b- ilots séparateurs





Ils renforcent la sécurité des piétons dans la traversée des boulevards urbains, tout en réduisant le gabarit des voies.

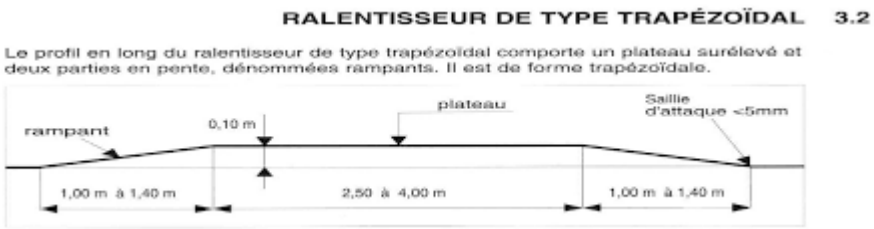
En effet, les piétons pourront ainsi traverser en deux temps la chaussée.

Les caractéristiques des îlots :

– des îlots en dur aux bordures chanfreinées pour prévenir tout dépôt de graviers gênants ou dangereux pour les deux-roues,

– des îlots couverts avec un revêtement stable.

c- plateaux surélevés



Ils peuvent être installés aux intersections nécessitant plus de sécurisation.

Les plateaux surélevés sont conseillés aux intersections où la densité piétonne est forte. Il s'agit de surélever l'ensemble de l'intersection.

Ces plateaux peuvent être envisagés sur tout type d'intersection, du carrefour simple au carrefour giratoire.

Caractéristiques des plateaux :

- une hauteur de 10 cm par rapport à la chaussée,
- des rampes faibles d'une longueur de 1m à 1,4 m maximum,
- pentes des rampants 5 à 10%.

d- réalisation de zones 30

Selon ce texte : « Le terme Zone 30 » désigne une section ou un ensemble de sections de routes de circulation homogène, où la vitesse est physiquement limitée à 30 km/h, et dont les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation et font l'objet d'aménagements spécifiques ».





La zone 30 pourra être aménagée sur une distance de 200 mètres à 2 kms.

e- politique de « quartiers tranquilles »





Elle est appliquée surtout dans des zones résidentielles ou des quartiers de petite taille, il s'agit d'interdire le transit par :

- la mise en impasse pour les automobilistes de certains axes (valorisation avec une placette de quartier, aménagements paysagers, simple barrière …) tout en maintenant les cheminements « modes doux »,
- la mise en sens unique de certaines voies : les voies de circulation gagnées, sont utilisées pour valoriser l'espace urbain ou pour créer plus de stationnements pour les résidents,
- la création d'une circulation en boucles : l'automobiliste est renvoyé sur l'axe structurant duquel il est venu.

Mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics





Les aménagements adaptés aux personnes à mobilité réduite, doivent être entendus comme étant accessibles de fait, à l'ensemble des déplacements piétons :

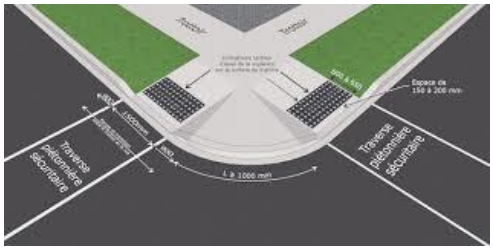
- 1,40 m de largeur minimum pour le passage d'un seul fauteuil.
- 1,80 m de largeur minimum pour le passage de deux fauteuils.

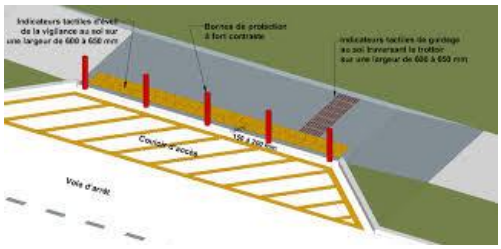




Les pentes doivent être limitées à moins de 5 % de dénivelé avec des paliers de repos tous les 10 mètres : - Pente de 5 %.

- Paliers de repos de 1,40 m de long mini tous les 10 m au-delà de 4 %.





La création d'abaissement de trottoir (bateaux) doit être systématique.

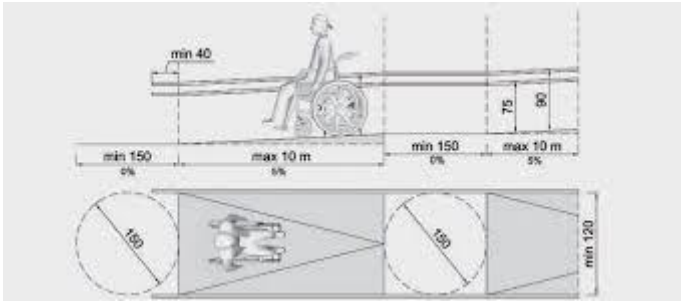
Au droit des traversées piétonnes, les passages seront aménagés au niveau de la chaussée (soit par un abaissement du trottoir soit par élévation de la chaussée) et équipés de bandes podot-tactiles.

Les feux tricolores sont installés avec des dispositifs sonores.

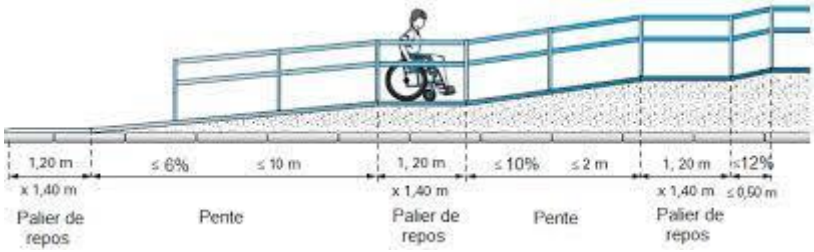




En cas de stationnement longitudinal, le trottoir se substituera au stationnement jusqu'à la voie de circulation.

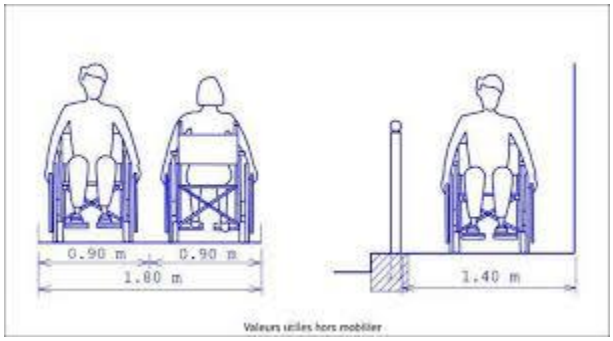


- Aménagement d'un trottoir « en bateaux », avec normes minimales.
- Aménagement des traversées piétonnes accessibles.
- Ressauts de 2 cm maximum et de 4 cm si chanfrein à 1/3.
- Dévers de 2 % maximum.



Le positionnement du mobilier urbain (de type potelets, éclairage public, plantations, poubelles, bancs, etc.) ne doit pas gêner la circulation des personnes à mobilité réduite.

Aucun mobilier ne peut être posé sur le cheminement piéton dont l'espace minimum de circulation est fixé à 1,40m.



Les cheminements piétons et les accès pour les personnes à mobilité réduite doivent être indiqués de manière claire et visible.