

# AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC DIRECTIVE SUR L'ABAISSSEMENT DES BORDURES

## ABAISSSEMENTS DE TROTTOIR DESTINÉS AUX PIÉTONS

- traversée avec passage piéton marqué ou non
- îlot central
- seuil de ralentissement et carrefour surélevé

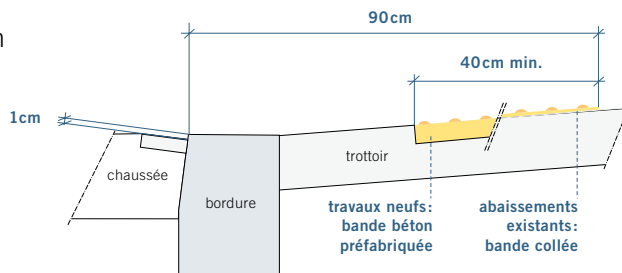
## ABAISSSEMENTS DE TROTTOIR FRANCHISSABLES PAR LES VÉHICULES

- entrée à chars
- trottoir traversant



# ABAISSEMENTS DE TROTTOIR DESTINÉS AUX PIÉTONS

La hauteur de la bordure abaissée, mesurée lors de la réception de l'ouvrage, est de 1,0 cm. L'abaissement de trottoir est muni d'une bande d'éveil de vigilance (ou bande podotactile) de couleur jaune, d'une largeur minimum de 40 cm, dont l'arrière est placé parallèlement à 90 cm le long de la bordure basse. Cette bande est placée sans interruption, sur toute la longueur de la bordure basse dont la hauteur est inférieure à 5 cm.



## traversée avec passage piéton marqué ou non

Entre la bordure abaissée, sur une largeur de 1,50 m au moins, et le plan normal du trottoir, les pentes ne dépasseront pas 6 %. En cas d'impossibilité, une pente plus forte peut être admise par le service compétent.



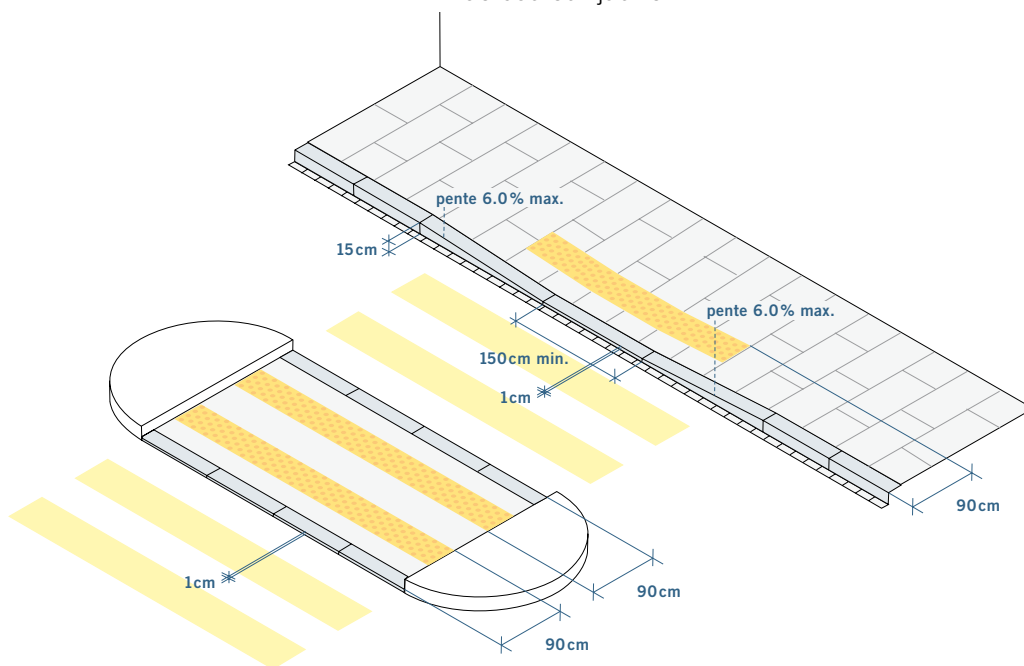
## îlot central

La profondeur de la partie abaissée servant de refuge est de 1,50 m au moins. Les îlots centraux sont également munis de bandes d'éveil de vigilance. A partir d'une profondeur de 1,80 m, deux rangées de bandes d'éveil de vigilance sont indispensables.



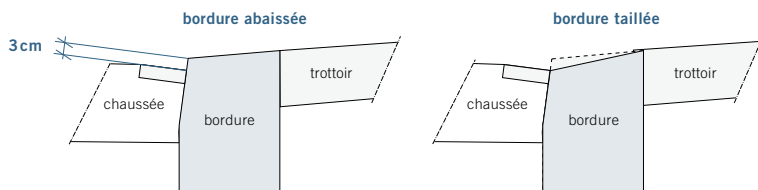
## seuil de ralentissement et carrefour surélevé

Au droit des passages piétons créés sur des seuils de ralentissement et des carrefours surélevés, le profil géométrique de la bordure est identique à celui des abaissements de trottoir destinés aux piétons. Ces passages sont également signalés par des bandes d'éveil de vigilance de couleur jaune.



