

Traversée de la chaussée sans feux de signalisation

La traversée de la route constitue l'étape la plus critique des déplacements piétons. Cela est d'autant plus vrai lorsque ce passage ne bénéficie pas de la sécurité des feux réglant le droit et les temps de traversée. Il est conseillé de mettre en place un certain nombre d'aménagements aux passages pour piétons et aux autres lieux favorables à la traversée de la chaussée afin de rendre cette dernière plus confortable et sûre.

Problématiques traitées :

- Mise en place des traversées piétonnes
- Abaissement de trottoir ou surélévation de la chaussée
- Zone d'attente
- Ilot intermédiaire (ou refuge)
- Guidage tactile et visuel
- Dévers
- Sécurité
- Éclairage

Lois, normes et autres indications



Traversée de la chaussée sans feux de signalisation

5
FICHE

5:1 Mise en place des traversées piétonnes (sans feux de signalisation)



Mme Perruchaud avait signé la pétition pour l'aménagement d'un passage pour piétons à la hauteur du Café des Amis. Depuis qu'il est en place, elle se sent plus en sécurité lorsqu'elle traverse la route car elle s'attend à ce que les automobilistes lui accordent la priorité. Elle regrette par contre qu'aux endroits où les piétons traversent régulièrement la chaussée, les trottoirs ne soient pas tous abaissés. Lorsqu'elle se promène, elle doit ainsi faire plusieurs détours pour disposer de trottoirs abaissés et d'un marquage tactilo-visuel au sol. Ce dernier est indispensable à son amie Colette dont la canne blanche peut détecter l'endroit propice pour traverser.

1: Passage pour piétons (PPP) (bandes jaunes)

A l'intérieur des localités, aménager des PPP :

- tous les 50 à 100 m, lorsque la fréquentation piétonne est élevée et le trafic dense ;
- tous les 100 à 150 m, lorsque la fréquentation piétonne est faible ou la densité du trafic peu élevée ;
- dans la logique de **continuité de cheminement**.

La norme SN 640 241 «Passages pour piétons» définit des critères restrictifs pour la mise en place d'un PPP. Elle prévoit notamment un minimum de 50 piétons/300 véhicules à l'heure de pointe. En réalité, ce critère n'est pas toujours facile à remplir et son bien-fondé est discutable: le flux de piétons augmente souvent avec la mise en place d'un PPP car cet aménagement attire les piétons en quête de plus de sécurité.

La norme ajoute qu'en dessous de ce quota, il est possible de mettre en place un PPP à proximité de lieux tels qu'une école, un hôpital ou un établissement pour personnes âgées. Cette ouverture se retrouve dans l'Ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre qui spécifie qu'il est «permis d'aménager des passages pour piétons lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent». L'analyse des besoins de ces derniers est donc essentielle. Elle doit tenir compte du fait que la mobilité des enfants ou des personnes âgées, pour ne citer que ces exemples, ne se réduit pas à des déplacements autour des bâtiments scolaires ou des maisons de retraite.



Lorsque dans une **rue commerçante** très fréquentée la densité du trafic est importante, il faut faciliter la traversée de la chaussée en aménageant des PPP en nombre suffisant et en mettant en place des mesures de modération de trafic, contrairement à la situation montrée par la photo.



Sur les routes non prioritaires ou dans les carrefours à priorité à droite, le PPP doit se trouver en retrait d'au moins 5 m (2 m s'il y a des feux de signalisation). Toutefois, pour offrir davantage de **continuité au cheminement piéton**, un retrait légèrement inférieur est à privilégier.

2: Autres lieux destinés à la traversée de la chaussée

A l'intérieur des localités, rendre accessibles les traversées de la chaussée...

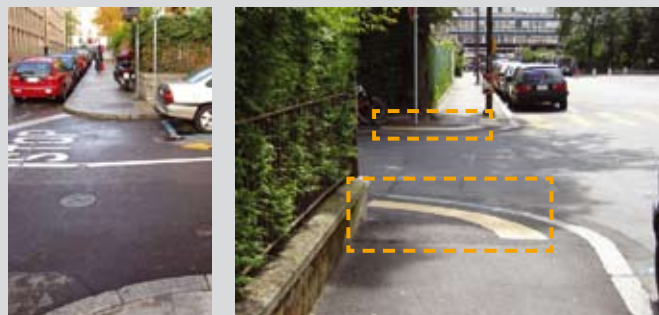
Lorsqu'aucun PPP ou passage aménagé au-dessus ou au-dessous de la chaussée se trouve à moins de 50 m de distance, la traversée de la chaussée en dehors d'un PPP est «autorisée» (Art. 47, al. 1 OCR).

