

## Encombrement des trottoirs

### Préambule : Introduction et rappel sur la réglementation en matière d'accessibilité

#### 1° Le trottoir : définition, fonctions et usages

Le trottoir est un « objet urbain » par excellence. Sa présence (ou son absence) et ses caractéristiques en termes de dimensions, de qualité de traitement attestent souvent du caractère urbain (ou inter-urbain), de la mixité (ou de l'unicité) d'usages, du niveau d'activité riveraine d'un lieu...

Le code de la route (partie réglementaire - Section 6 : Circulation des piétons) définit entre autres son rôle et sa fonction :

#### Article R412-34 :

« I. - Lorsqu'une chaussée est bordée d'emplacements réservés aux piétons ou normalement praticables par eux, tels que trottoirs ou accotements, les piétons sont tenus de les utiliser, à l'exclusion de la chaussée. Les enfants de moins de huit ans qui conduisent un cycle peuvent également les utiliser, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

II. - Sont assimilés aux piétons :

1° Les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirme, ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur ;

2° Les personnes qui conduisent à la main un cycle ou un cyclomoteur ;

3° Les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes ou circulant à l'allure du pas. ».

Le trottoir revêt en effet de nombreuses fonctions essentielles à l'activité urbaine dont la principale est sans aucun doute possible d'accorder à l'ensemble des piétons, quelles que soient leurs aptitudes, un espace de circulation sûr et confortable. Ces déplacements piétons ne peuvent être envisagés, dans le contexte urbain qui est le leur, qu'en interaction avec d'autres types d'usagers (vélos, automobiles, transports collectifs) et avec les besoins liés à l'activité riveraine (commerces, mobiliers urbains...).

#### 2° Accessibilité et chaîne des déplacements

##### 2.1 Garanties de l'accessibilité

L'espace public « trottoir » est ainsi soumis à des pressions quantitatives et qualitatives toujours plus pressantes, et la collectivité doit en assurer la gestion.

De son côté, l'autorité de police municipale doit assurer « la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques », afin notamment de protéger les passants (CGCT, art. L. 2212-2,1°). Ce qui l'autorise à réglementer l'usage des trottoirs (dépôts d'objet et autres) et à poursuivre pénalement tout contrevenant.

L'encombrement des trottoirs crée des difficultés importantes aux piétons et notamment aux personnes à mobilité réduite.

La présente collection de fiches s'adresse aux élus, praticiens et gestionnaires de l'espace public auxquels elle apporte des propositions concrètes pour résoudre les situations de conflits d'usages les plus souvent rencontrées.

Chaque fiche aborde une thématique spécifique.

Certu 2010/27



Il ne faut toutefois pas confondre ce pouvoir de police de l'ordre public avec celui de la police de la conservation qui tend à conserver l'intégrité du domaine public routier dont font partie les trottoirs ainsi que leur utilisation conforme à leur destination. Dans ce cas, sont punis de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe (1500 euros, C. pénal, art. 131-13) ceux qui, sans autorisation préalable, « *auront empiété sur le domaine public routier ou accompli un acte portant ou de nature à porter atteinte à l'intégrité de ce domaine ou de ses dépendances, ainsi qu'à celle des ouvrages, installations, plantations établis sur ledit domaine* », ou ceux qui « *sans autorisation préalable et d'une façon non conforme à la destination du domaine public routier, auront occupé tout ou partie de ce domaine ou de ses dépendances ou y auront effectué des dépôts* » ou encore ceux qui « *auront laissé écouler ou auront répandu ou jeté sur les voies publiques des substances susceptibles de nuire à la salubrité et à la sécurité publiques ou d'incommoder le public* » (C. voirie routière, art. R. 116-2). Le juge judiciaire peut également confisquer la chose qui a servi ou était destinée à commettre l'infraction. Si l'amende pénale se prescrit par un an à compter de la commission de l'infraction, la remise en état du domaine public routier (enlèvement des ouvrages...) est en revanche imprescriptible et peut être poursuivie à tout moment par l'autorité gestionnaire du domaine routier considéré, même après prescription de l'action pénale. Cette action en réparation est importante, car l'autorité gestionnaire ne peut pas ordonner elle-même cette remise en état ni l'exécuter d'office elle-même. Ce n'est qu'en cas d'urgence qu'elle peut procéder d'elle-même à cette remise en état, aux frais du contrevenant.

