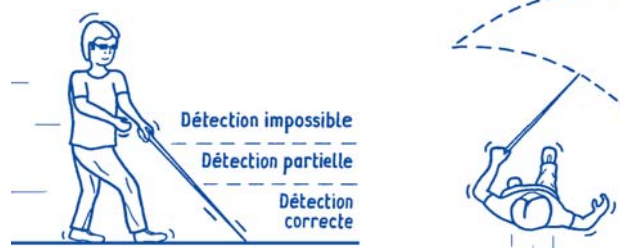


L'occupation du domaine public est réglementée :

- L'article L 113.2 du code de la voirie routière oblige tout occupant du domaine public à avoir l'autorisation de l'autorité compétente.
 - Le gestionnaire de la voirie peut autoriser (à titre précaire et révocable) ou refuser la permission de voirie ; il maîtrise ainsi l'implantation du mobilier urbain et des équipements.
- L'article L 113.3 du code de la voirie routière définit les occupants de droit du domaine public.
 - Le gestionnaire du domaine public peut demander à l'"occupant" de faire déplacer ses installations si celles-ci s'avèrent gênantes pour la sécurité routière (et donc, pour le cheminement des piétons).

Autres rappels

- Surface nécessaire au retournement d'une personne en fauteuil roulant : cercle de diamètre 1,50 m.
- Mode de progression d'un aveugle.



Une démarche à suivre

1. Pour un aménagement neuf ...

- intégrer, dès les premières études, le mobilier et les équipements prévisibles afin de réserver une emprise suffisante permettant de garantir une largeur de cheminement adaptée ;
- organiser l'espace intelligemment pour ne pas entraver les cheminements ou obliger au "slalom" ;
- choisir du mobilier et des équipements repérables, détectables et non agressifs.

2. Pour un réaménagement de voirie ...

- dimensionner les trottoirs de sorte d'assurer leur accessibilité, en dimensionnant au strict nécessaire la chaussée ;
- vérifier l'utilité, la nécessité et la conformité du mobilier/équipements existants ;
- après remplacement éventuel, l'implanter en assurant une largeur de cheminement adaptée et l'absence de trajectoire de type "slalom".

3. En l'absence d'aménagement de voirie ...

- supprimer le mobilier inutile,
- remplacer le mobilier et les équipements non conformes ;
- l'implanter en respectant les règles d'accessibilité.

Les obstacles

Sur les espaces ordinairement dévolus aux piétons, nombreux sont les "éléments" susceptibles de constituer des obstacles pour les piétons.

Parfois temporaires, souvent permanents, il convient systématiquement de s'interroger sur :

- leur utilité réelle ;
- leur localisation ;
- leur conception ;
- leur entretien.

L'objet de cette fiche technique est de passer en revue la plupart de ces éléments, en faisant un état des lieux de la réglementation afférente et en formulant un certain nombre de recommandations pratiques.

En règle générale, il conviendra le plus possible :

- de réduire au minimum le nombre d'équipements ;
- de regrouper les mâts, poteaux et supports divers en leur conférant un rôle multiple et obtenir systématiquement l'accord de principe des concessionnaires pour utiliser les mâts en tant que de besoin ;
- d'implanter les éclairages, signalisation... en façade, en bordure de cheminement (contre la façade ou le long de la chaussée si les vitesses sont modérées) ;
- d'aligner les divers mobiliers ou équipements ;
- de ménager des intervalles réguliers entre les véhicules en stationnement pour l'accueil du mobilier permanent ou occasionnel ;
- d'enterrer les réseaux aériens.

Obstacles liés aux équipements relatifs à la circulation

Ils sont souvent très utiles, voire indispensables. Il n'en demeure pas moins que, bien souvent, il est possible d'en éviter la prolifération.

Dans cette "catégorie", nous pouvons citer notamment, la signalisation verticale (police et jalonnement), les signaux tricolores, l'éclairage public, les horodateurs...



