

Fiche 2 : Trottoirs publics

Les enjeux vécus sur les trottoirs publics

Un trottoir trop étroit, non délimité, encombré, mal déneigé ou en mauvais état constitue une entrave aux déplacements des personnes ayant une limitation visuelle. Lorsqu'une personne aveugle ou malvoyante circule sur les trottoirs, elle se heurte souvent à des obstacles :



- des vélos ou des trottinettes barrés à des endroits inappropriés;
- des pancartes;
- des branches d'arbres ou d'arbustes;
- des poubelles et sac à ordures;
- des travaux;
- des terrasses de restaurant.



Ces obstacles forcent les personnes aveugles ou malvoyantes à dévier de leur trajectoire, à sortir de la zone sécuritaire du trottoir ou à s'arrêter brusquement. Ils peuvent entraîner des collisions avec des objets fixes ou mobiles, pouvant entraîner des blessures. Ces situations augmentent le stress et la désorientation. Résultat : certaines personnes ne se déplacent plus de manière autonome, préférant rester à la maison ou utiliser le transport adapté.

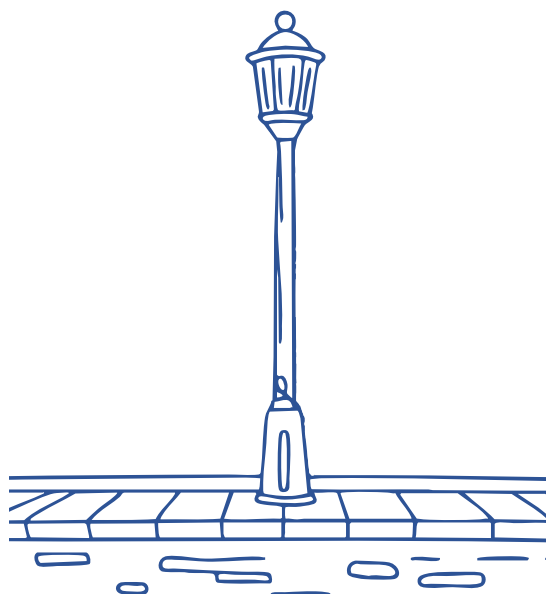
Dans les nouveaux aménagements urbains tels les rues piétonnes ou partagées, les trottoirs ont tendance à être remplacés par des corridors piétonniers larges, non délimités et sans repère, ce qui nuit à l'orientation des personnes ayant une déficience visuelle.

Rôle des municipalités

Ce sont les municipalités qui gèrent l'aménagement des trottoirs sur les chemins publics dont elles sont responsables. Elles sont également tenues :

- d'empêcher l'encombrement des trottoirs;
- de définir clairement dans quels cas l'occupation des trottoirs est permise, par exemple pour les cafés-terrasses;
- de déneiger les trottoirs et de contraindre tout propriétaire ou occupant à enlever la neige et la glace du toit des maisons ou d'autres édifices érigés sur la voie publique;
- de déterminer le niveau, l'alignement et la hauteur des trottoirs;
- de prescrire la manière de placer des poteaux, enseignes, auvents ou autre obstruction;
- d'installer des supports pour vélos sur les trottoirs.

Bref, ce sont les municipalités qui ont la responsabilité de s'assurer que les personnes handicapées visuelles puissent se déplacer sur les trottoirs sans embûche. Ajoutons que selon la *Loi sur les compétences municipales*, toute construction ou réfection d'un trottoir doit être faite de manière à en faciliter l'accès aux personnes handicapées.



Caractéristique d'un trottoir accessible pour les personnes ayant une déficience visuelle

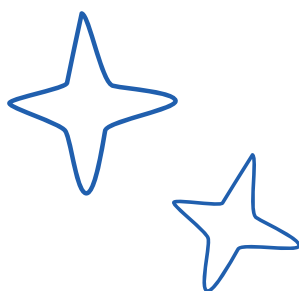
Le trottoir doit maintenir un corridor piétonnier clairement distinct des autres composantes du trottoir et libre d'obstacle. Ce corridor doit :

- être d'une largeur d'au moins 1,5 m, idéalement de 1,8 m;
- être libre de plantation et de mobilier urbain comme les poteaux, les bancs, les poubelles, les supports à vélos, les arrêts d'autobus ou les abribus;
- être libre de pancartes électorales et de panneaux publicitaires.

Au niveau technique, le trottoir doit avoir une bordure d'une hauteur idéale de 150 mm, et d'au minimum 50 mm pour être détectable avec la canne blanche. De plus, il doit disposer d'abaissements de trottoir, les fameux bateaux pavés, d'une hauteur minimale de 13 mm pour permettre à la canne blanche de détecter la transition. Une dalle podotactile doit couvrir la partie abaissée du bateau pavé pour indiquer le début de la chaussée. (Pour plus d'information sur les dalles podotactiles, vous pouvez consulter la fiche technique 3: dalles podotactiles).