Le code pénal, enfin, sanctionne de l'amende prévue pour les contraventions de la 4e classe (750 euros) « *Le fait d'embarrasser la voie publique en y déposant ou y laissant sans nécessité des matériaux ou objets quelconques qui entravent ou diminuent la liberté ou la sûreté de passage* ». Les personnes coupables de cette contravention encourent également « *la peine complémentaire de confiscation de la chose qui a servi ou était destinée à commettre l'infraction ou de la chose qui en est le produit* » (C. pén., art. R. 644-2).

## 2.2 Paramètres d'accessibilité

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a introduit un certain nombre de prescriptions en matière d'accessibilité de l'espace urbain qui, en s'adressant aux plus vulnérables d'entre nous, permettront d'atteindre un niveau d'exigence qui profitera à tous, piétons, personnes à mobilité réduite ou valides.

Ainsi, l'article 45 de cette loi prévoit que :

*« La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ».*

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. Il en découle des exigences portant notamment sur les caractéristiques 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.

## Art. 1<sup>er</sup>. - I. 1° Cheminements

« Les aménagements destinés à assurer aux personnes handicapées, quel que soit leur handicap, et aux personnes à mobilité réduite l'accessibilité des voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique et des autres espaces publics doivent satisfaire aux caractéristiques techniques suivantes :

[...] 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. [...] »

## Art. 1<sup>er</sup>. - 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 :

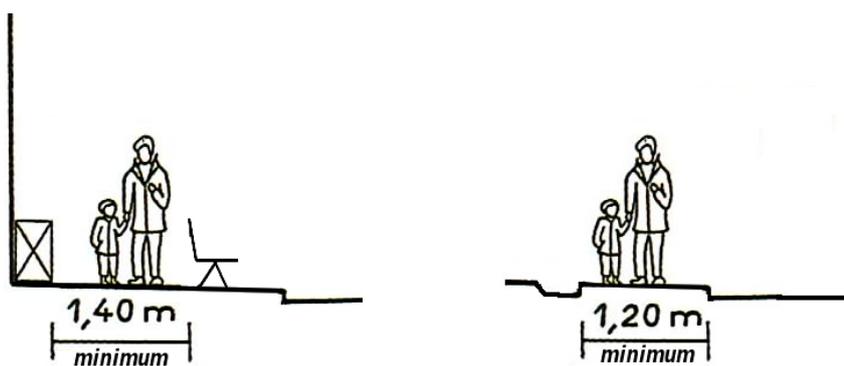
### Art. 1<sup>er</sup>.

« Les caractéristiques techniques destinées à faciliter l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite des équipements et aménagements relatifs à la voirie et aux espaces publics sont les suivantes :

#### 3° Profil en travers

En cheminement courant, le dévers est inférieur ou égal à 2 %.

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. »



Source : Certu

## Art. 1<sup>er</sup>. - 6° Équipements et mobiliers sur cheminement

« a) Les trous ou fentes dans le sol résultant de la présence de grilles ou autres équipements ont un diamètre ou une largeur inférieurs à 2 centimètres.

b) 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 centimètres 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 mètre et 1,40 mètre.

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

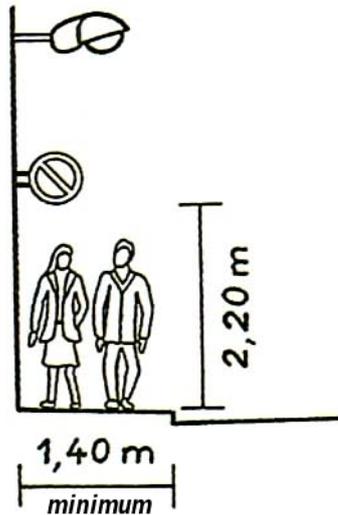
Les dispositifs d'éclairage répondent aux prescriptions indiquées dans l'annexe 2 du présent arrêté.

c) 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 mètres de hauteur. Cet élément est installé au maximum à 0,40 mètre du sol.

