

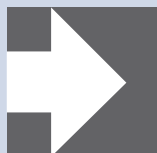
Guide de **bonnes pratiques** pour l'aménagement de **cheminements piétons** **accessibles à tous**



Éléments théoriques



Guide de **bonnes pratiques** pour l'aménagement de **cheminements piétons** **accessibles à tous**



Éléments théoriques



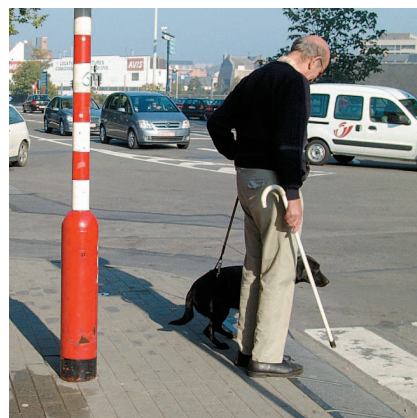
Sommaire

Avant-propos	5
1 Les piétons	7
1.1 La notion de piéton	7
1.1.1 Comment définir un piéton ?	7
1.1.2 Des besoins spécifiques	8
1.2 Droits et devoirs du piéton	8
1.2.1 Le Code de la route	8
1.2.2 Des adaptations nécessaires	10
2 Les personnes à mobilité réduite (PMR)	11
2.1 Le chaisard seul	11
2.2 Le chaisard assisté	12
2.3 La personne marchant difficilement	13
2.4 La personne déficiente visuelle	14
2.5 La personne déficiente auditive	15
2.6 La personne présentant des difficultés de compréhension	15
3 Méthodologie pour l'amélioration des cheminements piétons	16
3.1 La détermination d'un itinéraire structurant	16
3.1.1 Le relevé des différents pôles générateurs de déplacements piétons	16
3.1.2 Le choix d'un itinéraire structurant	17
3.2 Le diagnostic de l'itinéraire	18
3.2.1 Le relevé des flux piétons	18
3.2.2 Le relevé de la situation existante	18
3.3 L'adaptation du cheminement	19
3.3.1 La détermination de l'emprise à prévoir pour les trottoirs	19
3.3.2 L'application des normes d'accessibilité	20
3.4 L'entretien du cheminement	20
3.5 L'extension de l'itinéraire	20
4 Conclusion	21
5 Glossaire	22
6 Bibliographie succincte	23

© Access+



© MET-D 434 (n° 05/5322)



© GAMAH



© MET-D 434 (n° 05/3211)



Avant-propos

La direction des Études et de la Programmation de la direction générale des Transports a pour mission de mettre en place et de développer des outils et des incitants utiles à une gestion cohérente et efficace de la mobilité en Région wallonne.

À ce titre, elle assiste les gestionnaires de voirie et d'espaces publics dans la conception d'aménagements satisfaisants pour tous les usagers.

La mise en œuvre des Plans communaux de mobilité (PCM) et des Plans de déplacements scolaires (PDS) est souvent concrétisée par l'octroi de crédits d'impulsion. Ces subventions permettent des aménagements favorisant les modes de déplacements alternatifs et, notamment, des cheminements piétons accessibles à tous et adaptés aux moins mobiles des usagers.

Le manuel que nous vous proposons de découvrir est la mise à jour de l'ouvrage édité en 1999 par l'AWIPH¹, le ministère de la Région wallonne et le ministère de l'Équipement et des Transports (direction générale des Transports), et rédigé par l'ASBL GAMAH²: *Des cheminements piétons accessibles, confortables et sécurisants pour tous*. Cette nouvelle édition était nécessaire au regard de l'expérience acquise ces dernières années, notamment dans le cadre des crédits d'impulsion. Par ailleurs, de nouvelles prescriptions reprises au CWATUP³ et dans le RW99 (version 2004) améliorent la prise en compte de la personne à mobilité réduite.

L'ASBL GAMAH, qui fête cette année ses 25 ans, a écrit la base de ce manuel. Elle propose des règles de mise en place de cheminements piétons adaptés à tous, qui complètent les prescriptions régionales.

Composé de trois livrets théoriques, complétés par des fiches techniques, ce manuel permet à toute personne chargée de l'aménagement des espaces publics, comme les conseillers en mobilité, de favoriser une intégration toujours plus grande des personnes à mobilité réduite.

Je tiens également à remercier GAMAH pour la bonne collaboration établie avec le ministère de l'Équipement et des Transports, et en particulier sa direction générale des Transports, dans le cadre de la diffusion de ces bonnes pratiques dont nous pouvons constater les nombreux résultats dans nos déplacements quotidiens.