# ABAISSEMENTS DE TROTTOIR FRANCHISSABLES PAR LES VÉHICULES

La hauteur de la bordure, mesurée lors de la réception de l'ouvrage, doit être de 2,5 cm au minimum et de 3,5 cm au maximum, c'est-à-dire de 3,0 cm avec une tolérance d'exécution de plus ou moins 0,5 cm.



## entrée à chars\*

Entre la bordure abaissée, sur la largeur de l'entrée, et le plan normal du trottoir, les pentes ne dépasseront pas 6%. En cas d'impossibilité, une pente plus forte peut être admise par le service compétent. Selon le besoin de pouvoir accéder en vélo, le bénéficiaire de l'entrée à chars pourra faire tailler la bordure abaissée sur toute sa largeur et sur une longueur allant de 1,20 à 1,50 m maximum, afin de faciliter le passage des cycles.

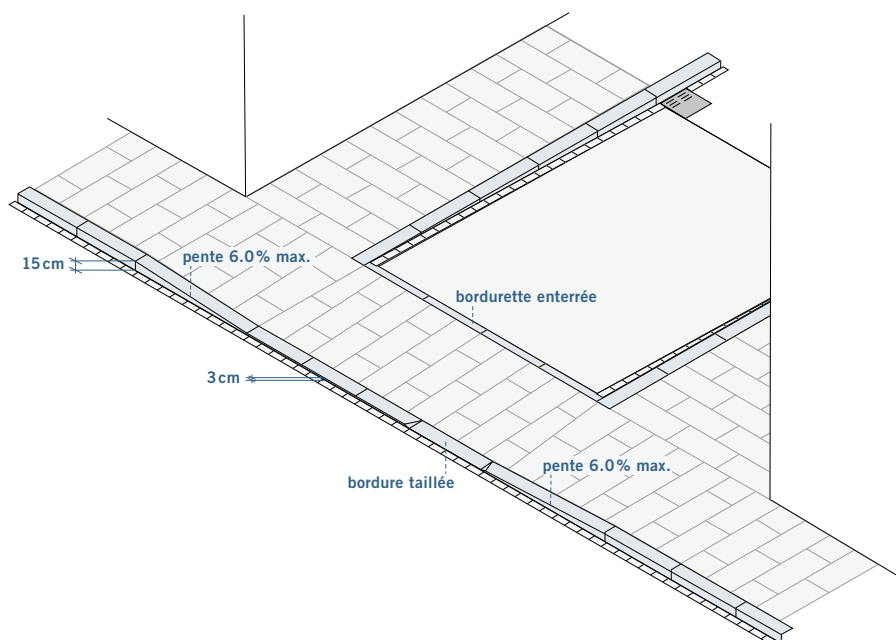
\* accès aux propriétés privées, art. 34 de la L 1 10 : Loi sur les routes.



## trottoir traversant

Afin de faciliter le passage des vélos, la bordure abaissée, conformément à la présente directive, est taillée sur toute sa largeur et sur une longueur allant de 1,20 à 1,50 m maximum, indépendamment de l'existence d'une voie cyclable.

Le début du chanfrein doit se situer à l'intérieur de l'alignement de la bordure de la chaussée perpendiculaire. A l'arrière du trottoir traversant, une bordurette enterrée délimite la chaussée perpendiculaire.



# DIRECTIVE SUR L'ABAISSEMENT DES BORDURES

## objectifs

Cette directive s'inscrit dans la politique menée par la Ville de Genève pour faciliter les déplacements, en particulier pour les personnes à mobilité réduite.

Elle a pour but de fixer la hauteur des bordures abaissées en tenant compte, d'une part, de la capacité d'orientation et de déplacement de l'ensemble des usagers et, d'autre part, des tolérances d'exécution inévitables.

Le Service du génie civil se tient à disposition pour toute précision concernant les détails constructifs.

## participants

La présente directive a été élaborée avec la participation de :

- HAU (Handicapés Architecture Urbanisme)
- Pro Infirmis (organisation pour les personnes handicapées)
- ABA (Association pour le Bien des Aveugles & Malvoyants)
- UGP (Union Genevoise des Piétons)
- ACG (Association des Communes Genevoises)
- ATE (Association Transports et Environnement)
- ASPIC (Association pour les intérêts des cyclistes)
- HTP (Handicapés et Transports Publics)
- Société Suisse de la Sclérose en plaques
- FSA (Fédération Suisse des Aveugles et Malvoyants)
- Etat de Genève – DCTI – Direction du génie civil
- Ville de Genève – Services de la mobilité, d'aménagement urbain et du génie civil

## références

- *Abaissements de trottoirs aux passages de sécurité en faveur des handicapés*, Office des Transports et de la Circulation, édition 1998
- *Rues – Chemins – Places*, Centre suisse pour la construction adaptée aux handicapés, septembre 2003
- Norme SN 521 500 (nouvelle version en cours d'élaboration)
- *Usage des surfaces podotactiles par les personnes aveugles ou malvoyantes*, Certu (France), 1<sup>er</sup> trimestre 2003
- *Schéma directeur d'accessibilité de la voie publique aux personnes handicapées*, Mairie de Paris, juillet 2002
- Norme NF P98-351, *Insertion des handicapés*, Association française de normalisation, février 1989