



Répartition de l'espace

VILLE 30
FICHE 11

Fiche technique pour la mise en œuvre rapide d'aménagements Ville 30

Avancée de trottoir Application : en section et en carrefour

1. Définition

Une avancée de trottoir désigne l'élargissement d'un trottoir devant un passage pour piétons. Le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) expose que "lorsque la chaussée comporte une zone permanente de stationnement, adjacente à la voie de circulation piétonne, celle-ci est élargie au droit des traversées piétonnes" [RRU, Titre VII, section 2, article 5 §2]. Le principe sous-entendu par cette règle est de mettre le piéton voulant traverser dans le même alignement que le stationnement, de façon à ce que le piéton et le conducteur puissent "voir et être vus".

Cet aménagement est donc destiné à sécuriser les traversées en améliorant la visibilité mutuelle des usagers, mais limite cette visibilité mutuelle à la zone de traversée en elle-même.

Le RRU [Titre VII, section 2, article 5 §2] expose également que "l'élargissement de la voie de circulation piétonne est prolongé de manière à ce que la zone de stationnement commence à minimum 5 m de la traversée piétonne dans le sens de la circulation". Cette règle vient renforcer la règle du Code de la route interdisant le stationnement à moins de 5 m des traversées piétonnes, souvent peu respectée en l'absence d'aménagements y empêchant physiquement le stationnement.

De facto, ce "recul" du stationnement augmente l'angle de vision du conducteur en particulier, qui peut alors anticiper l'approche d'un piéton qui s'apprête à s'engager sur le passage pour piétons et adapter sa conduite pour céder le passage au piéton, en toute sécurité.

L'avancée de trottoir permet également de réduire la longueur et le temps de la traversée. De cette façon, l'exposition aux risques de conflits est moindre et la traversée est davantage adaptée aux personnes à mobilité réduite et aux autres usagers vulnérables pour lesquels le devoir de prise d'information doit être le plus réduit possible.

La vitesse des véhicules peut également être réduite grâce à un effet visuel de rétrécissement de chaussée.

En carrefour, cet aménagement débouche sur la création d'oreilles de trottoir qui permettent de :

- compacter visuellement le carrefour
- réduire les largeurs des débouchés et former un bon effet de porte - en particulier si elles sont conjuguées à un plateau
- diminuer les vitesses, en particulier, celles des conducteurs vireux
- augmenter la visibilité entre tous les usagers

Les oreilles de trottoir ont donc un effet positif sur la sécurité routière.

Répartition de l'espace : l'avancée de trottoir



Figure 1 : Avancée de trottoir

2. Dimensions

L'avancée de trottoir est réalisée sur toute la largeur de la zone de stationnement. Le bord de l'avancée se trouve donc dans l'alignement du bord de la zone de stationnement (généralement 2 m). Elle s'étend sur la largeur du passage pour piétons (minimum 3 m), et, en l'absence de feux de signalisation, sur 5 m au moins précédant le passage pour piétons dans le sens de la circulation.

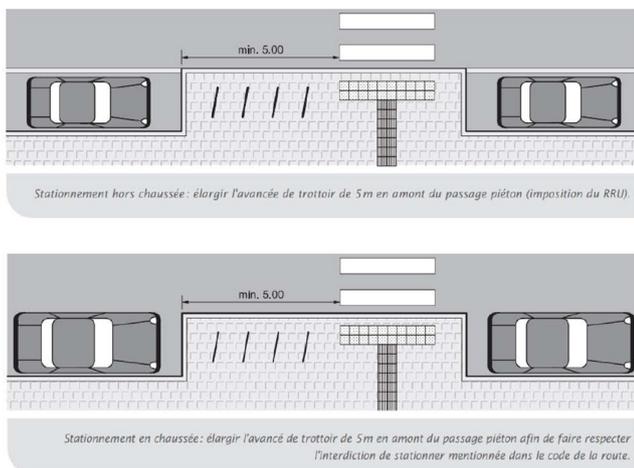


Figure 2 : Gestion du stationnement aux abords d'une traversée piétonne [Bruxelles Mobilité 2014]

Le but de cet aménagement est donc de rendre le stationnement physiquement impossible sur une longueur suffisante pour qu'un véhicule stationné ne crée aucun masque et que le piéton en approche puisse être anticipé.

En présence de feux, on veillera à l'étendre conformément au prescrit du Code de la route [Art. 24], pour interdire physiquement le stationnement "à moins de 20 mètres en deçà des signaux lumineux de circulation placés aux carrefours", ceci pour éviter tout masque de visibilité réciproque et sur la signalisation tricolore en présence, qui pourraient concourir à la négligence des feux.

3. Mise en œuvre

Conformément à l'Arrêté du 13 novembre 2008 de la Région de Bruxelles-Capitale dit de minime importance, la réalisation d'avancées de trottoir de manière répétitive est dispensée de permis d'urbanisme.

Tous les trottoirs doivent répondre à des normes précises concernant les matériaux, les largeurs, les pentes et ressauts à respecter pour garantir une accessibilité optimale. La Charte sur les revêtements piétons peut être consultée pour plus de détails sur ces aspects. La mise en œuvre de tels aménagements en dur est parfois une opportunité pour favoriser et sécuriser un itinéraire piéton et/ou cycliste, en réalisant un plateau ralentisseur, mettant l'ensemble de l'aménagement au même niveau (fiche n°9).

De telles interventions, en dur et donc durables, sont néanmoins relativement lentes et coûteuses à mettre en œuvre, car elles exigent souvent des moyens budgétaires importants, des travaux d'impétrants, des éventuels permis d'urbanisme, etc.

