

# LE TROTTOIR ET L'ACCOTEMENT : LEURS USAGES ET PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

## L'essentiel

*Le trottoir est un espace aménagé de largeur variable, séparé de la chaussée via une dénivellation et longeant principalement les rues, ponts, quais...<sup>1</sup>*

*L'accotement est un espace aménagé de largeur variable entre la chaussée et le fossé, la noue, le talus... Il est peut être enherbé ou revêtu.*

*Ce sont des espaces favorisant le cheminement sécurisé des piétons (et des cyclistes / EDPM<sup>2</sup> pour l'accotement), hors circulation des véhicules motorisés. A ce titre, Nantes Métropole respecte les règles de l'art et proscrit le stationnement sur trottoir.*

## 1. RÉFÉRENCES

### 1.A. CODE DE LA ROUTE :

#### Article R412-34

« **I.** - Lorsqu'une chaussée est bordée d'emplacements réservés aux piétons ou normalement praticables par eux, tels que trottoirs ou accotements, les piétons sont tenus de les utiliser, à l'exclusion de la chaussée. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux aires piétonnes et aux zones de rencontre.

**I bis.** - Les enfants de moins de huit ans qui conduisent un cycle peuvent utiliser les trottoirs ou accotements, sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

**II.** - Sont assimilés aux piétons :

1° Les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirme, ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur ;

2° Les personnes qui conduisent à la main un engin de déplacement personnel motorisé un cycle ou un cyclomoteur ;

3° Les personnes qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes ou circulant à l'allure du pas.

**III.** - La circulation de tous véhicules à deux roues conduits à la main est tolérée sur la chaussée. Dans ce cas, les conducteurs sont tenus d'observer les règles imposées aux piétons. »

<sup>1</sup> Les dictionnaires de référence définissent une notion qui ne l'est pas dans le code de la route :

- Littré : « Banquette pratiquée le long des ponts, des quais et des rues, **pour la commodité des gens à pied** »

- Académie Française : « Espace surélevé ménagé sur le côté d'une chaussée, d'un quai, d'une rue **pour le passage des piétons.** »

De plus, récemment [le 8 Mars 2022, la Cour de cassation](#) a défini la notion de trottoir : Constitue un trottoir, au sens des articles R. 412-7, R.412-34, R. 417-10 et R. 417-11 du code de la route, la partie d'une voie urbaine qui longe la chaussée et qui, surélevée ou non, mais distinguée de celle-ci par une bordure ou tout autre marquage ou dispositif, est réservée à la circulation des piétons

<sup>2</sup> Engins de déplacement personnel motorisés

**Article R415-11 :**

Tout conducteur (y compris cycliste) est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant,

- au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée
- ou manifestant clairement l'intention de le faire
- ou circulant dans une aire piétonne ou une zone de rencontre.

**Article R417 – 10 :**

I.-Tout véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être placé de manière à gêner le moins possible la circulation.

**Article R417 - 11 :**

I.-Est considéré comme très gênant pour la circulation publique l'arrêt ou le stationnement sur les trottoirs (amende : 135 euros) – Pas de dérogation possible

■ **Article L. 2213-2 du CGCT(Code Général des Collectivités Territoriales) :**

Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux.

■ **La réglementation PMR en vigueur :**

Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

■ [Le guide métropolitain « Accessibilité piéton - Principes d'aménagement et confort pour tous »](#)

## 2. LES USAGES DU TROTTOIR

Ces espaces sont recherchés par les piétons, car ils apportent un **sentiment de sécurité** vis-à-vis des engins motorisés grâce au dénivelé avec la chaussée ou à un revêtement différencié. Ils sont de fait très convoités par d'autres usagers vulnérables, tels que les cyclistes et utilisateurs d'EDPM .

Lorsque les cyclistes et conducteurs d'EDPM circulent sur une piste cyclable contiguë et à niveau du trottoir, ils génèrent des craintes chez les piétons. Il est donc préconisé une vigilance sur les fonctions attribuées au trottoir et accotement, d'autant plus quand une population fragile y chemine telle que les enfants, les aînés et les Personnes à Mobilité Réduite (PMR). La Métropole préconise désormais en priorité l'aménagement de pistes cyclables dénivelées par rapport au trottoir (par exemple à niveau de chaussée, séparée d'une bordure double vue ou à mi-niveau) : Voir la fiche 1.2 du Guide vélo : [Vélo à niveau du trottoir et cohabitation piétons - cyclistes](#)

Parmi les défis à relever dans les aménagements d'aujourd'hui, le vieillissement de la population en est un d'importance. La réglementation sur l'accessibilité des PMR impose des caractéristiques techniques précises à respecter pour favoriser le confort d'usage minimal de ces usagers fragiles, leur sécurité et surtout une ville « inclusive »<sup>3</sup>. Le [guide métropolitain « Accessibilité piéton - Principes d'aménagement et confort pour tous »](#) développe cette thématique indispensable à la conception des espaces publics.

