

Rues sans voie piétonne

Les réseaux piétonniers ne sont pas toujours continus. En l'absence de trottoir ou autre voie qui leur est réservée, les piétons sont contraints à longer le bord de la chaussée pour poursuivre leur chemin (Art. 49, al. 1 de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR)) et s'exposent ainsi aux dangers de la route. Cette absence de liaisons piétonnes représentant un frein à leurs déplacements, il est important d'y remédier.

Problématiques traitées :

- **Aménagement d'une voie piétonne *en site propre***
- **Sécurité**
- **Guidage tactile et visuel**
- **Éclairage**
- **Pente**

Voir Fiche 1

Lois, normes et autres indications



2

FICHE

Rues sans voie piétonne

2:1 Aménagement d'une voie piétonne en site propre

 *Mme Perruchaud a peur lorsqu'elle arrive au bout du trottoir et qu'elle doit poursuivre son chemin sur la chaussée: les voitures arrivent parfois très vite, les vélos peuvent la frôler et elle risque de tomber. Dès qu'un cheminement alternatif lui est offert, elle n'hésite pas à l'emprunter, à condition qu'il ne représente pas un trop grand détour et ne soit pas, lui aussi, parsemé d'obstacles !*

1: Solutions pour aménager une voie piétonne en site propre

Vérifier la possibilité de :

- mettre en place un **cheminement alternatif** qui contourne la rue;
- ou intervenir sur le **réseau routier**.

Selon le contexte, la solution permettant d'aménager une voie piétonne en site propre consiste à :

- proposer aux piétons un **cheminement alternatif** accessible et sûr, à savoir :
 - sans marches et avec une pente, un dévers, une largeur de passage, un revêtement et une qualité de l'éclairage adaptés à la mobilité de tous (voir Fiches 1 et 3);
 - le plus direct possible, le détour ne devant pas dépasser 60 m. Dans le cas contraire, des piétons préféreront prendre le risque de marcher sur la chaussée;
 - facilement reconnaissable, grâce à une signalétique appropriée, afin que le piéton décide d'emprunter le cheminement alternatif à la place de la chaussée.
- intervenir sur le **réseau routier** :
 - en supprimant une voie de circulation au tronçon de rue sans voie piétonne pour en aménager une;
 - en transformant la rue en zone de rencontre;
 - ou en fermant la rue au trafic motorisé.



Une voie piétonne en site propre est aménagée afin de renforcer le confort et la sécurité de déplacement des piétons. Un élément architectural la sépare de la chaussée, p. ex. une différence de niveau d'au moins 3 cm (trottoir), une piste cyclable, une bande de gazon, des potelets ou d'autres éléments de séparation.

2:2 Sécurité

 *Mme Perruchaud est très heureuse depuis que la vitesse de circulation le long du tronçon de rue sans trottoir conduisant à la Poste a été réduite à 30 km/h. Grâce au rétrécissement de la chaussée à l'entrée de la zone 30 km/h et au marquage au sol d'une bande franchissable rappelant aux automobilistes que des piétons pourraient se trouver au bord de la chaussée, elle constate que la vitesse maximale autorisée est presque toujours respectée.*

1: Principes à suivre

- **Modérer la vitesse** de circulation du trafic.
- Mettre en place au bord de la chaussée une **bande franchissable aux propriétés tactilo-visuelles** indiquant aux automobilistes l'espace destiné aux piétons.
- Assurer une bonne **visibilité** à l'endroit où le piéton accède à la chaussée.

Lorsqu'une voie piétonne en site propre ne peut pas être aménagée et qu'aucun chemin alternatif ne peut être proposé, la sécurité des piétons doit être renforcée.

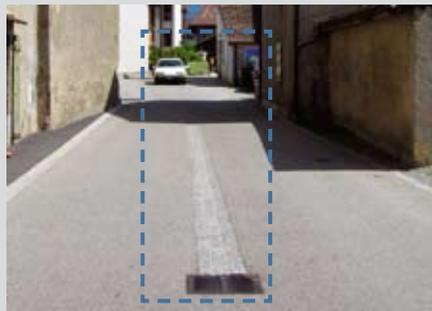
D'une part, la **vitesse de circulation** des véhicules doit être modérée. Selon le contexte, la mise en place d'une ou de plusieurs de ces mesures peut se révéler efficace :

- une transformation de la rue en zone 30 km/h ;
- un rétrécissement et/ou un rehaussement ponctuel de la chaussée ;
- une modification des priorités ;
- des contrôles visant le respect de la vitesse et des priorités.



Un **rétrécissement latéral de la chaussée** doit être aménagé avant le tronçon de rue sans trottoir pour obliger les conducteurs à ralentir (photo de gauche).

L'effet de modération d'un rétrécissement latéral peut être renforcé par un **rehaussement de la chaussée** (décrochement vertical), comme c'est le cas dans la rue avec trottoir de la photo de droite. Pour diminuer les nuisances sonores engendrées par cette mesure, faire en sorte que la pente du rehaussement ne dépasse pas 5% et que sa longueur mesure 5 m au minimum. Il convient de ne pas abuser de cet aménagement à l'intérieur des localités, également pour ne pas gêner les véhicules d'urgence (ambulances, pompiers, police).