Sur les routes d'intérêt local, la tendance est de renoncer aux PPP. Pour permettre

...ne bénéficiant pas de bandes jaunes (PPP):

- par un **abaissement de trottoir** et un **marquage tactilo-visuel**;
- dans une logique de **continuité de cheminement**.


une accessibilité piétonne à tous, il est alors essentiel d'aménager des abaissements de trottoirs et des marquages tactilo-visuels, notamment aux intersections de rues.



Contrairement à la photo de gauche, un **abaissement des trottoirs** et un **marquage tactilo-visuel** doivent être mis en place aux intersections où le trafic est réglé et où les piétons sont susceptibles de traverser la chaussée, comme illustré sur la photo de droite.

5:1

5:2 Abaissement de trottoir ou surélévation de la chaussée

 *Mme Perruchaud a pu se rendre compte que la bande d'éveil de vigilance posée au bord du trottoir est nécessaire à son amie aveugle Colette pour lui indiquer qu'elle accède à la chaussée. De son côté, à cause des nombreux trottoirs qui ont un ressaut vertical de 3 cm de hauteur, son amie Caroline a échangé son déambulateur à 3 roues contre un à 4 roues qui est plus stable au moment de heurter le bord du trottoir. Malheureusement, lorsque la hauteur de celui-ci est supérieure à 3 cm, elle doit demander parfois de l'aide pour y accéder !*

1: Principes à suivre

A tous les endroits prévus pour la traversée:

- aménager un **ressaut vertical de 1 cm** entre le trottoir et la chaussée;
- disposer une **bande d'éveil de vigilance** dont l'arrière est placé à 90 cm du bord du trottoir.

Pour permettre une traversée de la chaussée confortable et sûre à l'ensemble des piétons, la différence de niveau entre cette dernière et le trottoir doit être réduite par le biais d'une surélévation de la chaussée ou d'un abaissement du trottoir. Dans les deux cas, un élément doit permettre à la personne aveugle ou malvoyante de détecter la limite entre le trottoir et la chaussée.

Bien qu'elle ne corresponde pas à la solution recommandée par les normes suisses, l'aménagement d'un **ressaut vertical de 1 cm** de hauteur (non détectable par tâtonnement) associé à une **bande d'éveil de vigilance** semble être la solution la plus adaptée au déplacement de l'ensemble des piétons : le ressaut vertical de 1 cm convient aux personnes avec un déambulateur ou un fauteuil roulant, tandis que la bande d'éveil podotactile permet de sécuriser les personnes aveugles et malvoyantes.

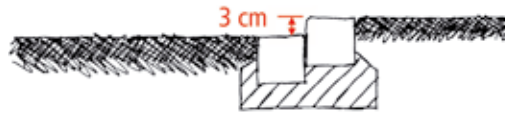


Le ressaut vertical de 1 cm de hauteur est précédé d'une bande d'éveil de vigilance. Pour des raisons de sécurité, cette dernière doit s'étendre sur toute la largeur de la zone d'attente où la hauteur du ressaut vertical est inférieure à 5 cm.

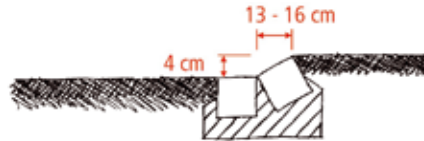
Deux autres solutions, fréquemment utilisées, permettent de rendre la limite du trottoir détectable:

- l'aménagement d'un ressaut vertical de 3 cm de hauteur, recommandé par

les normes suisses ;



- ou la construction d'une bordure inclinée de 4 cm de hauteur s'étendant sur une largeur de 13 à 16 cm.



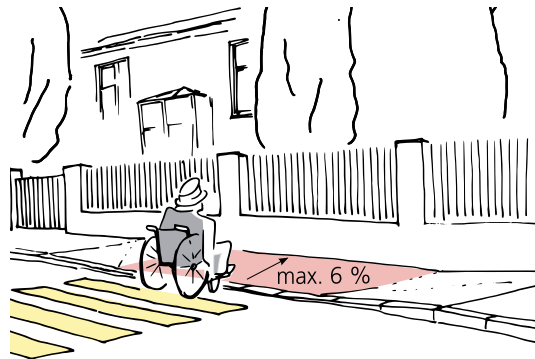
Ces deux solutions ne font toutefois pas l'unanimité auprès des PMR car elles empêchent un déplacement confortable et sûr à certaines d'entre elles.