Pour un usage confortable, trottoir et accotement doivent être bien aménagés afin d'inciter à la marche, d'autant plus que ce mode de déplacement contribue à une bonne santé psychique et physique<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> *Espaces urbains et services de la ville accessibles sans restriction*

<sup>4</sup> *Rappelons que la marche est le mode le plus utilisé (60 % en milieu urbain). « La marche répond à la demande des habitants de se réapproprier la rue. **Le trottoir est le besoin essentiel des piétons : pas de trottoir, pas de piéton** » -*

### 3. STATIONNEMENT ET TROTTOIR

- **Jurisprudence** - (Cour administrative d'appel (CAA NANTES, 21 septembre 2018 – N° 17NT02809) :  
« contrairement à ce que soutient la requérante, l'article R. 417-10 du code de la route n'interdit pas que le maire, pour des raisons de sécurité et si la configuration de la voie publique et les contraintes en résultant le rendent nécessaire, autorise le stationnement des véhicules automobiles sur une partie des trottoirs normalement dévolus à la circulation piétonnière à condition que, par un marquage au sol adéquat des emplacements autorisés, un passage suffisant soit réservé au cheminement des piétons et à leur accès aux habitations ou aux commerces riverains ».  
=> L'aménagement de places de stationnement doit respecter les textes relatifs à l'**accessibilité** et maintenir une largeur minimale de cheminement de 1,40 m, libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel<sup>5</sup>.  
=> Dans cette affaire jugée en septembre 2018, le stationnement dans deux rues a été jugé illégal car ne remplissant pas ces conditions.

- **Règles de l'art (CEREMA<sup>6</sup>) - (fiche n°28 – Encombrement des trottoirs – août 2010) :**  
« Le stationnement communément dénommé "à cheval sur trottoir", source constante de débordement sur le reliquat de trottoir, est à proscrire. »

=> **Nantes Métropole proscrit le stationnement à cheval sur trottoir**

### 4. LE SCHÉMA DIRECTEUR ACCESSIBILITÉ DE LA VOIRIE ET DE L'ESPACE PUBLIC (SDAVE)

Le principe de continuité de l'accessibilité de la chaîne de déplacement imposé par la Loi du 11 février 2005 est incontournable pour les aménageurs de l'espace public. Pour y répondre le SDAVE est un outil stratégique validé au conseil métropolitain en février 2016.

Il recense et classe sur l'ensemble du territoire les lieux et itinéraires qui seront à rendre accessibles en priorité (niveaux 1, 2 et 3) sur 600 kilomètres environ et pour trois types de handicap : « mal marchant » « non marchant » « mal et non voyant ». Ces itinéraires ont été diagnostiqués, analysés et expertisés en accord avec le Conseil Métropolitain de l'Accessibilité Universelle (CMAU) et en lien avec les pôles et les équipes de quartiers / communes.

Le niveau d'accessibilité de ces trottoirs sélectionnés et géolocalisés est consultable sur NaoGéow. La mise à jour de ces données a été effectuée fin 2019 - début 2020.

Évidemment, l'accessibilité universelle est à prendre en compte lors de chaque projet sur l'ensemble du territoire et pas uniquement sur les tronçons du SDA, ceci afin d'améliorer les trottoirs non conformes pour renforcer le bien-être de tous (personnes âgées, accidentées de la vie, enfants en bas âge, familles en poussettes, livreurs, touristes avec valises,...).

**Rappelons que ce qui s'avère nécessaire pour 10 % de la population est utile pour 40 %, et confortable pour 100 % des usagers.**

*Webinaire du Céréma du 11 juin 2020 « quels aménagements pour les piétons pour le déconfinement ? Et pour après ? Intervention de l'association « Rue de l'Avenir ».*

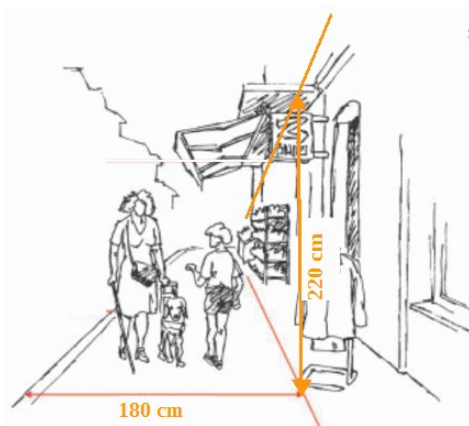
*5 arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics*