Source : CETE de l'Est



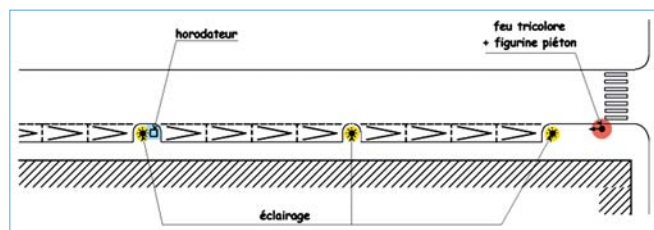
Source : CETE de l'Est



Source : CETE de l'Est

Quelques actions possibles :

- Regroupement des supports (dans la mesure où la réglementation le permet) ;
- Alignement des supports contre les façades, en limite trottoir/piste cyclable ou en bordure de chaussée (si les vitesses sont modérées) ;
- Ancrage en façade, éclairage sur caténaire ;
- Création d'avancées de trottoirs à intervalles réguliers, entre les places de stationnement pour y implanter le mobilier ;
- Hauteur minimale sous panneau : 2,20 m.



Source : CETE de l'Est



Source : CETE de l'Est

Obstacles liés au mobilier urbain utilitaire

Dans cette "catégorie" figure le mobilier offrant un agrément ou un service aux piétons et aux usagers de la voirie.

Non réellement indispensable, *a priori*, son utilité est telle pour la vie urbaine que sa présence sur la voirie urbaine ne peut toutefois être évitée aujourd'hui : abris de bus, téléphones publics, boîtes à lettres, poubelles, bancs, bornes et barrières, armoires de concessionnaires, boîtes de centralisation du courrier, planimètres...



Source : CETE de l'Est



Source : CETE de l'Est



Source : CETE de l'Est

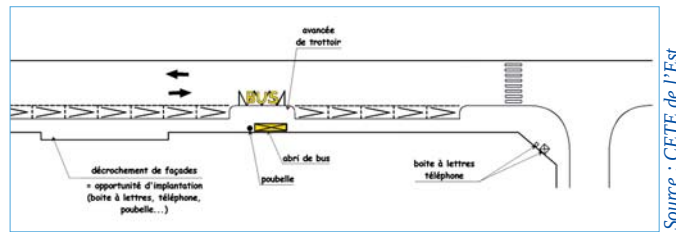
Quelques actions possibles :

- Utiliser les sur-largeurs de trottoirs en évitant la proximité des passages pour piétons.
- Créer des avancées de trottoirs, en interrompant le stationnement, pour y implanter le mobilier.



Source : CETE de l'Est

- N'implanter bornes et barrières qu'en dernier ressort (en ayant toutefois anticipé cet aménagement par une réservation d'emprise suffisante).
- Implanter les arrêts de T.C. en "saillie".
- Mettre les boîtes à lettres contre les façades (avec rappel au sol).
- Utiliser du mobilier conforme à la réglementation sur l'accessibilité (cône de détection, contraste, saillie, etc.).
- En absence de place, utiliser des abris de bus sans panneau latéral
- Associer abri de bus et téléphone...



Source : CETE de l'Est

Obstacles liés aux riverains et à leurs activités

Certains sont fixes et relèvent de permissions de voirie, tels que les terrasses, les étals de commerçants ; d'autres sont "mobiles" et disposés de façon très aléatoire, comme les containers à déchets ménagers.

Les premiers contribuent à l'animation de la rue et des espaces publics, ainsi qu'à la vie économique de la cité ; les seconds, indispensables à la vie riveraine, sont d'importance très variable.

• Etals et terrasses

Leur installation est soumise à autorisation de l'autorité compétente (cf. art 113.2 du code de la voirie routière) ; il appartient à celle-ci de définir, en particulier, son emprise ainsi que la durée ou la fréquence d'implantation. Cette autorisation doit garantir une continuité de cheminement accessible et l'absence d'obstacle non repérable et détectable par les personnes aveugles et malvoyantes, en conformité avec la réglementation en vigueur.

Les problèmes rencontrés relèvent généralement de l'indiscipline du commerçant qui ne respecte pas, ou ne fait pas respecter, les limites imposées, ou dispose du mobilier et des équipements inadaptés vis à vis de la réglementation. Ils résultent également d'une absence de contrôle.