Lorsque des plantations et du mobilier sont présents, ils doivent être disposés de manière à être :

- repérables par une couleur contrastante;
- regroupés et alignés dans une zone située du côté de la rue;
- détectables à la canne blanche par un prolongement jusqu'à au moins 680 mm du sol.





Finalement, les trottoirs doivent être éclairés adéquatement. Cela suppose que le trottoir est éclairé :

- sans créer de zone d'ombre ni d'éblouissement;
- sans créer de variation importante d'intensité lumineuse entre deux zones rapprochées;
- de façon linéaire pour créer une ligne de direction et faciliter l'orientation.

Localisation des abribus

- Selon l'INLB et Société Logique, les abribus ne doivent pas être situés dans le corridor piétonnier. Ils doivent idéalement être dans la marge de recul des bâtiments. Concrètement, cela veut dire que plutôt que d'installer l'abribus directement sur le trottoir, il sera installé dans l'espace entre le bâtiment et la limite du terrain.
- Pour faciliter le repérage des abribus et éviter les collisions avec les parois de verre par les personnes ayant une basse vision, il est recommandé de placer une bande de couleur contrastante sur toutes les parois de l'abribus ainsi que sur le pourtour de la porte.
- La base des parois de l'abribus doit être détectable à la canne blanche.
- L'entrée de l'abribus doit être située de manière à favoriser le plus possible l'accès direct à l'espace d'embarquement.

Emplacement, configuration et identification des arrêts d'autobus

- Les arrêts d'autobus, incluant les bancs d'attente et les abribus, devraient être installés de manière uniforme (même emplacement, même distance du coin de rue). Ils doivent aussi être configuré de la même manière.
- « La présence de trottoirs accessibles à proximité des arrêts est à privilégier afin d'assurer l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements. » (OPHQ, s.d.)
- « Des arrêts situés en amont des intersections sont généralement à privilégier. Toutefois, pour minimiser les distances de déplacements, les arrêts devraient être situés autant que possible relativement près d'intersections munies de passages pour piétons et de feux de circulation, incluant des feux piétons et des signaux sonores lorsque les besoins le justifient. » (OPHQ, s.d.)
- « L'aménagement d'un espace dédié à l'embarquement et au débarquement est particulièrement important aux arrêts situés à proximité de voies cyclables. Les risques de collisions entre les piétons et les cyclistes y sont en effet multipliés, surtout pour les personnes ayant une incapacité visuelle. » (OPHQ, s.d.)
- Un aménagement qui demande de traverser une piste cyclable pour embarquer dans un autobus est à proscrire parce que les risques de collision sont élevés. Si la municipalité tient à procéder à ce genre d'installation, elle devrait s'assurer qu'il y a une traverse piétonne encadré de dalle podotactile sur le chemin qui traverse la piste cyclable vers l'autobus.
- Le panneau indiquant l'arrêt, le circuit et l'horaire d'autobus doit pouvoir être lisible par une personne ayant une basse vision (couleurs contrastantes et gros caractères).

Terrasses

- Pour ne pas modifier la trajectoire du piéton handicapé visuel, les terrasses sur rue, en façade des édifices, devraient être aménagées à l'extérieur du corridor piétonnier.
- Si l'espace entre le bâtiment et le trottoir est faible, la terrasse doit être aménagée dans la zone de plantation/mobilier urbain, du côté de la rue, pour laisser libre le corridor piétonnier le long de la façade d'édifice.
- Si l'espace entre le bâtiment et le trottoir est plus important, la terrasse peut être aménagée du côté du bâtiment, pour laisser libre le corridor piétonnier en bordure de trottoir.
- Si la terrasse est aménagée de part et d'autre du corridor piétonnier, elle doit être délimitée sur tous les côtés par des éléments fixes, solides, contrastants et détectables par la canne blanche.

Pour aller plus loin

- Bureau de normalisation du Québec. [Trottoirs et bordures en béton](#)
- MTMD, Tome I – Conception routière. Ce document est payant.
- Société Logique et INLB. [Critères d'accessibilité universelle: déficience visuelle](#). Vous pouvez consulter la fiche 1: Trottoir public.
- Ville de Québec et IRDPQ. [Guide pratique d'accessibilité universelle: Fiche 11 – Trottoirs et liens piétonniers](#).
- Ville de Montréal. [Guide d'aménagement durable des rues de Montréal](#). Vous pouvez consulter le fascicule 5: Aménagements piétons universellement accessibles et la fiche technique 8: Cafés-terrasses et placottoirs.