La présence d'un caniveau central rétrécit optiquement la largeur de la chaussée et peut contribuer à faire ralentir les conducteurs.

D'autre part, il convient d'**indiquer l'espace destiné aux piétons sur la chaussée** par un aménagement aux propriétés tactilo-visuelles. La délimitation entre l'espace destiné aux piétons et le reste de la chaussée peut avoir la forme suivante :

- un changement de revêtement entre les deux espaces ;
- une bande de séparation d'au moins 40 cm de largeur indiquant la limite ;
- une bordure chanfreinée à hauteur basse (4 cm) afin de ne pas mettre les cyclistes en danger.

Ce type d'aménagement avertit les automobilistes que des piétons pourraient se trouver au bord de la chaussée. Il est essentiel que la délimitation puisse être franchie par les voitures et détectée par tâtonnement par une personne aveugle (voir plus bas sous «Guidage tactile et visuel»).



Contrairement à la situation illustrée sur la photo, la **visibilité** doit être optimale au moment de l'engagement du piéton sur la chaussée.

EN SAVOIR +

- Pour des renseignements plus détaillés concernant les décrochements verticaux et les rétrécissements latéraux, consulter la norme SN 640 213 «Conception de l'espace routier - Eléments de modération de trafic».

2:3 Guidage tactile et visuel

 *Etant légèrement malvoyante, **Mme Perruchaud** apprécie beaucoup qu'une bande très visible ait été ajoutée pour délimiter l'espace réservé aux piétons du reste de la chaussée. Cette délimitation lui permet de rester au bord de la chaussée sans s'exposer aux dangers de la circulation. Même Colette, son amie aveugle, se réjouit de la présence de cette bande car, en la détectant avec sa canne, elle sait quelle direction suivre.*

1: Principes à suivre

Faire en sorte que la limite séparant l'espace attribué aux piétons du reste de la chaussée soit :

- **détectable par tâtonnement ;**
- **visible la nuit.**

Parmi les aménagements dont les propriétés tactilo-visuelles facilitent le guidage des personnes aveugles ou malvoyantes figurent :

- la mise en place d'une **bordure inclinée** à hauteur basse ne mettant pas les cyclistes en danger ;
- la pose d'un **revêtement** rugueux visible de nuit qui contraste avec le reste de la chaussée.



Une **bordure inclinée** en pavés (ou une bordure chanfreinée à hauteur basse de 4 cm) dont la couleur contraste avec le reste de la chaussée représente une solution adaptée au guidage des personnes aveugles ou malvoyantes.



<<

Un **pavage** en pierre naturelle avec finition flammée rendant le pavé anti-dérapant et avec des joints aussi étroits que possible est un exemple de revêtement adapté, à condition qu'il contraste optiquement avec le reste de la chaussée pour être visible de nuit. En l'absence de piétons, les voitures peuvent emprunter le couloir pavé avec toutes les précautions requises.

<

Une délimitation de l'espace attribué aux piétons par une bande en pavés d'au moins 40 cm de largeur permet de ne pas gêner une personne se déplaçant avec un déambulateur.

Par rapport à la bordure inclinée, la solution du pavage a l'avantage de poser moins de problèmes en hiver lors du déblaiement de la neige.



<<

Au bord de la chaussée, la bande longitudinale jaune striée de lignes obliques sert à indiquer aux automobilistes une limite à ne pas dépasser en présence de piétons. Pourtant, elle n'offre pas une véritable sécurité à ces derniers et ne permet pas le guidage des personnes aveugles.

<

Il est possible d'ajouter des lignes de guidage jaunes sur la bande longitudinale pour faciliter le déplacement des personnes aveugles.

2:4 Éclairage



Mme Perruchaud aime se rendre au centre sportif pour assister aux matchs de football de son neveu. Malheureusement, depuis quelques années, lorsque les matchs se jouent le soir, elle n'ose plus y aller à pied, les 200 m de rue sans trottoir qui précèdent le centre sportif étant trop peu éclairés.

1: Principes à suivre

Garantir un excellent éclairage surtout au bord de la chaussée.



Par rapport au dispositif d'éclairage suspendu à un câble reliant deux immeubles, celui directement fixé au mur a l'avantage de mieux illuminer le bord de la chaussée. Dans tous les cas, il faut veiller à ce que l'éclairage ne gêne pas les résidents.

EN SAVOIR +

- Pour davantage de renseignements à propos des caractéristiques d'un bon éclairage, consulter la **Fiche 1**, sous «Éclairage».

§ Lois, normes et autres indications

Conformité des recommandations formulées dans ce guide par rapport aux lois, normes et autres indications.

Usage de la chaussée

La problématique des routes sans trottoirs a été traitée à partir des règles de circulation à l'intention des piétons définies notamment dans l'**Art. 49, al. 1** de la **LCR** et dans les **Art 41, al. 3** et **Art 46, al. 1, 2** et **2bis** de l'**OCR**.

Marquages tactilo-visuels de la chaussée

Les recommandations données dans ce guide permettent toujours aux piétons aveugles ou malvoyants une détection par tâtonnement, contrairement au marquage visuel de bandes longitudinales pour piétons prévu par l'**Art. 77, al. 3** de l'Ordonnance sur la signalisation routière (**OSR**) «Passages pour piétons».

Zones 30 et Zones de rencontre

Voir *Fiche 5*