Source : CETE de l'Est



Source : CETE de l'Est



Source : CETE de l'Est

Quelques actions possibles :

- Information systématique et régulière des commerçants sur leurs obligations et des élus sur leurs responsabilités.
- Formulaire-type d'autorisation comportant un volet accessibilité (responsabilisation des commerçants).

- Matérialisation physique (matériaux, marquage, repères, etc.) au sol des limites de l'emprise utilisable.
- Affichage en vitrine d'un formulaire présentant de façon simple et claire l'autorisation accordée (dimensions, contraintes horaires, ...).
- Mise en place d'une instance locale de validation de la conformité aux règles d'accessibilité du mobilier et du matériel mis en place (repérabilité, détectabilité, ...)
- Contrôle régulier, accompagné de sanctions si nécessaire.

Il est à noter que la justice a récemment condamné un maire pour ne pas avoir fait respecter la réglementation relative à l'accessibilité de la voirie, dans le cas d'occupation temporaire du domaine public.

• Containers à déchets ménagers

La gestion de ces obstacles temporaires et très mobiles est difficile en milieu urbain dense. Elle repose à la fois sur l'aménagement de la voirie, le comportement des riverains, celui des "collecteurs" et sur l'adéquation habitat/type de container.

Les difficultés rencontrées sont de natures différentes :

- habitat inadapté aux types de containers à déchets ménagers... ceux-ci restent alors en permanence sur le trottoir ;
- stationnement continu le long du trottoir... les containers sont peu accessibles aux agents de ramassage et leur remise en place est très aléatoire ;
- riverains peu rigoureux vis à vis de la position du container et de l'horaire de dépose ;
- trottoir étroit ;
- etc.



Source : CETE de l'Est



Source : CETE de l'Est



Source : CETE de l'Est

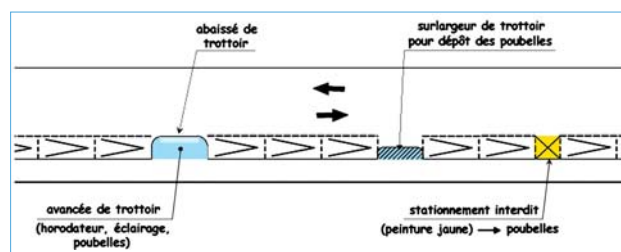


Source : CETE de l'Est

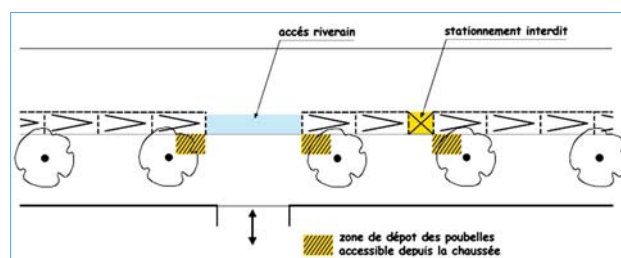
- En présence de stationnement continu, délimitation physique d'emplacements pour le dépôt des containers.



Source : CETE de l'Est



Source : CETE de l'Est



Source : CETE de l'Est

• Publicité

Les publicités des commerçants riverains de la voie sont soit interdites par la réglementation, soit autorisées par l'autorité locale, qu'elles soient sur chevalet ou contre la façade.



Source : CETE de l'Est

Quelques actions possibles :

- Information régulière des riverains sur les "bonnes pratiques".
- Formation/information des agents chargés de la collecte.
- Délimitation des emplacements destinés à accueillir les containers à déchets ménagers, en tenant compte de leur accès.
- Lors de toute opération immobilière, aménagement d'un espace de dépôt, accessible par les agents de ramassage.

Leur disposition au milieu du trottoir, même si elle est souhaitée par le commerçant car plus visible, doit être proscrite car elle constitue un obstacle.

Une localisation est possible contre la façade, devant le commerce, sous réserve de préserver une largeur de 1,40 m minimum de passage sans obstacle.

Quelques actions possibles :

- sensibilisation des commerçants et des élus sur leur responsabilité ;
- surveillance et verbalisation des commerçants récalcitrants.

Obstacles liés aux arbres et la végétation

La végétation, les arbres, contribuent à améliorer la qualité de l'espace public, à la structuration des paysages, au confort des usagers par l'ombre procurée ainsi qu'à l'image de la ville.