Si le ressaut vertical et la bordure inclinée peuvent satisfaire les exigences de détection des personnes aveugles et malvoyantes (photo de gauche), la deuxième solution semble plus adaptée aux personnes avec déambulateur (photo du centre) car les roues de leurs véhicules ne risquent pas de se bloquer contre le ressaut. Quant aux personnes se déplaçant avec un fauteuil roulant doté de petites roues à l'avant, aucune des deux solutions ne semble pleinement satisfaisante : le franchissement d'un ressaut vertical de 3 cm demande un effort qui peut être excessif pour certains usagers et la bordure inclinée peut poser problème en descendant du trottoir car la partie avant de ces véhicules heurte fréquemment la chaussée (photo de droite). Cet inconvénient peut dériver d'un positionnement trop bas des supports des pieds du fauteuil.

2: Abaissement de trottoir

- Des **deux côtés** de la traversée.
- **Sur toute la largeur des bandes jaunes (PPP)** ; au **minimum sur 2 m de largeur aux traversées piétonnes sans bandes jaunes.**
- De manière à **indiquer la direction à suivre.**
- Avec une **pente $\leq 6\%$.**



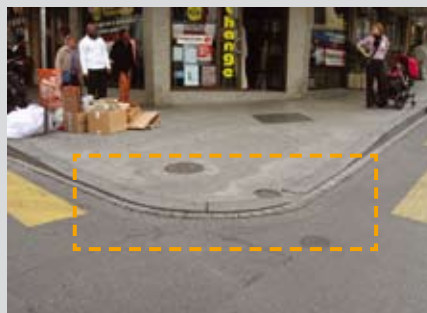
Pour favoriser le déplacement des personnes en fauteuil roulant, la pente de l'abaissement du trottoir ne doit pas dépasser 6%.

Lorsque le dévers issu de l'abaissement s'étend sur toute la largeur du trottoir, les piétons qui continuent leur chemin le long de celui-ci doivent parcourir quelques mètres sur un dévers (ou pente transversale) supérieur à 2%. Lorsque ce dernier dépasse 6%, de nombreux piétons rencontrent des difficultés, notamment les personnes se déplaçant en fauteuil roulant ou avec un déambulateur, car le guidage devient difficile. Un trottoir suffisamment large permet de laisser une bande avec un dévers non supérieur à 2%.



Sur un trottoir étroit (photo de gauche), le dévers résultant de l'abaissement s'étend sur toute sa largeur. La pose d'une main courante sur le bord du trottoir opposé à la chaussée aiderait certains piétons.

L'ajout d'un bastion peut éviter un dévers supérieur à 2% (photo de droite).



L'abaissement doit indiquer au piéton aveugle ou malvoyant l'entrée de la traversée (photo de gauche). Il faut éviter d'abaisser la totalité d'un angle de trottoir car cet aménagement ne suggère pas la bonne trajectoire pour traverser la chaussée (photo de droite).

3: Surélévation de la chaussée


Faire en sorte que la surélévation soit **visible de loin, de jour comme de nuit.**

L'impact psychologique d'une surélévation de la chaussée est important: ce n'est plus aux piétons de descendre sur la chaussée pour la traverser. Les conducteurs réduisent leur vitesse et l'espace urbain s'adapte ainsi en priorité aux besoins des piétons. Ce type d'aménagement peut toutefois déranger le déplacement des véhicules d'urgence (pompiers, ambulances, ...), générer des nuisances sonores et s'avérer coûteux.



Sur la photo de gauche, la surélévation de la chaussée au niveau du trottoir est peu **visible de loin** et de nuit, contrairement à celle de droite.

5:3 Zone d'attente

 *Ayant des problèmes d'équilibre, Mme Perruchaud aime rester un peu en retrait sur les zones d'attente jusqu'au moment opportun pour traverser la chaussée. Sur des trottoirs trop étroits, il lui arrive d'être déstabilisée au passage des véhicules et de prendre peur.*

1: Largeur minimale du trottoir

2m50 à augmenter en fonction de :

- la fréquentation piétonne ;
- la vitesse maximale autorisée sur la route qui longe le trottoir.

Les dimensions d'une zone d'attente doivent permettre aux piétons de rester en retrait avant de traverser la chaussée. Une cohabitation et un croisement confortables entre ceux circulant sur le trottoir et ceux qui attendent de traverser doivent être assurés.