M. LEMLIN
Secrétaire général f.f.

1. AWIPH: Agence wallonne pour l'intégration des personnes handicapées.

2. GAMAH: Groupe d'action pour une meilleure accessibilité aux personnes handicapées.

3. CWATUP: Code wallon de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine.

1 LES PIÉTONS

1.1 LA NOTION DE PIÉTON

Selon l'article 2.46⁴ du Code de la route : « Le terme *piéton* désigne une personne qui se déplace à pied. Sont assimilées aux piétons les personnes handicapées se déplaçant en voiturettes manuelles ou électriques ne dépassant pas l'allure du pas⁵. [...] »

Ici, la définition sera élargie à l'ensemble des personnes à mobilité réduite (PMR). Selon le CWATUP : « Une personne est à mobilité réduite lorsqu'elle est gênée dans ses mouvements en raison de sa taille, de son état, de son âge, de son handicap permanent ou temporaire ainsi qu'en raison des appareils ou instruments auxquels elle doit recourir pour se déplacer. »

Les cheminements doivent pouvoir accueillir tous types de piétons, valides comme moins valides. La logique suivie dans ce document est donc celle du *Qui peut le plus peut le moins* : un aménagement rendu accessible pour les plus « faibles » le sera d'autant plus pour les plus « forts ».

1.1.1 Comment définir un piéton⁶ ?

Le piéton est mobile.

Il change facilement de direction. Il aime avoir le choix de ses itinéraires, être sollicité par des spectacles ou des événements qui le font dévier de son trajet, s'arrêter, ralentir ou changer de trottoir.

Le piéton est vulnérable.

La proportion des piétons accidentés reste constante. Les enfants et les personnes âgées sont les plus exposés aux dangers de la circulation.

Le piéton est partisan de l'effort minimal.

Il est souvent tenté par le trajet le plus court, au détriment de sa sécurité.

Le piéton est sensible à l'ambiance.

En tout piéton sommeille un flâneur, pour peu que la rue soit fréquentée, animée, agréable, bordée d'échoppes et de vitrines. Même pressé, il continue à être sensible au cadre.

4. Source : Règlement général sur la police de la sécurité routière [et de l'usage de la voie publique] (arrêté royal du 4 avril 2003, art 1^{er}, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2004).

5. Exception faite des personnes utilisant une chaise électrique allant plus vite que le pas.

6. Source : *Les piétons dans la ville*, éd. Fondation Roi Baudouin, 1980.



Figure 1 : la notion de piéton recouvre ici plusieurs types d'utilisateurs.

La vitesse du piéton est faible.

La marche en terrain plat atteint 4 à 5 km/heure ; pour l'enfant, les personnes âgées et les adultes encombrés de paquets : 2 à 3 km/heure.

1.1.2 Des besoins spécifiques

Pour se déplacer, le piéton a besoin :

- **d'un espace bien à lui**, un espace où il peut facilement se repérer ;
- **d'un espace adapté à son usage**. Par exemple, pour un cheminement entre l'arrêt du transport en commun et le travail, il faut que l'itinéraire soit rectiligne et le plus court possible. Pour un cheminement empruntant une rue commerçante, la largeur des trottoirs devra être adaptée selon l'importance des flux piétons ;
- **d'un cheminement convivial et sécurisé**. En effet, un cheminement sombre passant par des endroits peu fréquentés le rebutera davantage qu'un itinéraire bien éclairé, traversant un centre urbain animé.

1.2 DROITS ET DEVOIRS DU PIÉTON

1.2.1 Le Code de la route

Selon l'article 42 du Code de la route, les piétons se doivent de respecter certaines règles⁷.

- « • Les piétons *doivent* emprunter les trottoirs, les parties de la voie publique qui leur sont réservées par les signaux D9 ou D10, ou les accotements en saillie praticables, et à défaut, les accotements de plain-pied praticables [...] (art. 42.2.1.1°).

7. Source : Règlement général sur la police de la sécurité routière [et de l'usage de la voie publique] (arrêté royal du 4 avril 2003, art 1^{er}, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2004).

- Les personnes handicapées qui conduisent un véhicule mû par eux-mêmes ou équipé d'un moteur ne permettant pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas, *peuvent* également emprunter les trottoirs, les parties de la voie publique réservées aux piétons par le signal D9, ou les accotements. Dans ce cas, ils sont, pour l'application de l'article 40⁸, assimilés aux piétons. À défaut de trottoirs, de parties de la voie publique réservées aux piétons par le signal D9 ou d'accotements et pour autant qu'ils circulent à droite par rapport au sens de leur marche, ils *peuvent* utiliser la piste cyclable ou la zone de stationnement visée à l'article 75.2.

À l'extérieur des agglomérations, les personnes handicapées qui conduisent une voiturette manuelle ou électrique ne permettant pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas peuvent emprunter la piste cyclable [...] à condition de ne pas gêner exagérément la circulation des usagers qui y circulent régulièrement (art. 42.2.1.2°).