Pour autant, son implantation, comme son entretien, doivent être maîtrisés pour ne pas constituer un obstacle physique au déplacement des piétons et, notamment, des personnes à mobilité réduite.



Source : CETE de l'Est



Source : CETE de l'Est



Source : CETE de l'Est

L'implantation de végétaux doit respecter les règles d'accessibilité, en particulier, le maintien d'une largeur minimale dégagée de tout obstacle de 1,40 m de cheminement ; il convient de tenir compte de la périodicité de l'entretien, de la taille et de la croissance normale des végétaux.

En ce qui concerne la plantation d'arbres, celle-ci s'accompagne souvent de la réalisation d'un "entourage" au sol. La largeur du cheminement libre de tout obstacle en tiendra compte.

Qu'elle se situe sur un domaine public ou privé, la végétation ne doit pas empiéter sur le cheminement, ni constituer d'obstacle en porte-à-faux non repérable et détectable par les personnes aveugles et malvoyantes.

Le maire peut s'appuyer sur l'article L 2212-2 du code général des collectivités territoriales, ainsi que sur l'article R 116.2 5° du code de la voirie routière, pour obliger un riverain à faire le nécessaire.

Quelques actions possibles :

- Lors de tout projet neuf, représenter le végétal à taille adulte. Cela permettra de s'assurer de la largeur correcte du cheminement piéton.

Les entourages d'arbres peuvent soit être prévus "accessibles", soit "non accessibles" ; dans ce dernier cas, le cheminement sera mesuré hors entourage.



Source : CETE de l'Est

- S'assurer d'un entretien régulier de la végétation arbustive en bordure de cheminement en sorte qu'elle n'empiète pas sur celui-ci.
- Veiller à l'absence de branches ou branchages en porte-à-faux par un contrôle et / ou une taille réguliers.
- Disposer les végétaux en sorte d'éviter le "slalom" des piétons.
- Intervenir auprès des riverains pour que le végétal sur domaine privé ne déborde pas sur le domaine public.



Source : CETE de l'Est

Obstacles liés au stationnement, aux arrêts

Les véhicules en stationnement constituent sans doute l'un des obstacles les plus fréquemment rencontrés par les piétons lors de leurs déplacements.

Cette difficulté est accentuée, voire insurmontable, pour les personnes à mobilité réduite, qu'il s'agisse d'utilisateurs de fauteuils roulants ou de personnes aveugles ou malvoyantes.

Citons principalement :

- le non respect de l'interdiction de stationner sur les trottoirs, qu'il concerne les automobiles, les deux-roues motorisés ou les bicyclettes ;
- le stationnement organisé (dans le cadre d'un aménagement), sans tenir compte de la continuité du cheminement des piétons (largeur de trottoir insuffisante) ou de la réglementation relative à l'accessibilité ;
- le stationnement sur les passages piétons qui neutralise, de ce fait, l'abaissé de trottoir, au risque d'obliger un usager en fauteuil roulant à rester sur la chaussée ;
- les arrêts qui, même s'ils sont de courte durée, sont souvent récurrents et au même endroit et occasionnent alors la même gêne que du stationnement de longue durée.

Cela concerne également les véhicules de livraison.



Source : CETE de l'Est



Source : CETE de l'Est



Source : CETE de l'Est



Source : CETE de l'Est



Source : CETE de l'Est



Source : CETE de l'Est

Tout aménagement de places de stationnement doit impérativement respecter les textes relatifs à l'accessibilité et maintenir une largeur minimale absolue, dégagée de tout obstacle, de 1,40 m.

Le stationnement communément dénommé "à cheval sur trottoir", source constante de débordement sur le reliquat de trottoir, est à proscrire.

Le stationnement sur l'espace public n'est pas un droit garanti.

Il ne doit jamais être organisé au détriment de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, qui est une obligation légale qui s'impose aux aménageurs et gestionnaires de l'espace public.