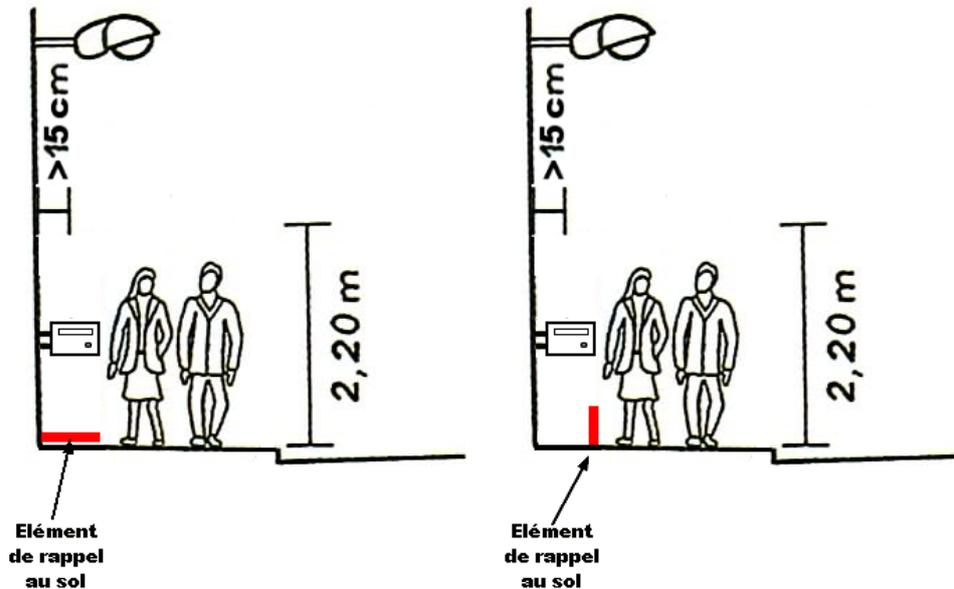
d) S'ils ne peuvent être évités sur le cheminement, les obstacles répondent aux exigences suivantes :

3 s'ils sont en porte-à-faux, ils laissent un passage libre d'au moins 2,20 mètres de hauteur ;



Source : Certu

– s'ils sont en saillie latérale de plus de 15 centimètres et laissent un passage libre inférieur à 2,20 mètres de hauteur, ils sont rappelés par un élément bas installé au maximum à 0,40 mètre du sol ou par une surépaisseur au sol d'au moins 3 centimètres de hauteur.



Source : Certu

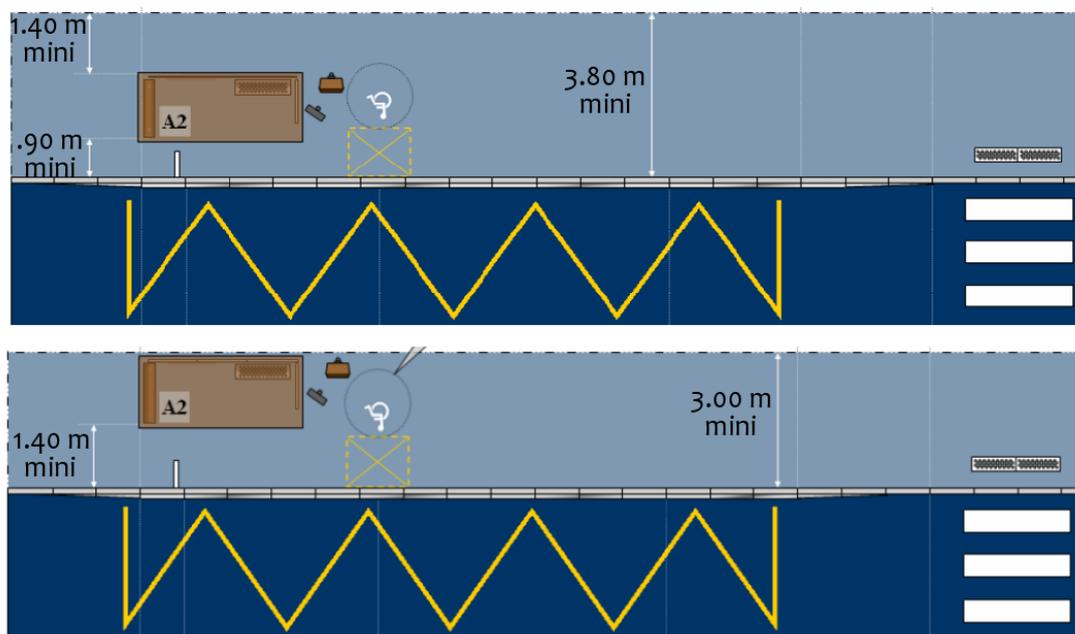
e) Si un cheminement pour piétons comporte un dispositif de passage sélectif, ou «chicane», sans alternative, ce dispositif permet le passage d'un fauteuil roulant d'un gabarit de 0,80 mètre par 1,30 mètre.»