Ainsi, la largeur d'une zone d'attente doit être adaptée à sa **fréquentation piétonne** aux heures de pointe et à la **vitesse maximale autorisée** des véhicules, selon le tableau ci-dessous.


Niveau de fréquentation piétonne	Vitesse maximale autorisée	Largeur de la zone d'attente
Faible ¹	20-80 km/h	2m50
Moyen ²	20-50 km/h	3 m
	50-60 km/h	3m50
Elevé ³	20-50 km/h	4 m
	50-60 km/h	4m50 et plus



Cette zone d'attente est manifestement trop étroite : la poussette empêche le passage des piétons désireux de poursuivre leur chemin le long du trottoir.

- 1 Lorsque le croisement entre une personne qui attend pour traverser la chaussée et une autre qui continue son chemin sur le trottoir est occasionnel.
- 2 Lorsque ce croisement est fréquent.
- 3 Lorsque ce croisement est constant.

5:4 Îlot intermédiaire (ou refuge)

 *Mme Perruchaud adore les îlots intermédiaires ! Grâce à eux, elle peut traverser la chaussée plus tranquillement malgré sa vitesse de marche peu élevée. Malheureusement, ces refuges sont souvent trop petits pour accueillir plusieurs piétons à la fois. Comme son amie Yvette en fauteuil roulant et son beau-fils qui promène son enfant dans une poussette, elle préfère une traversée sans îlot à un îlot trop étroit sur lequel elle pourrait être déstabilisée au passage des voitures.*

1: Principes à suivre

Aménager un îlot intermédiaire **le plus souvent possible** et notamment lorsque :

- la largeur de la chaussée est importante ;
- la densité et/ou la vitesse du trafic est élevée ;
- le PPP est placé à proximité d'un giratoire ;
- pour les PPP avec feux, lorsque le temps accordé à la traversée est court (voir **Fiche 6**).



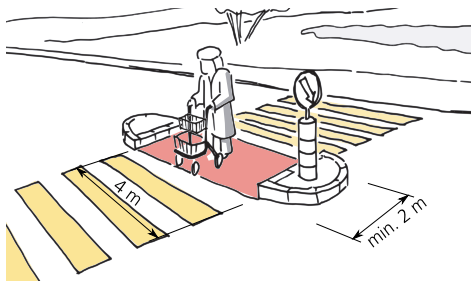
«Si la largeur de la chaussée ne suffit pas pour aménager un refuge, des interventions sont à entreprendre sur le bord de la chaussée.» (SN 640 241)



Les îlots permettent aux piétons d'effectuer la traversée de la chaussée en deux étapes. Ils sont particulièrement utiles et sécurisants à proximité des giratoires, lieux difficiles à maîtriser pour les enfants, les personnes âgées et les personnes malvoyantes en particulier.

2: Dimensions de l'aire de stationnement d'un îlot

- **2 m de profondeur** au minimum, à augmenter lorsque la traversée est très fréquentée.
- **4 m de largeur**, l'accès à l'îlot devant être possible sur toute la largeur des bandes jaunes.



La profondeur de l'îlot doit pouvoir accueillir les personnes avec un déambulateur ou une poussette sans les exposer au danger de la circulation routière.



Les îlots aménagés en baïonnette ne conviennent pas aux croisements de plusieurs piétons, notamment lorsque ces derniers utilisent un support de la marche ou se déplacent avec un objet encombrant (poussette, bagages, ...).


3: Renforcement du confort et du sentiment de sécurité

Poser une **barre d'appui** à l'intérieur de l'îlot, perpendiculaire à la route.

En principe, le sentiment de sécurité sur un îlot est offert par les bornes. Celles-ci doivent être choisies et disposées de façon à ne pas masquer la visibilité, en particulier celle des enfants et des personnes en fauteuil roulant (SN 640 241).

Le sentiment de sécurité peut être renforcé par la pose d'une **barre d'appui** des deux côtés de l'aire de stationnement. La barre doit couvrir l'ensemble de la profondeur de l'îlot et s'arrêter à au moins 30 cm avant la chaussée. La barre d'appui doit avoir une hauteur minimale de 1 m et être contrastée par rapport au revêtement.

5:5 Guidage tactile et visuel

 En discutant avec Colette, son amie malvoyante, **Mme Perruchaud** s'est rendue compte de l'importance des marquages tactilo-visuels pour traverser la chaussée. Si sa vue devait régresser davantage, elle pourrait aussi avoir besoin de ces repères pour savoir où traverser. Sensible aux difficultés des personnes aveugles ou malvoyantes, la Commune a même ajouté des lignes de guidage sur certains îlots intermédiaires. Colette en est ravie.