Source : CETE de l'Est

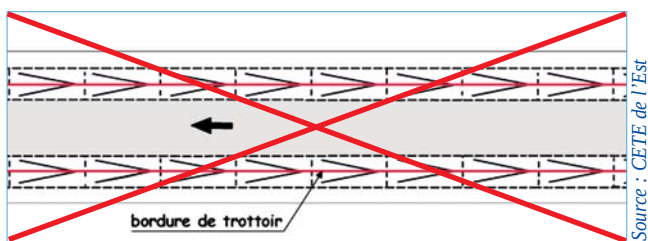
• Réglementation

L'organisation et la gestion du stationnement peuvent s'appuyer, notamment, sur les textes fondamentaux suivants :

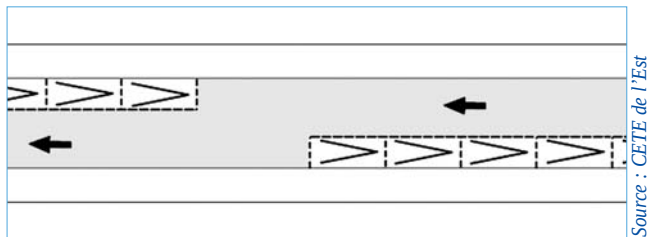
- Les textes de loi et décrets relatifs à l'accessibilité qui définissent le dimensionnement et les caractéristiques géométriques des continuités de cheminement à garantir pour les personnes à mobilité réduite.
- Le code de la route, articles R 417 - 5, 9 et 10 qui définit le stationnement interdit, gênant et dangereux (ainsi que l'arrêt) :
 - Art. 417.5 : "L'arrêt ou le stationnement d'un véhicule empiétant sur un passage prévu à l'attention des piétons est interdit"
 - Art. 417.9 : "Tout véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être placé de manière à ne pas constituer un danger pour les usagers..."
 - Art. 417.10 : "Tout véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être placé de manière à gêner le moins possible la circulation. Est considéré comme gênant la circulation publique l'arrêt ou le stationnement d'un véhicule :
 - sur les trottoirs, les passages ou accotements réservés à la circulation des piétons ;
 - sur les voies vertes...
 - ...

Quelques actions possibles :

- Mise en œuvre d'une politique de stationnement et de déplacement visant à réduire la place de la voiture dans la ville ou à l'organiser hors voirie.
- Organisation d'une procédure de contrôle/validation des projets de voirie sur la base d'une "grille accessibilité".
- Aménagement adapté d'aires de livraisons.
- Politique de contrôle de police et de sanction.
- Suppression de l'organisation "à cheval" du stationnement, ce qui peut permettre, par ailleurs, de créer des chicanes.



Source : CETE de l'Est



Source : CETE de l'Est



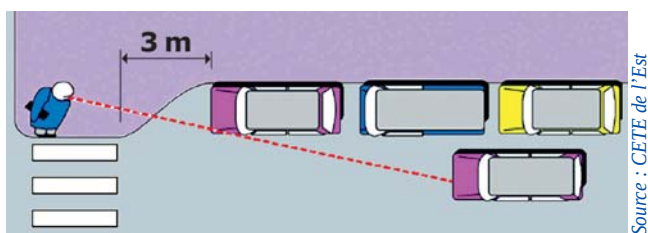
Source : CETE de l'Est

- Le stationnement longitudinal sur chaussée contribue à protéger le trottoir des intrusions.
- Un choix judicieux de la hauteur de bordure peut également contribuer à dissuader certaines pratiques illicites.
- Des aménagements de type "butte-roue" peuvent accompagner le stationnement en épi ou en bataille, en sorte que le capot ou l'arrière de la voiture n'empiète pas sur le trottoir voisin.



Source : CETE de l'Est

- Au droit des passages-piétons, les avancées de trottoirs, une fois encore, sont un outil précieux pour empêcher que les véhicules ne stationnent face à l'abaissé du trottoir. Si nécessaire, ces avancées peuvent s'accompagner de mobilier empêchant physiquement le stationnement.