- À défaut de trottoirs ou d'accotements praticables, les piétons *peuvent* emprunter les autres parties de la voie publique (art. 42.2.2).
- Les piétons doivent traverser la chaussée perpendiculairement à son axe ; ils ne peuvent s'y attarder, ni s'y arrêter sans nécessité. Quand il existe un passage pour piétons à une distance de moins de 30 mètres environ, les piétons sont tenus de l'emprunter [...] (art. 42.4.1).
- Aux endroits comportant des signaux lumineux de circulation bicolores pour piétons, ceux-ci *ne peuvent* s'engager sur la chaussée tant que les signaux ne les y autorisent pas (art. 42.4.2).
- Aux endroits où la circulation est réglée par un agent qualifié ou par des signaux lumineux de circulation sans signaux lumineux de circulation bicolores pour piétons, ceux-ci ne peuvent s'engager sur la chaussée qu'en se conformant aux injonctions des agents qualifiés ou aux indications des signaux lumineux de circulation (art. 42.4.3).
- Aux endroits où la circulation n'est réglée ni par un agent qualifié, ni par des signaux lumineux de circulation, les piétons ne peuvent s'engager sur la chaussée qu'avec prudence et en tenant compte des véhicules qui s'approchent (art. 42.4.4).
- Les dispositions de l'article 42.4.1 à 4 sont applicables aux personnes handicapées (art. 42.4.5). »



Figures 2 et 3 : les panneaux de signalisation D9 et D10 indiquent une partie de la voie publique réservée aux piétons, aux cycles et aux cyclomoteurs de classe A.

8. L'article 40 fait référence au comportement des conducteurs à l'égard des piétons, des groupes d'enfants, d'écoliers, de personnes handicapées ou âgées, des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues.

1.2.2 Des adaptations nécessaires

Pour que le Code de la route — et particulièrement l'article 42 — puisse être appliqué par tous les piétons, des adaptations doivent être apportées, des aménagements, prévus. En voici quelques exemples :

- les dalles tactiles permettent aux personnes déficientes visuelles de trouver la traversée et de pouvoir l'emprunter perpendiculairement à son axe (art. 42.4.1) en toute sécurité ;
- un rabaissement de bordure au droit de la traversée facilite la descente sur la chaussée ;
- pour que les personnes aveugles ou malvoyantes puissent respecter les signaux lumineux bicolores (art. 42.4.2), il est indispensable que ceux-ci soient équipés d'un signal sonore.

2 LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR)

Pour faciliter la compréhension des besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite, on peut répartir celles-ci en plusieurs catégories en fonction de leur handicap. Chaque catégorie présente des besoins spécifiques par rapport aux aménagements à prévoir. À travers ces catégories, toutes les PMR peuvent s'identifier, parfois indirectement. Par exemple, les personnes de petite taille peuvent s'identifier à la catégorie « chaisard seul », vu leur espace de préhension limité.

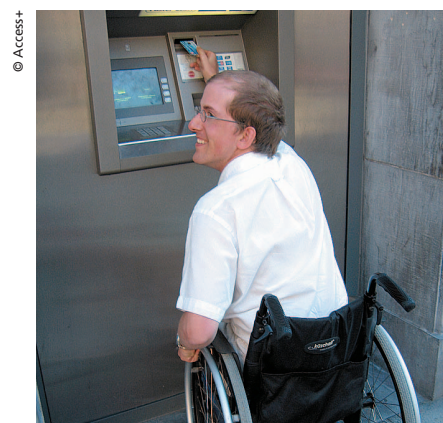
2.1 LE CHAISARD SEUL

Les personnes concernées :

- les personnes utilisant seules une chaise roulante
 - manuelle : utilisée par des personnes ayant l'usage de leurs membres supérieurs ainsi que la force physique pour se déplacer ;
 - électrique : utilisée par des personnes ne pouvant s'aider des membres supérieurs par paralysie partielle ou totale, ou par manque de force physique ;
- les personnes de petite taille ;
- les enfants.

Les besoins spécifiques :

- un dévers limité (cf. fiche 1⁹) ;
- une largeur de libre passage sur trottoir suffisante (cf. fiche 1) ;
- un revêtement de sol adapté (cf. fiche 1) ;
- une aire de manœuvre suffisante autour des obstacles (cf. fiche 1) ;
- des traversées adaptées (cf. fiche 2) ;
- un dispositif pour les changements de niveau (cf. fiche 2) ;
- des pentes adaptées (cf. fiche 2.2) ;
- un mobilier urbain adapté (cf. fiche 3) ;
- un dégagement visuel au droit des traversées (cf. fiche 3) ;
- des aménagements d'arrêts de transports en commun (cf. fiche 4) ;
- un stationnement réservé, aux dimensions adaptées (cf. fiche 5).



Figures 4 à 6 : le chaisard seul et la personne de petite taille, des besoins similaires en termes d'accessibilité.

9. Chaque besoin est développé plus loin, sous la forme d'une fiche technique numérotée.



© GAMAH



© GAMAH



© GAMAH



© Access+

Figures 7 à 10: ces personnes ont des besoins analogues en matière d'accessibilité.