1: Caractéristiques des marquages tactiles et/ou visuels

- **DéTECTABLES par tâtonnement**, à l'exception des bandes jaunes des PPP.
- **VISIBLES la nuit**.
- **Non glissants** même en cas de pluie.



Les lignes de guidage faisant saillie de 4 à 5 mm au-dessus du revêtement sont détectables par tâtonnement.

2: Marquage visuel des bandes jaunes des PPP

- **Parallèles au bord de la chaussée** et traversant celle-ci de manière perpendiculaire.
- En règle générale, **ininterrompues** sur les pistes et bandes cyclables.



Le marquage visuel des bandes jaunes doit être entretenu. Ce type de marquage n'est pas détectable par tâtonnement.



Lorsque la trajectoire des bandes jaunes d'un PPP présente un changement de direction ou ne traverse pas la chaussée de manière perpendiculaire, il faut poser des lignes de guidage sur les bandes jaunes pour conduire le piéton aveugle ou malvoyant jusqu'à l'autre bout de la traversée. Ces lignes s'arrêtent aux bandes d'éveil de vigilance des zones d'attente. Contrairement à ce qui est montré sur la photo, les lignes de guidage traversant un PPP doivent être de couleur jaune.

3: Système de guidage dans les zones d'attente

- Aménager une **bande d'éveil de vigilance** dont l'arrière est placé à 90 cm du bord du trottoir.

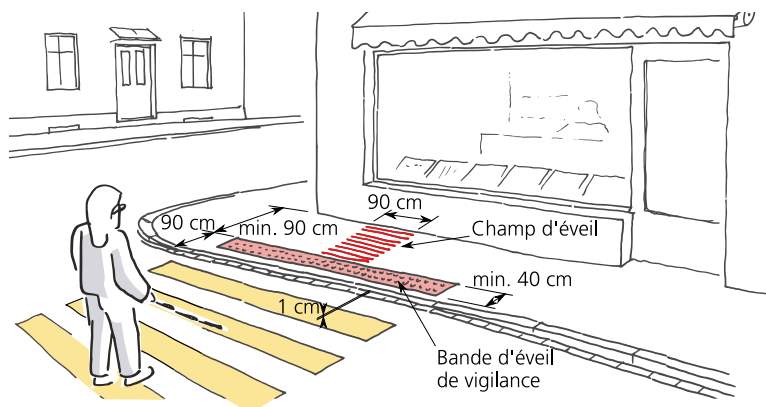
La **bande d'éveil de vigilance** aux propriétés podotactiles, d'au moins 40 cm de largeur mais de préférence de 60 cm afin d'en faciliter la détection, sert à avertir le piéton aveugle qu'au-delà de cette limite il accède à la chaussée. Pour des raisons de sécurité, la bande doit s'étendre sur toute la largeur de la zone d'attente où la hauteur du ressaut vertical est inférieure à 5 cm. Sa partie arrière doit se trouver à 90 cm du bord du trottoir.

- Disposer un **champ d'éveil** perpendiculaire à la bande, signalant la présence d'une traversée piétonne.

Un **champ d'éveil**, perpendiculaire à la chaussée, annonce au piéton aveugle la présence d'une traversée piétonne. Celui-ci est composé de lignes de 90 cm de longueur disposées dans le sens de la marche et s'étend sur la largeur du trottoir. Ce champ d'éveil conduit à la bande d'éveil de vigilance signalant la transition trottoir - chaussée.

Si après la mise en place de la bande d'éveil de vigilance, l'espace à disposition de la pose du champ d'éveil est inférieur à 90 cm, ce dernier n'est plus nécessaire car le mouvement de la canne de la personne aveugle est suffisamment ample pour détecter la bande d'éveil de vigilance.

Ces éléments sont illustrés dans le croquis ci-dessous.



Lorsque les aires de cheminement sont particulièrement larges et que l'accès au PPP est frontal, il faut remplacer le champ d'éveil par des **lignes de guidage** conduisant à la bande d'éveil de vigilance.