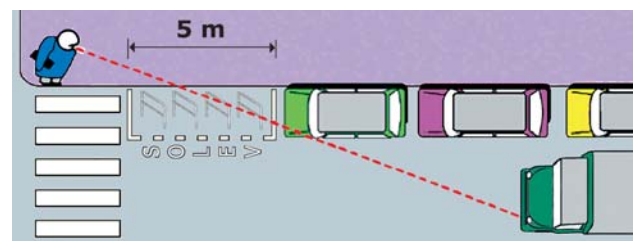


Source : CETE de l'Est

- Le stationnement des vélos peut s'organiser en neutralisant une ou plusieurs places de stationnement automobile.

Cette solution a l'avantage, par rapport au stationnement sur avancée de trottoir, de permettre un accès direct à partir de la chaussée, sans incitation à circuler sur le trottoir.

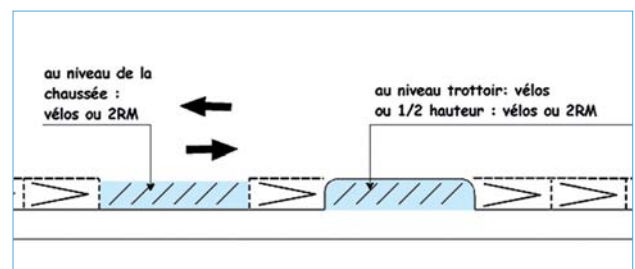
De plus, elle évite toute ambiguïté de limite entre le trottoir et l'espace stationné.



Source : CETE de l'Est

Un aménagement à mi-hauteur peut également être envisagé.

En l'absence de stationnement véhicules légers, ce stationnement - nécessaire pour éviter l'anarchie préjudiciable aux piétons - doit être organisé sur des emprises suffisamment vastes, hors cheminement piéton.



Source : CETE de l'Est

- Les potelets, bornes et autres mobiliers qui constituent par eux-même un obstacle sont à éviter.

Toutefois, si leur éventuelle implantation a été prévue (espace disponible) et s'ils sont implantés sans constituer un obstacle ou obliger au "slalom" en étant repérables et détectables, ils peuvent être utiles pour se protéger d'un stationnement envahissant et peu maîtrisable ou accompagner un aménagement volontairement plan (hauteurs de la chaussée et des trottoirs peu différentes).

Retenons toutefois que le contrôle de police et la sanction systématiques demeurent incontournables et sont souvent le meilleur moyen de faire respecter la réglementation.

Obstacles liés aux travaux (voire déménagements)

(cf. fiche «Les chantiers urbains» et guide «manuel du chef de chantier - voirie urbaine»)

Les chantiers urbains empiètent fréquemment sur les trottoirs, que ce soit à l'occasion de travaux à caractère privé (ravalement de façade, etc.) ou public.

Les travaux sur chaussée peuvent également occasionner une gêne, par le dépôt de matériel, de matériaux ou l'implantation d'une signalisation provisoire.



Source : CETE de l'Est



Source : CETE de l'Est

• Textes de référence

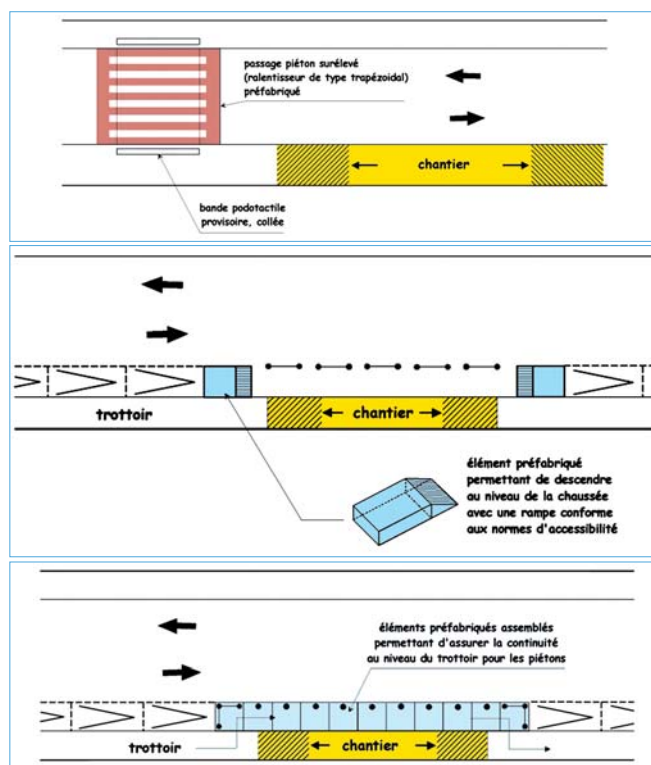
L'organisation et la gestion des travaux peuvent s'appuyer, notamment, sur :