*6« \*Une recommandation émise par un organisme public compétent ou même par une organisation professionnelle constitue un élément de l'état de l'art qui s'impose à toute personne réputée compétente professionnellement (dont les collectivités locales). Le cas échéant, tout praticien peut donc être amené à justifier (y compris devant les juridictions) les raisons pour lesquelles il n'a pas respecté l'état de l'art. A contrario, le maître d'ouvrage (par exemple le Maire d'une commune) n'est pas tenu par l'état de l'art qu'il n'est pas réputé connaître. Sa responsabilité peut toutefois être engagée s'il a sciemment refusé de suivre les conseils d'une personne compétente y faisant référence. »*

## 5. L'AMÉNAGEMENT D'UN TROTTOIR ET D'UN ACCOTEMENT CONFORTABLE

### 5.A. L'AMÉNAGEMENT DU TROTTOIR

Il doit suivre la réglementation en tous points. La largeur utile d'un trottoir pour la vie locale doit atteindre les dimensions adaptées à l'intensité d'usage que l'on souhaite atteindre.



Pour qu'il soit emprunté sereinement, la charte d'aménagement métropolitaine préconise une largeur minimale de **1,80 m libre de tout obstacle** rendant possible le croisement de poussettes ou de deux piétons encombrés, soit plus que ce que prescrit la réglementation (1,40 m).

La largeur du trottoir doit varier en fonction du flux piéton et doit toujours être pensée au maximum. Par exemple, des largeurs de 3 à 5 mètres sont davantage adaptées dans le cas d'une école, d'un commerce, d'un gymnase, ...tout type d'ERP de catégorie I,II ou III apportant beaucoup de fréquentation..

#### Gabarit cheminement hors obstacle

En 2020, le Covid a imposé une distanciation physique pour protéger chaque citoyen de ce virus : une largeur nécessaire sur trottoir de 2m50 est recommandé par le CEREMA :

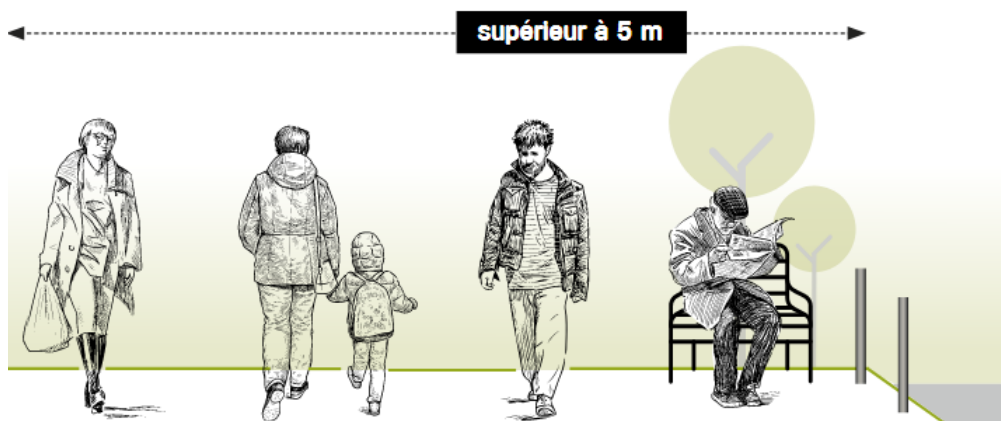
**Des trottoirs de plus de 2,5 m pour concilier cheminement et attente des piétons**

Le Cerema recommande dans ses guides une largeur de trottoir de 2,50 m. Ceci permet de respecter une largeur minimale de cheminement sans obstacle de 1,40 m imposée par la réglementation accessibilité, tout en laissant la place nécessaire au mobilier urbain, le cas échéant.

La nouvelle règle de distanciation physique pour des raisons sanitaires démontre, une fois de plus, l'intérêt de trottoirs de plus de 2,50 m, dégagés de tout obstacle. Elle permet, en effet, d'observer une distance de 1 m entre deux piétons.

Extrait du guide express du CEREMA (Mai 2020) : [Aménagements provisoires pour les piétons : tester pour aménager durablement](#)

Dans certaines configurations, le CEREMA recommande même une largeur supérieure à 5 m.