4: Système de guidage sur les îlots intermédiaires

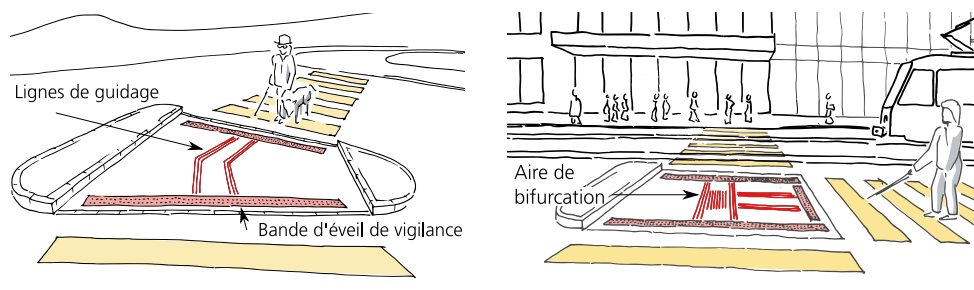
- Disposer des **bandes d'éveil de vigilance**.
- Lorsque le déplacement sur l'îlot est complexe, mettre en place des **lignes de guidage**.

Sur un îlot intermédiaire, **des bandes d'éveil de vigilance** permettent aux personnes aveugles ou malvoyantes de se rendre compte quand elles accèdent au refuge et quand elles le quittent. Ces bandes doivent être disposées sur toute la largeur de l'îlot et, en principe, leur partie arrière se trouver à une distance de 90 cm du bord de l'îlot. Les bornes de ce dernier (sur les côtés) peuvent aussi servir au guidage.



Sur les îlots de moins de 1m80 de profondeur, la présence d'une seule bande d'éveil de vigilance placée au milieu de l'îlot est inadaptée car elle comporte des risques : après avoir détecté la bande d'éveil, la personne aveugle pourrait penser avoir atteint le trottoir et avancer imprudemment vers la deuxième partie de la chaussée. Dans ces cas, il est préférable de poser les bandes à 10-20 cm seulement du bord de l'îlot afin de pouvoir en disposer deux, une de chaque côté.


Sur un îlot, il arrive que la traversée de la chaussée subisse un changement de direction (croquis de gauche). Dans ce cas, il est judicieux d'ajouter des lignes de guidage pour les piétons aveugles. Lorsque plusieurs cheminements s'offrent à ces derniers, une aire de bifurcation doit les en informer (croquis de droite).



EN SAVOIR +

- Pour plus d'informations concernant les champs d'éveils et les lignes de guidage, consulter la norme SN 640 852 «Marquages tactilo-visuels pour piétons aveugles et malvoyants» ou la Fiche technique N° 14 «Système suisse de lignes de guidage» éditée par le Centre suisse pour la construction adaptée aux handicapés. Cette fiche technique est conforme à la norme suisse.
- Pour plus d'informations concernant les bandes d'éveil de vigilance, consulter la directive élaborée par le Service du génie civil de la Ville de Genève, «Directive sur l'abaissement des bordures».

5:6 Dévers

 *Ayant des problèmes d'équilibre, Mme Perruchaud a peur de traverser une route en pente, d'autant plus lorsque le sol est glissant. Quand elle se promène avec son caddie ou accompagne Yvette ou Caroline, ses amies se déplaçant en fauteuil roulant et avec un déambulateur, elle sait qu'elle a intérêt à éviter ce genre de situation pour ne pas rencontrer de difficultés de «guidage».*


1: Dévers maximum

Si possible $\geq 2\%$.



Lorsque le dévers des traversées piétonnes est supérieur à 2%, il est impératif que le revêtement soit parfaitement antidérapant.

5:7 Sécurité

 *Mme Perruchaud a parfois de la peine à choisir le moment opportun pour traverser la chaussée. Outre sa vitesse et ses réflexes diminués, sa vue défaillante ne lui permet pas d'évaluer correctement la distance qui la sépare des véhicules. La situation se complique lorsque son champ visuel est réduit par des véhicules mal stationnés. Heureusement, le long de ses parcours habituels, des rétrécissements ponctuels de la chaussée obligent les automobilistes à ralentir, ce qui facilite les traversées.*

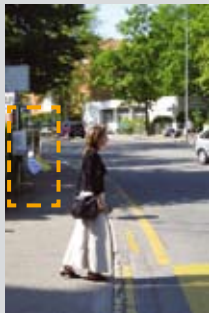
1: Visibilité

Pour qu'une traversée piétonne soit visible de loin:

Un PPP doit permettre une vue d'ensemble sur toute sa longueur (y compris ses zones d'attentes), tant par le conducteur que par le piéton (SN 640 241). Cela devrait également être valable aux traversées piétonnes ne bénéficiant pas de bandes jaunes.

