

Documentation technique

Passage supérieur



Les passages supérieurs sont particulièrement recommandés lorsque, pour des raisons de sécurité, la mobilité douce peut difficilement traverser la chaussée. Cependant, on ne peut gagner en sécurité que si le passage supérieur est réellement utilisé. Un aménagement attrayant ainsi qu'une intégration adéquate à la topographie sont donc des conditions indispensables. Le type et la hauteur des garde-corps doivent être choisis en fonction des utilisateurs. En outre, si le passage est destiné aux piétons et aux cyclistes, il convient de tenir compte d'exigences particulières en matière de sécurité routière.

1. Aspects juridiques

Les «passerelles pour piétons» sont indiquées par le signal 4.13 de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR).

En vertu de l'article 47 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR), les piétons ont l'obligation d'utiliser ces installations lorsqu'elles se trouvent à moins de 50 m de l'endroit où ils souhaitent traverser.

2. Principes d'utilisation

En principe, les passages supérieurs ne conviennent qu'aux traversées ponctuelles.

Il s'agit donc d'ouvrages qui permettent aux piétons ou aux cyclistes de traverser des voies de circulation par une passerelle. La première étape en matière de planification sera donc de clarifier les besoins.

La deuxième étape consistera à définir les groupes d'utilisateurs. Il s'agit de déterminer si le passage inférieur est uniquement destiné aux piétons, aux cyclistes ou aux deux types d'utilisateurs. Ceci a en effet une influence sur le tracé, le mode de guidage (séparé ou mixte) et la signalisation.

3. Recommandations

Pour des raisons de sécurité, une attention particulière doit être accordée aux aspects suivants:

La traversée à niveau de la chaussée alors qu'un passage supérieur existe à proximité peut être très dangereuse car les conducteurs de véhicules automobiles ne s'attendent pas à rencontrer des piétons sur la chaussée à cet endroit. Pourtant, les piétons sont particulièrement réticents à faire un détour lorsque celui-ci implique un dénivelé. Afin de garantir que le passage supérieur sera réellement emprunté, il est important de l'intégrer dans le réseau des chemins piétonniers. De plus, un passage supérieur ne doit être prévu que s'il ne nuit pas à l'attractivité de la liaison piétonne. Les terrains en pente conviennent tout à fait en raison du dénivelé existant.

Si le volume de trafic de la route à traverser est très élevé, il peut être plus intéressant d'utiliser un passage supérieur que d'attendre le moment opportun pour traverser. Ceci est notamment le cas lorsque le trafic journalier moyen (TJM) est d'au moins 20 000 véhicules/jour ou lorsqu'il y a plus que deux voies de circulation.

Si le passage est prévu pour les piétons et les cyclistes, il faudra tenir compte d'exigences spéciales. Ces dernières concernent surtout la façon de séparer les deux types d'utilisateurs (au niveau de la construction et du marquage) ainsi que les largeurs nécessaires en fonction des cas de croisement ou de dépassement déterminants.

Lors de la construction de passages supérieurs, l'accent doit être mis sur les limitations du champ visuel dues aux dispositifs de retenue (effet de palissade en raison des garde-corps fermés) au niveau des coins du passage.

Il convient surtout de choisir un guidage des cyclistes empêchant tout conflit avec des piétons ou des cyclistes qui pourraient surgir de derrière les systèmes choisis.

Les exigences concernant les personnes à mobilité réduite (ascenseurs, rampes) et les dispositions de la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) doivent également être respectées. Le

signal 4.13 «Passerelle pour piétons» de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) doit être apposé.

4. Dimensions

Des informations détaillées en matière de géométrie et d'aménagement des passages supérieurs sont disponibles dans la norme VSS 40 247. Des garde-corps sont à mettre en place si la hauteur de chute dépasse 1 m. Si l'ouvrage est exclusivement destiné au trafic piétonnier, des garde-corps de 1,1 m suffisent généralement. Pour les cyclistes, il faut prévoir des garde-corps de 1,3 m de hauteur.

Des informations détaillées sur la construction et dispositifs de protection sont disponibles dans la norme VSS 40 568 ainsi que dans la documentation technique du BPA «Garde-corps et clôtures» 2.429-2017/BM.004.

5. Sources

- Confédération:
 - Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) du 13 décembre 2002. RS 151.3.
 - Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) du 5 septembre 1979. RS 741.21.
 - Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) du 13 novembre 1962. RS 741.11.
- Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS), Zurich. Normes:
 - VSS 40 200; 2019. *Profil géométrique type; principes généraux, définitions et éléments.*
 - VSS 40 201; 2019. *Profil géométrique type; dimensions de base et gabarit des usagers de la route*
 - VSS 40 202; 2019. *Profil géométrique type; élaboration.*
 - VSS 40 247; 2019. *Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues légers; passages supérieurs.*
 - VSS 40 568; 2019. *Sécurité passive dans l'espace routier; garde-corps.*
- Bureau de prévention des accidents BPA. Documentations techniques:
 - *Garde-corps et clôtures.* 2.429-2017/BM.004.
 - *Chicane pour le trafic cycliste.* 2.431-2016/BM.007.
 - *Chicane pour le trafic piétonnier.* 2.432-2016/BM.008.

Ce document comporte des conseils et principes d'aménagement et/ou d'exploitation du point de vue de la sécurité routière. Il ne se substitue en aucun cas aux lois et normes applicables.