2.2 LE CHAISARD ASSISTÉ

Les personnes concernées :

- les personnes se déplaçant en chaise roulante et accompagnées d'un aidant ;
- les personnes poussant un landau, une poussette ou un caddie ;
- les livreurs faisant usage d'un diable ;
- les voyageurs munis d'une valise à roulettes ;
- les personnes se déplaçant à l'aide d'une tribune ou d'un *rollator* (cf. glossaire).

Les besoins spécifiques :

- un dévers limité (cf. fiche 1⁹) ;
- une largeur de libre passage sur trottoir suffisante (cf. fiche 1) ;
- un revêtement de sol adapté (cf. fiche 1) ;
- une aire de manœuvre suffisante autour des obstacles (cf. fiche 1) ;
- des traversées adaptées (cf. fiche 2) ;
- un dispositif pour les changements de niveau (cf. fiche 2) ;
- des pentes adaptées (cf. fiche 2.2) ;
- un mobilier urbain adapté (cf. fiche 3) ;
- un dégagement visuel au droit des traversées (cf. fiche 3) ;
- des aménagements d'arrêts de transports en commun (cf. fiche 4) ;
- un stationnement réservé, aux dimensions adaptées (cf. fiche 5).

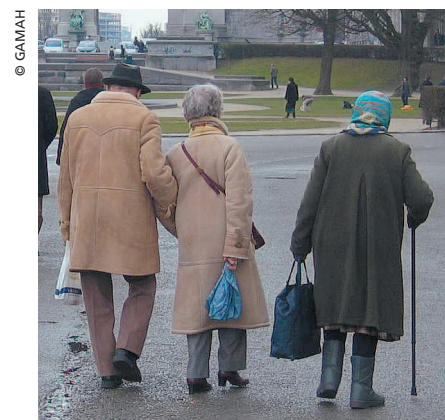
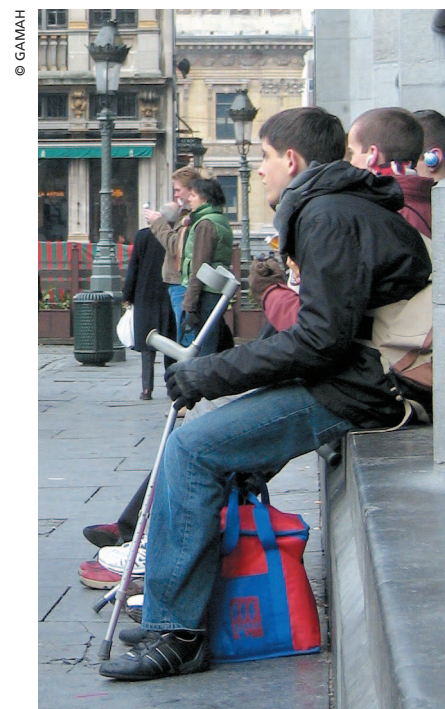
Ces besoins sont similaires à ceux déjà évoqués pour les chaisards seuls. Les différences se situent principalement :

- au niveau du mobilier urbain, puisque l'accompagnant peut suppléer le chaisard ;
- au niveau de l'espace disponible, qui doit être augmenté pour permettre à la personne accompagnante de circuler avec le chaisard.

2.3 LA PERSONNE MARCHANT DIFFICILEMENT

Les personnes concernées :

- les personnes souffrant de problèmes d'équilibre ;
- les personnes âgées ;
- les personnes marchant à l'aide de béquilles ;
- les personnes marchant à l'aide d'une canne ;
- les personnes facilement fatigables (déficience cardiaque ou respiratoire, asthme, rhumatisme, obésité, ...) ;
- les personnes présentant un handicap aux membres supérieurs ;
- les femmes enceintes ;
- les personnes encombrées (objets lourds, colis, ...).



Figures 11 à 13 : les personnes marchant difficilement, pour différentes raisons, éprouvent des besoins similaires en termes d'accessibilité piétonne.

Les besoins spécifiques :

- un revêtement de sol non glissant (cf. fiche 1) ;
- un libre passage suffisant sur trottoir (cf. fiche 1) ;
- un dispositif pour les changements de niveau (cf. fiches 2 et 6) ;
- des pentes adaptées (cf. fiche 2.2) ;
- un mobilier urbain adapté (cf. fiche 3) ;
- la présence d'aires de repos (cf. fiche 3) ;
- la présence d'une main courante au niveau des escaliers (cf. fiche 6).



© MET-D 434 (n° 05/5322)



© Access+

2.4 LA PERSONNE DÉFICIENTE VISUELLE

Les personnes concernées :

- les personnes aveugles et malvoyantes.

Ces personnes se déplacent seules ou accompagnées, en utilisant une canne blanche et/ou un chien d'assistance. D'autres se déplacent sans aide extérieure.

Les besoins spécifiques :

- une identification et une sécurisation des lieux de traversée (cf. fiche 2.1) ;
- une signalisation des dangers (cf. fiche 2.1) ;
- un guidage dans un environnement complexe (cf. fiche 2.1) ;
- des feux de signalisation adaptés (cf. fiche 2.4) ;
- un mobilier urbain adapté (cf. fiche 3) ;
- une protection au niveau des objets en porte-à-faux (cf. fiche 3) ;
- un aménagement des arrêts de transports en commun (cf. fiche 4) ;
- une signalisation des changements de niveau (cf. fiche 6).