- éviter qu'un obstacle réduise le **champ de visibilité** ;
- faire respecter l'**interdiction de stationnement** de véhicules dans les 10 à 15 m avant les bandes jaunes (PPP) et dans les 4 m avant une traversée sans bandes jaunes ;
- avancer la **zone d'attente** jusqu'à la chaussée en cas de parcage latéral.

Plus la vitesse autorisée sur une route est élevée, plus le PPP doit pouvoir être vu de loin. En règle générale, à l'intérieur des localités, une **distance de visibilité** de 100 m doit être respectée sur des routes à orientation trafic importantes. Toutefois, cette condition ne pouvant pas toujours être remplie, les distances minimales suivantes sont à respecter : 40 m aux endroits où la vitesse effective est de 40 km/h, 55 m pour une vitesse de 50 km/h et de 70 m pour une vitesse de 60 km/h (SN 640 241).



Le champ de visibilité doit être dépourvu d'obstacles tels que panneaux publicitaires, arbres, bacs à fleur, ... Il «doit être tenu libre à une hauteur s'étendant de 60 cm à 3 m afin que les petits enfants puissent être vus» (SN 640 241).



Les PPP situés à proximité d'un **arrêt de bus** doivent être aménagés derrière celui-ci afin d'éviter que le piéton qui s'apprête à traverser la chaussée soit caché.



Une **ligne jaune** de 10 m de longueur (15 m lorsque la vitesse maximale signalée est de 50 km/h) **interdisant le stationnement de véhicules** doit toujours être dessinée au sol avant un PPP (photo de gauche). Pour la sécurité des piétons, il serait opportun d'appliquer ce même principe aux autres endroits destinés à la traversée de la chaussée en interdisant le stationnement dans les 4 m qui précèdent la zone d'attente (photos de droite).



L'**avancement de la zone d'attente** (mise en place d'un bastion) comporte plusieurs avantages : elle resserre la chaussée, obligeant les automobilistes à ralentir, réduit la distance de traversée et offre au piéton une meilleure visibilité.

2: Mesures de modération de trafic

Mettre en place des mesures de modération de la vitesse, qui ne génèrent pas de bruit, à proximité des traversées piétonnes.

Les trois principales mesures de modération du trafic qui peuvent être mises en place à proximité d'une traversée piétonne sont :

- les rétrécissements latéraux (aménagements en bordure de chaussée limitant localement la largeur des voies de circulation);
- les décrochements horizontaux (rupture de la linéarité de la chaussée);
- et les décrochements verticaux (rehaussement ponctuel de la chaussée).



Un **rétrécissement latéral** incite les conducteurs à ralentir et facilite la traversée des piétons.



L'**îlot intermédiaire** est aussi une forme de rétrécissement de la chaussée. Lorsque sa mise en place requiert une intervention sur les bords de la chaussée, une rupture de la linéarité de la route est obtenue, ce qui oblige les véhicules à davantage de prudence.



Un **décrochement horizontal** peut être obtenu par l'aménagement de places de stationnement.



Il peut être renforcé par un rehaussement de la chaussée. La présence d'un élément vertical tel qu'un arbre renforce la perceptibilité du décrochement.



Un **décrochement vertical** oblige le trafic motorisé à réduire sa vitesse et améliore la sécurité des piétons désireux de traverser.



Pour renforcer l'effet de modération du trafic, le rehaussement ponctuel de la chaussée peut être combiné à un rétrécissement latéral.

EN SAVOIR +

- Pour plus d'informations concernant les dimensions des routes, consulter la norme SN 640 201 «Profil géométrique type».
- Pour des renseignements plus détaillés concernant les décrochements verticaux et horizontaux et les rétrécissements latéraux, consulter la norme SN 640 213 «Conception de l'espace routier - Eléments de modération de trafic».

5:8 Éclairage



La nuit, **Mme Perruchaud** s'oriente difficilement à cause de sa malvoyance. Elle s'aide donc de la succession des luminaires qui indique la direction et met en valeur les nœuds du réseau piétons. Toutefois, elle déplore le fait que l'éclairage soit souvent insuffisant aux traversées ne bénéficiant pas des bandes jaunes.

1: Principes à suivre

Eclairer l'ensemble de la traversée piétonne afin que les piétons soient visibles de loin.



<< L'éclairage se poursuit sur toute la longueur de la traversée, zones d'attente comprises.

< Ce mobilier réfléchissant renforce la sécurité.



Tout obstacle potentiel au déplacement du piéton doit être visible.

EN SAVOIR +

- Pour davantage de renseignements à propos des caractéristiques d'un bon éclairage, consulter la **Fiche 1**, sous «Éclairage».
- Pour des indications plus précises concernant l'intensité de l'éclairage aux traversées piétonnes, consulter la norme SN 640 241 «Circulation piétonne - Passages pour piétons».