Pour accélérer cette sécurisation, une mise en œuvre plus rapide, plus temporaire et moins onéreuse peut être envisagée via l'utilisation de marquages d'évitement, l'implantation de mobilier urbain (arceaux vélo, potelets, par ex. cf. illustration Figure 3), le placement de bacs de plantations basses, etc.

Répartition de l'espace : l'avancée de trottoir

Ce genre d'aménagement n'est pas toujours esthétique, mais il permet d'améliorer rapidement les conditions de sécurité des piétons en traversée, sans engager de grosses dépenses. C'est aussi une bonne méthode pour expérimenter une reconfiguration de l'espace avant une matérialisation pérenne.



Figure 3 : Avancée de trottoir par potelets

4. Remarques/Points d'attention

Arbres/végétaux en zone de recul

Pour garantir une visibilité optimale sur les traversées, il faut éviter d'implanter d'autres types d'obstacles sur les zones ainsi dégagées (plantations types haies denses, panneaux publicitaires, bulles à verre, etc.) qui constitueraient un masque important sur les piétons, ou même sur la signalisation tricolore éventuelle.

Pour les plantations, on préconisera des plantations basses, ne dépassant pas 75 cm de haut et des arbres à hautes-tiges dont l'espèce ne présente pas de tronc (fort) large à maturité, implantés le plus loin possible de la bordure. En carrefour, une même attention sera accordée à la bonne visibilité entre les usagers.

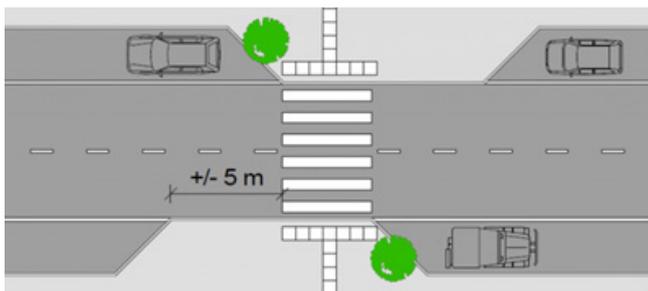


Figure 4 : Le mobilier ne doit pas gêner la vue des piétons

Véhicules d'intervention (SIAMU)

Les avancées de trottoir réduisent l'espace disponible sur la chaussée en section ou en carrefour.

Dans le cas de rues étroites, en section, ni le stationnement, ni la réduction ne doit gêner les véhicules d'intervention d'urgence qui doivent disposer d'une largeur libre de 3 m minimum pour circuler et de 4 m pour déployer leurs vérins.

En carrefour, dans le cas où l'oreille de trottoir rend la giration du véhicule d'urgence difficile, une partie de l'oreille peut être rendue franchissable pour un passage plus aisé des véhicules. Le placement de la signalisation ne peut se faire sur la partie franchissable car cela peut engendrer des gênes supplémentaires pour ces véhicules [CRR 2020]. L'accessibilité sera prise en compte dans un tel aménagement, et la mise en œuvre des éventuelles dalles podotactiles se fera sur la partie non franchissable de l'oreille de trottoir.

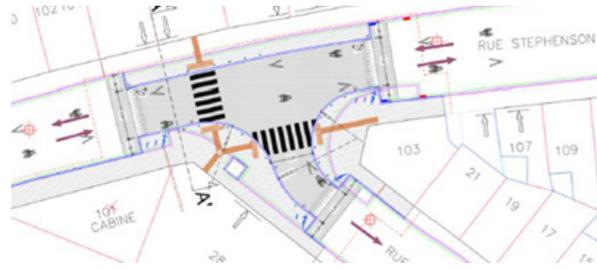


Figure 5 : Exemple d'aménagement d'un plateau en carrefour incluant des oreilles de trottoir [CRR 2020_1]

5. Coûts

Les coûts varient en fonction du type d'aménagement. Pour une avancée de trottoir réalisée simplement avec des marquages et potelets, il faut compter +/- 1.500 € (installation comprise) (voir Figure 3). Un carrefour complet peut être aménagé pour 4.000-5.000€. Pour une avancée en dur (élargissement du trottoir par exemple) le prix varie de 2.000 € (avancée sans contrainte) jusqu'à 15.000 € (bordure à modifier, avaloirs et mobilier urbain à déplacer, etc.) pour une avancée plus complète.

Répartition de l'espace : l'avancée de trottoir

Liste de références

- Bruxelles Mobilité 2014, Vademecum piéton en Région de Bruxelles-Capitale, Cahier de l'accessibilité piétonne.
- Code de la route, article 24, paragraphe 8.
- CRR 2020, Guide de bonnes pratiques : Aménagement de voirie pour la circulation et l'accessibilité des véhicules de secours.
- CRR 2020_1, Guide pratique pour l'installation des dispositifs ralentisseurs surélevés en Région de Bruxelles-Capitale / Plateaux, ralentisseurs et coussins.
- RRU, Règlement Régional d'Urbanisme : Titre 7, Article 5, paragraphe 2.

Colophon

Commanditaire

Bruxelles Mobilité
Direction Mobilité et Sécurité routière
Cellule Sécurité routière
Infra_sr@sprb.brussels

Exécutant

Centre de Recherches Routières
Division Mobilité, Sécurité et Gestion de la Route
Hinko van Geelen
h.vangeelen@brrc.be

Illustrations

Les illustrations proviennent du CRR,
sauf mention contraire