## Art. 1<sup>er</sup>. - 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 mètre, 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 mètre.

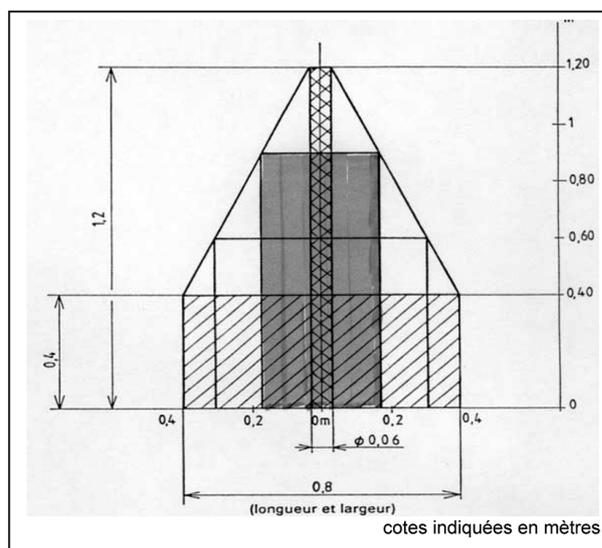
Une aire de rotation de 1,50 mètre de diamètre permet la manœuvre d'un fauteuil roulant qui utilise le dispositif d'aide à l'embarquement ou au débarquement du véhicule. [...] »



Source : Cete Méditerranée

## Annexe 3 – Abaque de détection d'obstacles bas

« La largeur et la hauteur des bornes et poteaux respectent l'abaque de détection d'obstacles ci-dessous.



Source : Cete Méditerranée

La hauteur du poteau est de 1,20 m au minimum pour un diamètre ou une largeur de 0,06m. La longueur et la largeur de la borne (ou massif bas) sont de 0,80 m au minimum pour une hauteur maximale de 0,40 m. Au-dessous de 0,80 m de côté, la hauteur à respecter augmente à mesure que la largeur de la base diminue, selon les dimensions intermédiaires lues sur l'abaque. »

### 3° Plan et schéma directeur de mise en accessibilité

La mise en œuvre de ces prescriptions techniques ne pourra être envisagée que dans le cadre d'une démarche de planification et de concertation, tant pour prendre la mesure de la transversalité des actions à mener que pour programmer celles-ci de manière cohérente. Le législateur a donc prévu, pour toutes les communes et ce, indépendamment de leur taille, la mise en œuvre d'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics, tel que décrit à l'article 45 de la loi du 11 février 2005 :

« Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est établi dans chaque commune à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale. »

Les autorités organisatrices de transport devront quant à elles mettre en œuvre un schéma directeur d'accessibilité des services de transport collectif qui devra définir les modalités d'accessibilité des différents services de transport, et qui traitera donc en particulier de l'implantation des arrêts de bus sur le domaine public.

La problématique de l'encombrement des trottoirs, et plus généralement du partage de l'espace public, semble évidemment constituer un axe prioritaire de ces plans d'action. Pour être pertinent, ces derniers devront s'appuyer sur une parfaite connaissance du territoire et de ses enjeux, au travers d'un travail de diagnostic de l'accessibilité du territoire. Cette étude détaillée permettra notamment, dans sa phase de relevé in situ, de recenser les obstacles au cheminement des piétons, d'en établir une typologie (en fonction de leur « propriétaire » ou de leur caractère permanent ou temporaire, par exemple), de hiérarchiser les enjeux qui leur sont liés et enfin de proposer des pistes ou des champs de solutions possibles.

Les fiches suivantes constituent une ébauche de ce travail, ou plutôt un référentiel sur lequel le chargé d'études pourra s'appuyer au cours de son travail de diagnostic.



Quelques photos pour illustrer la problématique de l'encombrement des trottoirs  
(Source : Cete Méditerranée)