Figures 14 et 15 : les personnes déficientes visuelles présentent des besoins spécifiques, notamment dans les lieux de traversée.

2.5 LA PERSONNE DÉFICIENTE AUDITIVE

Les personnes concernées :

- les personnes sourdes pouvant s'exprimer oralement ;
- les personnes sourdes utilisant la langue des signes ;
- les personnes malentendantes.

En raison de leur handicap, ces personnes sont régulièrement confrontées à des problèmes de compréhension du langage oral et écrit, et à des problèmes d'expression.

Les besoins spécifiques :

- un dégagement visuel au droit des traversées (cf. fiche 3) ;
- des informations claires et simples (cf. fiche 7) ;
- une signalétique continue dans l'espace (cf. fiche 7) ;
- un cheminement clairement identifié dans l'espace (cf. fiche 7).

2.6 LA PERSONNE PRÉSENTANT DES DIFFICULTÉS DE COMPRÉHENSION

Les personnes concernées :

- les personnes présentant une déficience intellectuelle ;
- les personnes ne maîtrisant pas la langue locale ;
- les personnes peu scolarisées ;
- les personnes facilement désorientées.

Les besoins spécifiques :

- des informations claires et simples (cf. fiche 7) ;
- une signalétique continue dans l'espace (cf. fiche 7) ;
- un cheminement clairement identifié dans l'espace (cf. fiche 7).

3 MÉTHODOLOGIE POUR L'AMÉLIORATION DES CHEMINEMENTS PIÉTONS

L'amélioration des cheminements piétons doit s'opérer progressivement, sur base d'un itinéraire structurant qui définit les grands axes de déplacements dans la zone concernée. Une fois défini, cet itinéraire doit être aménagé selon les normes en vigueur. Par la suite, d'autres tronçons à adapter viendront se greffer sur cet itinéraire, afin d'obtenir, à terme, un réseau structurant complet, accessible à tous. Ce réseau devra relier un maximum de pôles répertoriés sur la zone d'étude.

3.1 LA DÉTERMINATION D'UN ITINÉRAIRE STRUCTURANT

3.1.1 Le relevé des différents pôles générateurs de déplacements piétons

La première étape consiste à relever tous les pôles générateurs de déplacements piétons sur la commune. La liste présentée ci-dessous reprend l'ensemble des pôles dont il faut tenir compte :

- les écoles ;
- les commerces (centre commercial, rue commerçante, galerie, banque, pharmacie, bureau de poste) ;
- les bâtiments culturels (hall des foires, centre culturel, théâtre, salle de concert) ;
- les centres sportifs (piscine, hall omnisports, salle de musculation) ;
- les hôpitaux et centres de soins ;
- les associations diverses pour personnes handicapées ou non ;
- les mutualités ;
- les maisons communales ;
- les services communaux ;
- les bureaux de police ;
- les gares ;
- les arrêts de bus ou de tram ;
- les parkings en ouvrage et réservés ;
- les parcs et jardins publics ;
- les plaines de jeux.

Une fois sélectionnés et positionnés sur une carte, ceux-ci devront être classés par ordre d'importance. Pour ce faire, aucun classement figé ne peut être proposé, chaque Commune devant tenir compte de ses spécificités et de ses objectifs fixés.