§ Lois, normes et autres indications

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

Abaissement de trottoir

Concerne aussi **Fiches 2 et 6**

La solution d'une bordure de 1 cm délimitant le trottoir de la chaussée proposée dans cette fiche est conforme à la «**Directive sur l'abaissement des bordures**» éditée en 2007 par le Service du génie civil de la Ville de Genève.

Elle n'est toutefois pas prévue par la norme **SN 640 241** «Passages pour piétons» et la norme **SN 521 500** «Construction adaptée aux personnes handicapées»: la première propose une bordure de 2 à 3 cm de hauteur, tandis que la deuxième en prévoit une de 3 cm.

De manière similaire, la norme suisse **SN 640 852** «Marquages tactilo-visuels pour piétons aveugles et malvoyants» ne prévoit pas l'utilisation d'une bande d'éveil de vigilance.

Dévers aux zones d'attentes (traversées piétonnes) Voir **Fiche 1**

Éclairage

Concerne aussi **Fiche 6**

Les recommandations données sont en cohérence avec la norme **SN EN 13201-2** «Éclairage public - Exigences de performance», Annexe B «Éclairage des passages piétons».

Ilot intermédiaire (ou refuge)Concerne aussi **Fiche 6**

La profondeur minimale d'un îlot recommandée dans ce guide est conforme à la profondeur idéale proposée par la norme **SN 640 241** «Passages pour piétons», cette dernière acceptant toutefois une dimension inférieure (1m50).

La bordure de 1 cm délimitant l'îlot de la chaussée est conforme à la «**Directive sur l'abaissement des bordures**» éditée en 2007 par le Service du génie civil de la Ville de Genève. La norme **SN 640 241** «Passages pour piétons» et la norme **SN 521 500** «Construction adaptée aux personnes handicapées» donnent par contre des indications différentes : la première propose une bordure de 2 à 3 cm de hauteur, tandis que la deuxième en prévoit une de 3 cm.

Marquages tactilo-visuelsConcerne aussi **Fiche 6**

L'utilisation de champs d'éveil et de lignes de guidage pour accéder aux zones d'attente des traversées piétonnes et pour se déplacer sur des îlots intermédiaires est conforme à la norme suisse **SN 640 852** «Marquages tactilo-visuels pour piétons aveugles et malvoyants».

L'utilisation d'une bande d'éveil de vigilance en substitution au ressaut vertical de 3 cm de hauteur ou à la bordure inclinée de 4 cm de hauteur sur 13 à 16 cm de largeur – tous deux détectables par tâtonnement – est conforme à la solution proposée par le Service du génie civil de la Ville de Genève dans sa «**Directive sur l'abaissement des bordures**» parue en 2007. Cette bande n'est pas proposée par la norme suisse **SN 640 852**.

Passages pour piétonsConcerne aussi **Fiche 6**

Les recommandations données sont en général conformes à la norme **SN 640 241** «Passages pour piétons».

SécuritéConcerne aussi **Fiche 6**

Les considérations concernant la qualité de la visibilité aux passages pour piétons se basent sur ce qui est indiqué dans la norme **SN 640 241** «Passages pour piétons».

Pour éviter que le champ de vision soit réduit par le stationnement d'un véhicule, ce guide propose d'étendre l'application du principe énoncé dans l'**Art. 77, al. 2** de l'**OSR** à tous les endroits où il est raisonnable de s'attendre à ce que des piétons traversent la chaussée. En dehors d'un passage pour piétons la ligne interdisant l'arrêt devra mesurer 4 m à la place des 10 m prévus par la loi (la norme **SN 640 241** «Circulation piétonne» propose 15 m lorsque la vitesse maximale signalisée est de 50 km/h).

L'ensemble des mesures de modération du trafic traitées sont également proposées par la norme **SN 640 213** «Conception de l'espace routier - Eléments de modération de trafic».

Traversée de la chaussée

Le traitement de la problématique de la traversée de la chaussée est conforme à l'**Art. 49, al. 2** de la **LCR** et à l'**Art. 47, al. 1 et 6** de l'**OCR**.

Zones 30 et Zones de rencontreConcerne aussi **Fiche 2**

Le traitement des «Zones 30» et des «Zones de rencontre» est conforme à la définition de ces zones donnée respectivement à l'**Art. 22a** et à l'**Art. 22b, al. 1, 2 et 3** de l'**OSR**.