- Les textes de loi et décrets relatifs à l'accessibilité qui définissent le dimensionnement et les caractéristiques géométriques des continuités de cheminement à garantir pour les personnes à mobilité réduite.
- L'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière, 8^{ème} partie.
- Le code de la voirie routière, article L113-2 qui fait obligation, pour tout occupant du domaine public, de disposer d'une autorisation de l'autorité compétente, autorisation délivrée à titre précaire et révocable.

Ces textes font obligation d'assurer une continuité « accessible » de cheminement ou, à défaut, d'aménager une traversée de chaussée.

Quelques actions possibles :

- Contrôle strict de l'application des règles d'accessibilité avec sanctions éventuelles.
- Développement et mise en œuvre d'aménagements préfabriqués permettant une sécurisation des continuités ou traversées de piétons avec largeur et pente conformes aux textes en vigueur.
- Mise en œuvre de barrières, garde-corps et de supports de signalisation détectables et repérables par les personnes aveugles et malvoyantes.



Source : CETE de l'Est

Source : CETE de l'Est

Source : CETE de l'Est

Autres obstacles

Outre les catégories d'obstacles abordées précédemment, il est possible de rencontrer une grande variété d'éléments encombrant les trottoirs ; citons notamment : les bouches de métro, les marches des habitations, le bâti, etc.

Sur ces obstacles, il est difficile d'agir directement ; une solution consiste alors à élargir le trottoir, quitte à empiéter sur le stationnement, voire sur la chaussée tout en rendant détectable et repérable l'obstacle.



Source : CETE de l'Est



Source : CETE de l'Est

Sur l'image ci-dessous, le stationnement a été supprimé et la chaussée déviée afin d'assurer la continuité du trottoir ; cet aménagement constitue également une chicane, facteur de modération de la vitesse.



Source : CETE de l'Est



Source : CETE de l'Est

Certu

Centre d'Études
sur les réseaux
les transports
l'urbanisme et
les constructions
publiques
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon
Cedex 06
tél : 04 72 74 58 00
fax : 04 72 74 59 00
www.certu.fr

Sujets associés

- Les piétons au cœur de l'aménagement de l'espace public urbain
- Les Personnes à Mobilité Réduite
- Obstacles
- Signalisation
- Visibilité
- Le stationnement des véhicules légers sur la voirie
- La sécurité des arrêts de bus et de cars
- Les chantiers urbains

Références bibliographiques

- Fiches "Une voirie pour tous" sur l'encombrement des trottoirs - CERTU - 2010
- Guide "Le profil en travers : outil de partage des voiries urbaines" - CERTU - 2009

© Certu 2010
La reproduction
totale ou partielle
du document doit être
soumise à l'accord
préalable du Certu.

Maquette & Mise en Page :
Antoine Jardot
DADT - VIA
CETE Normandie Centre
02 35 68 89 33

La série de fiches «Savoirs de Base en sécurité routière» a été réalisée par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu pour le milieu urbain et par le Sétra pour le milieu interurbain.

Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences. Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.

Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur les sites du :

- Certu (<http://www.certu.fr>)
- «portail métier» sécurité routière de la DSCR (<http://securite-routiere.metier.i2>)
- Sétra (intranet : <http://catalogue.setra.i2> et internet : <http://catalogue.setra.equipement.gouv.fr>).

AUTEURS DE LA FICHE

François Tortel
CETE de l'Est/ADD/TD
03 87 20 45 59

francois.tortel@developpement-durable.gouv.fr

VOTRE CONTACT AU CERTU

Nicolas Nuyttens
04 72 74 58 69

nicolas.nuyttens@developpement-durable.gouv.fr

Secrétariat : 04 72 74 59 61
voi.certu@developpement-durable.gouv.fr