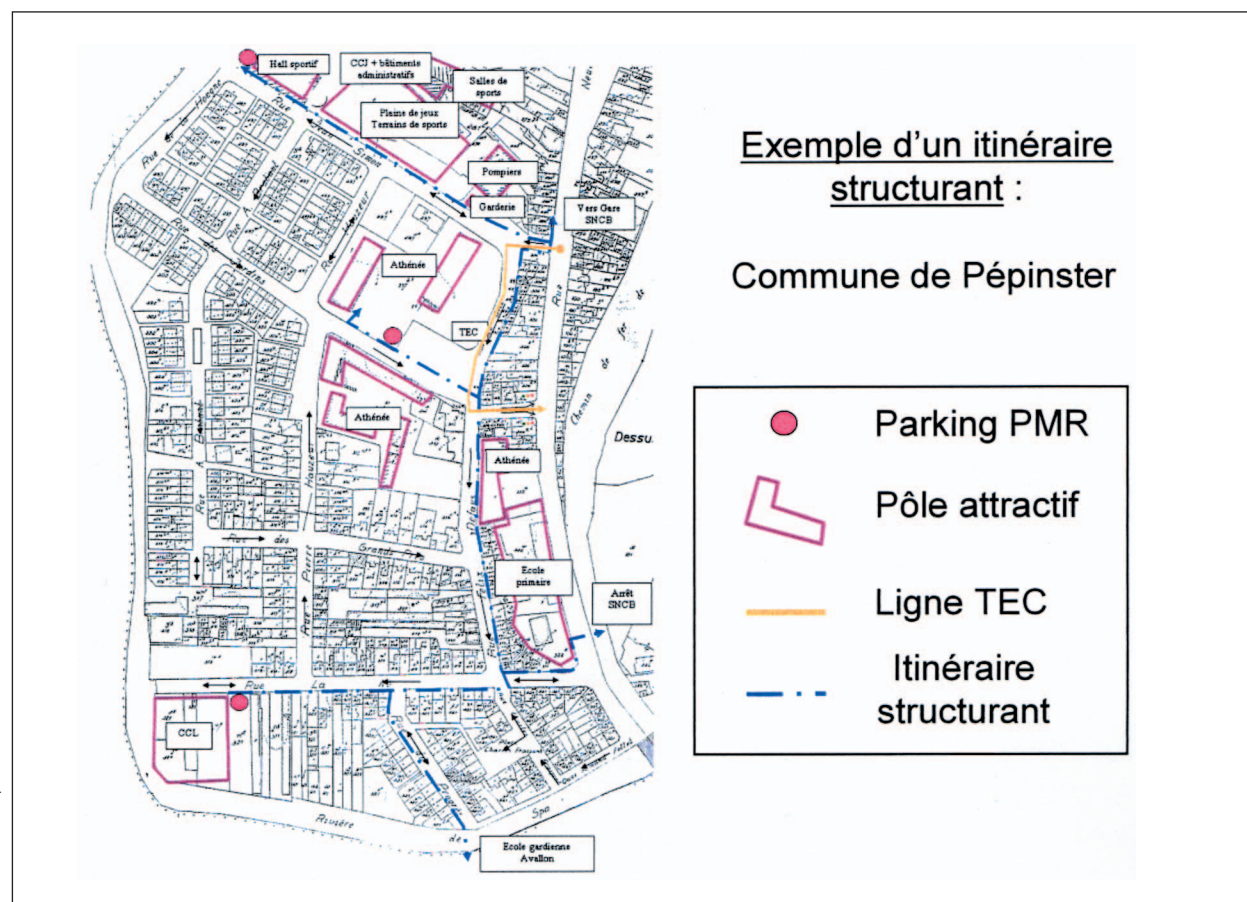
3.1.2 Le choix d'un itinéraire structurant

Pour être structurant, l'itinéraire doit, d'une part, englober plusieurs pôles qui ont été déterminés comme prioritaires par la Commune. D'autre part, il doit impérativement être continu — pas de petits morceaux sans lien entre eux —, afin de suivre une logique de déplacement cohérente.

Cet itinéraire structurant ne doit pas nécessairement être en boucle. En effet, si un pôle très important se dégage (gare, rue commerçante, ...), il est intéressant d'assurer plusieurs liaisons directes à partir de ce pôle central vers d'autres pôles de moindre importance (réseau en étoile dans ce cas).

De plus, lors du choix d'un itinéraire structurant, il est important de déterminer certaines zones à difficultés. En effet, si le relief est trop accentué, ou s'il existe des barrières difficilement franchissables (autoroute, canal, ligne de chemin de fer, ...), l'itinéraire devra les éviter si plusieurs choix sont possibles. Dans le cas contraire, des aménagements particuliers devront être pris en compte : par exemple, des ascenseurs, des passerelles, ...

Figure 16: exemple d'un itinéraire structurant pour Pépinster.



3.2 LE DIAGNOSTIC DE L'ITINÉRAIRE

3.2.1 Le relevé des flux piétons

Un relevé des flux piétons est réalisé sur l'ensemble de l'itinéraire structurant. Afin de pouvoir tenir compte des pics de déplacements, ces relevés doivent être opérés aux heures de pointe du matin et du soir — sortie d'écoles, sortie du travail — et, éventuellement, lors de certains jours de grande affluence — jour de marché, samedi après-midi si rue commerçante, ...

Attention : parallèlement aux relevés des flux piétons, il faudra procéder au relevé des zones en travaux. En effet, certains tronçons peuvent être peu fréquentés en raison de travaux en cours. Dès lors, le flux considéré sera un flux potentiel, et non plus un flux réel.

3.2.2 Le relevé de la situation existante

Ce travail consiste à opérer un relevé de la situation existante sur l'ensemble du cheminement structurant. Ce diagnostic permettra, par la suite, d'évaluer l'ampleur et la priorité des aménagements à réaliser. Les principaux éléments à relever sont :

- la qualité et le type de revêtement ;
- la largeur des trottoirs ;
- le type de traversée, adaptée ou non ;
- l'implantation du mobilier urbain ;
- le stationnement licite ;
- la pression du stationnement illicite ;
- la vitesse de circulation du trafic automobile ;
- le temps de passage autorisé aux traversées.