*Dans des rues où les flux piétons sont très importants (magistrales piétonnes, grands boulevards, rues touristiques, rues commerçantes...) ou bien à proximité d'équipements, il est préférable de dimensionner plus généreusement encore les espaces dédiés aux piétons.*

Extrait du guide express du CEREMA (Mai 2020) : [Aménagements provisoires pour les piétons : tester pour aménager durablement](#)

## 5.B. L' AMÉNAGEMENT DE L'ACCOTEMENT

Le trottoir est parfois inexistant, les accotements revêtus le remplacent (en stabilisé ou autre). Lors du croisement de véhicule, les piétons (ainsi que les cyclistes) ne disposent plus de place sur la chaussée et se réfugient donc sur ces accotements plus ou moins praticables. **Il doit donc assurer un cheminement stable pour les piétons, sans être imperméable<sup>7</sup>.**



Exemple : Rue du port, lieu-dit Télindière St-Jean-de-Boiseau

Pour les largeurs préconisées, voir [fiche 1.4](#) du guide Vélo : [L'aménagement des accotements hors agglomération](#)

<sup>7</sup> Travail en cours sur les revêtements perméables (en attente d'un retour d'expérience des pôles + benchlarking des entreprises travaux publics)

## 5.C. CAS PARTICULIER D'UN TROTTOIR OU D'UN ACCOTEMENT LONGEANT UNE NOUE OU UN FOSSÉ<sup>8</sup>

Le PLUM et plus particulièrement le zonage pluvial, privilégie la gestion à ciel ouvert des eaux pluviales. Le maintien ou la création de fossés et de noues constituent un enjeu majeur. Cela permet de répondre à de multiples objectifs de la ville écologique et solidaire vers une gestion des eaux pluviales mieux intégrée à l'aménagement.

L'arrêté du 15 janvier 2007 indique : « un garde-corps permettant de prendre appui est obligatoire le long de toute rupture de niveau de plus de 0,40 mètre de hauteur ». Cet article qui s'applique à une rupture de niveau verticale à l'aplomb d'un cheminement (à 90° pour une rampe d'accès à un ERP<sup>9</sup> par exemple) est à relativiser en bord de noue ou de fossé. Le risque de chute ne peut être tout à fait éliminé, mais il est faible. Dans tous les cas, il ne doit pas être un argument pour buser un fossé.

Il est possible de protéger facilement le piéton contre le risque de chute à l'aplomb d'un fossé ou d'une noue en respectant deux règles simples :

- Conserver une bande enherbée (bande neutre) la plus large possible (>0.9 m) entre le cheminement et le haut de la berge de l'ouvrage. Cette largeur ne devra pas être prise au détriment des espaces piétons et/ou cycles, d'une part, ni des pentes de berge de l'ouvrage, d'autre part.

A noter que la largeur réglementaire du cheminement est dans ce cas précis de 1,20 m (pas d'obstacle type façade de part et d'autre du cheminement).

- Concevoir des dispositifs superficiels, peu profonds et en pente douce avec des profils très évasés.
  - → Pour les fossés, il sera recherché des pentes de berge de 2 (h<sup>10</sup>) pour 1 à 3 (h) pour 1 au minimum.
  - La profondeur d'un fossé n'excède que très rarement 1,50 m,
  - → Pour les noues, il sera recherché des pentes de berge de 3 (h) pour 1 à 4 (h) pour 1 au minimum et une profondeur maximale de 1 m.

**Il ne devra pas être mis en œuvre de garde-corps ou dispositifs équivalents** afin de garantir la gestion ultérieure de ces ouvrages comme le curage des fossés (sauf cas ponctuel sur le linéaire et risque particulier avéré).

**Le busage du fossé (ou de la noue) est interdit** (sauf cas strictement obligatoire, ponctuel, limité sur le linéaire et risque particulier avéré avec la mise en place de mesures compensatoires). L'acquisition d'une bande de terrain pour éloigner le cheminement voire reconstituer la noue ou le fossé sera recherchée en priorité.

<sup>8</sup> **Fossé** : ouvrage linéaire à ciel ouvert et végétalisé, de collecte d'évacuation des eaux de ruissellement. Cette technique alternative recommandée par Nantes Métropole, présente de nombreux bienfaits.

**Noue** : Une noue est un large fossé, un espace vert à ciel ouvert, en creux servant au recueil, à la rétention, à l'écoulement et à l'infiltration des eaux pluviales. Peu profonde (1 m maximum), temporairement submersible, végétalisée (engazonnée ou plantée) avec des pentes de berges douces (3 pour 1), elle est le plus souvent linéaire mais sa forme ou son profil peuvent être de géométrie variable. En plus de sa fonction hydraulique, la noue est un véritable espace paysagé plurifonctionnel propice au développement de la biodiversité et accessible par temps sec.

<sup>9</sup> ERP : Établissement Recevant du Public

<sup>10</sup> h étant la hauteur maximale mesurée entre le bord du cheminement piéton le plus proche de l'ouvrage et le fond de ce dernier.