3.3 L'ADAPTATION DU CHEMINEMENT

3.3.1 La détermination de l'emprise à prévoir pour les trottoirs

Pour permettre une circulation en toute sécurité, le cheminement devra être dimensionné selon le flux piéton qu'il est censé accueillir : une largeur minimale de 1,50 m, avec, ponctuellement, une réduction à 1,20 m. Le bureau d'études Transitec propose la formule suivante, qui permet de calculer la largeur de trottoir à prévoir selon un flux déterminé :

$$L = D / (d \times v)^{10}$$

L : largeur du trottoir (en m).

D : débit de piétons (en piétons/seconde).

v : vitesse moyenne de cheminement des piétons (en m/s).

En moyenne, celle-ci est évaluée à 1 m/s.

d : densité de piétons (en piétons/m²). Elle définit en fait la qualité de service souhaitée.

Densité de piétons (piéton/m²)	Qualité de service
< 0,3	Trafic libre
0,3 à 0,4	Trafic moyen —> dépassements possibles
0,4 à 0,7	Trafic moyen —> conflits avec trafic adverse
0,7 à 1,0	Trafic dense —> écoulement perturbé
1,0 à 2,0	Trafic très dense —> nombreux conflits

Afin de garantir un déplacement confortable, on prendra en général une densité de 0,3.

Figures 17 et 18 : les trottoirs sont ici sous-dimensionnés par rapport au flux important enregistré à cet endroit qui relie deux pôles importants.



© MET-D 434 (n° 05/5316)



© MET-D 434 (n° 05/5315)

10. Source : TRANSITEC



Figures 19 et 20: haies envahissantes, réduisant l'espace libre pour le piéton.

Dès lors, à partir des flux piétons relevés précédemment (cf. point 3.2.1), il est possible de déterminer l'emprise à prévoir. En comparant les largeurs existantes avec les largeurs à prévoir, on pourra évaluer les zones problématiques. Ces zones devront être traitées prioritairement.

3.3.2 L'application des normes d'accessibilité

Afin de garantir une accessibilité optimale, les futurs aménagements devront se conformer aux prescriptions et règles suivantes :

- prescriptions du RW99, version 2004 (cf. fascicule relatif aux références légales – RW99) ;
- prescriptions du CWATUP (cf. fascicule relatif aux références légales – CWATUP) ;
- règles fixées par l'ASBL GAMAH (cf. fiches techniques).

3.4 L'ENTRETIEN DU CHEMINEMENT

Les conditions météorologiques et les saisons (gel, pluie, chute de feuilles, ...) influencent la qualité des voies piétonnes. On veillera ainsi à organiser en automne — si cela s'avère nécessaire — un balayage régulier des feuilles en dehors du cheminement piéton.

Par ailleurs, l'entretien hebdomadaire des trottoirs est à la charge des riverains ou, à défaut, à celle de la Commune ou de la Région, qui doivent assurer leur bon état général. Par exemple, il faut veiller à ce que la végétation jouxtant des espaces piétonniers ne devienne pas envahissante. Les arbustes doivent être taillés.

3.5 L'EXTENSION DE L'ITINÉRAIRE

Une fois que l'ensemble de l'itinéraire structurant est rendu accessible, il faut ensuite l'étendre aux autres pôles sélectionnés (cf. point 3.1.1), afin d'obtenir, au final, un réseau complet, accessible à tous sur la zone d'étude.

4 CONCLUSION

Aménager un cheminement piéton accessible à tous n'est pas chose aisée.

En effet, toutes les mesures préconisées dans cet ouvrage, outre le fait d'être correctement appliquées sur le terrain, doivent impérativement suivre une logique de déplacement cohérente. Si cette logique n'est pas respectée, c'est toute la chaîne d'accessibilité de la zone qui est remise en question. Par exemple, aménager un stationnement PMR conforme aux normes imposées ne servira à rien si aucune inflexion n'est prévue pour permettre au chaisard de rejoindre le trottoir.

De manière générale, la logique de déplacement sera la suivante :

- stationner ;
- accéder au cheminement ;
- circuler ;
- utiliser les équipements proposés.

L'accessibilité des espaces représente un enjeu important dans notre société, puisqu'elle contribue activement au développement durable de celle-ci. La conception de cheminements accessibles marque d'ailleurs l'intérêt d'une politique communale ou régionale pour l'intégration de tous les citoyens.

Partant du double constat que *Concevoir est économiquement plus intéressant qu'adapter* et que *Qui peut le plus peut le moins*, les concepteurs veilleront à intégrer la notion d'**accessibilité pour tous** dès le début des projets.

5 GLOSSAIRE

Bateau d'accès ou bordure chanfreinée de type IA, IB, IE

Dispositif d'accès à un trottoir ou à un garage, de pente variable. Aucun ressaut n'est toléré à ses extrémités. Les raccords s'effectuent à 0 cm. Cette pente n'est acceptable qu'exceptionnellement, sous condition que la pente installée respecte la norme CWATUP.

Dévers

Pente transversale d'un trottoir ou d'une voirie.

Emprise

Surface au sol.

Flux piéton

Abondance de personnes qui se suivent sans interruption. Le calcul du flux piéton se fait sur un certain laps de temps, en un endroit donné.

Inflexion de trottoir

Abaissement de trottoir par création d'une pente conforme aux normes du CWATUP, permettant à un chaisard d'accéder facilement à la voirie, et inversement.

Pictogramme

Dessin schématique normalisé, destiné à donner certaines indications simples.

Point d'attache

Point imaginaire se trouvant sur l'axe de la traversée, à 40 cm du bord extérieur de la bordure, du côté trottoir. C'est à partir de ce point que sont placées les dalles à protubérances. Il se trouve obligatoirement sur la ligne de jointure entre les deux dalles striées, formant la ligne guide.

Traversée longitudinale

Traversée située dans le sens du cheminement du piéton.

Traversée transversale

Traversée située perpendiculairement au sens du cheminement du piéton.

Tribune ou rollator

Appareil comportant un cadre rigide ou articulé et servant d'appui à certaines personnes handicapées ou personnes âgées pour se déplacer.

6 BIBLIOGRAPHIE SUCCINCTE

RÉFÉRENCES LÉGALES

Cahier des charges type RW99, § G.5.5., éd. Région wallonne.

Code wallon de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine (CWATUP), éd. Région wallonne.

Règlement général sur la police de la sécurité routière et de l'usage de la voie publique.

TRAVAUX PUBLIÉS

Cahier des charges Pédibus, éd. GAMAH et bureau Plain-Pied, version 2004.

Des cheminements piétons accessibles, confortables et sécurisants pour tous, éd. GAMAH, 1999.

Espaces publics accessibles à tous, éd. ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, administration de l'Équipement et des Déplacements, version du 16/06/2004.

Évaluation de l'accessibilité de bâtiments ouverts au public au moyen de l'Indice Passe-Partout 2004, éd. GAMAH, 2004.

Formation des Conseillers en mobilité, TRANSITEC, 2004.

Les piétons dans la ville, éd. Fondation Roi Baudouin, 1980.

Les traversées Plain-Pied, éd. bureau Plain-Pied.

Travaux d'aménagement d'arrêts d'autobus en faveur des PMR — Lignes de bus 17 & 18 à Liège — Dossier de présentation, éd. Société régionale wallonne du transport et Atelier d'architecture et d'urbanisme L'Équerre SCRL, 24 avril 2002.



ASBL GAMAH

Rue Piret Pauchet 10, B-5000 Namur

Tél. : 081 24 19 37 • Fax : 081 24 19 50

www.gamah.be

www.ipp-online.org



MINISTÈRE WALLON DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS

Direction générale des Transports

Direction des Études et de la Programmation

Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur

Tél. : 081 77 31 21 • Fax : 081 77 38 22

<http://met.wallonie.be>

<http://mobilite.wallonie.be>

Colophon

TEXTES: Olivier Van Damme, conseiller en accessibilité (GAMAH)

SUIVI ÉDITORIAL: Valéry Mathieu (MET — direction des Études et de la Programmation)

Olivier Van Damme (GAMAH)

Geneviève Costes (MET — direction de la Communication)

PHOTOS DE COUVERTURE: MET-D 434, GAMAH et Access+

FIGURES: mention à chaque document

MAQUETTE ET MISE EN PAGES: Césure

TYPOGRAPHIE: Frutiger

IMPRESSION: MET — direction des Éditions et de la Documentation

Le MET équipe la Wallonie en infrastructures de transport pour placer la Région au cœur de l'Europe.

Disponibles dans la même collection :

3. *Code de bonne pratique des aménagements cyclables*, septembre 2000, 318 pages.
4. *Choisir son mobilier urbain (2^e éd.)*, juin 2001, 154 pages.
5. *Qualisound – Référentiel de formation EDSI*, 2001, 78 pages.
6. *Outils pour réaliser un plan de déplacements scolaires*, mars 2003, 44 pages.
7. *Comment prendre en compte le transport des marchandises quand on élabore et qu'on met en œuvre un plan communal de mobilité*, mai 2003, 76 pages.
8. *L'aménagement des espaces publics*, 2005, 100 pages.
9. *La signalisation d'animation culturelle et touristique*, 2005.

Les commandes sont à adresser au :

MET

Direction de la Communication
Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur
Tél. : 081 77 20 86 • Fax : 081 77 35 22
Site : <http://met.wallonie.be>

MET

Centre de documentation et de diffusion sur la mobilité
Direction des Études et de la Programmation
Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur
Tél. : 081 77 31 32 • Fax : 081 77 38 22
Mél : centre-doc-mobilite@met.wallonie.be
Site : <http://documentation.mobilite.wallonie.be>

Ministère wallon de l'Équipement et des Transports

Direction générale des Transports

Direction des Études et de la Programmation

Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur
Tél. : 081 77 31 21 • Fax : 081 77 38 22



Ministère de l'Équipement et des Transports

Direction générale des Transports