

- Respecte les normes du Code de construction du Québec - Chapitre 1, Bâtiment et du Code national du bâtiment - Canada 2005 (modifié).
- Constitue le résultat du vécu des personnes ayant une déficience, de l'expertise des professionnels de l'IRD PQ et de la Ville de Québec ainsi que de la recherche de pratiques exemplaires.
- Correspond à la « zone confort » pour l'ensemble des utilisateurs.



OBJECTIFS

Assurer la localisation appropriée des intersections et des contrôles en place.

Donner les moyens nécessaires pour permettre une traversée sécuritaire.

- Permettre de reconnaître visuellement ou tactilement une intersection, particulièrement en présence d'un bateau-pavé.
- Assurer la localisation et l'identification du contrôle de circulation (bouton-optique) afin de pouvoir amorcer la traversée au moment opportun.

- Permettre le maintien de l'alignement en ligne droite lors de la traversée pour minimiser les risques de désorientation des personnes ayant une cécité complète.
- Permettre des déplacements sécuritaires et confortables lors des traversées de rues.



Traverse de rue



Signaux lumineux

CRITÈRES DE DESIGN

Voies présentant des configurations particulières rendant la traversée difficile, nécessitant un traitement spécial pour en augmenter l'accessibilité :

- intersections à angle différent de 90 degrés;
- carrefours giratoires;
- carrefours en « T » ou désaxés;
- carrefours avec îlot de dérivation;
- carrefours avec terre-plein central;
- carrefours à grands rayons;
- rues très larges présentant un danger de déviation dans la traversée pour les personnes ayant une incapacité visuelle;
- carrefours avec patrons de circulation particuliers (beaucoup de trafic tournant ou peu de trafic sur une des approches).

BATEAUX- PAVÉS

Accès et aire de manœuvre :

(voir Fiche n° 11 : « Trottoirs et liens piétonniers »)

- conçus sur une surface uniforme, continue et antidérapante, même lorsque mouillée;
- localisés dans le prolongement du cheminement piétonnier libre à la circulation;

- munis de motifs de couleurs contrastantes d'au moins 70 % ou de bandes décoratives facilitant leur localisation;
- hauteur biseautée maximale du trottoir abaissé par rapport à la surface du pavage de 13 mm sans être réduite à 0 afin de permettre aux personnes utilisant une canne blanche de détecter la transition entre le trottoir et la rue (voir dessin page 87);
- idéalement, l'arête doit être biseautée;
- bouches d'égout pluvial localisées en dehors des traversées.

Sécurité fonctionnelle :

- nombre de joints sur un trottoir réduit au minimum requis par les normes de construction;
- joints décoratifs à éviter ou à limiter à l'effleurement des surfaces;
- traits sciés et scellés ou insertion d'éléments décoratifs à privilégier;
- déneigement approprié du passage entre le trottoir et la rue;
- suivi rigoureux du respect des responsabilités et des contrats d'entretien des trottoirs et des rues à privilégier;
- axes de déplacement libre d'amas de neige en alignement, en tout temps durant l'hiver.



Bateau-pavé

## CRITÈRES DE DESIGN

## TRAVERSES DE RUES

## Accès et aire de manœuvre :

Délimiter de façon visuelle et tactile l'aire de traversée.

- limiter autant que possible la longueur des traversées de piétons;
- favoriser les traversées en ligne droite;
- démarquer visuellement la transition entre le trottoir et la rue (en plus du 13 mm de dénivellation);
- éclairer la traverse de rue de façon à créer un couloir lumineux;
- favoriser la détection du corridor de traversée en utilisant des matériaux de texture et de couleurs différents de la chaussée adjacente (contraste idéalement de 70 %);
- développer le marquage tactile de la ligne médiane de la traversée;
- éviter les textures à relief trop important;
- utiliser des surfaces propices à l'avertissement tactile et visuel résistant aux conditions hivernales du Québec pour annoncer les bateaux-pavés et les aires de traversées de rues;
- préserver la visibilité des piétons en limitant l'occupation des lieux (stationnement, mobilier urbain, etc.)
- éviter la surcharge auditive;

## Sécurité fonctionnelle :

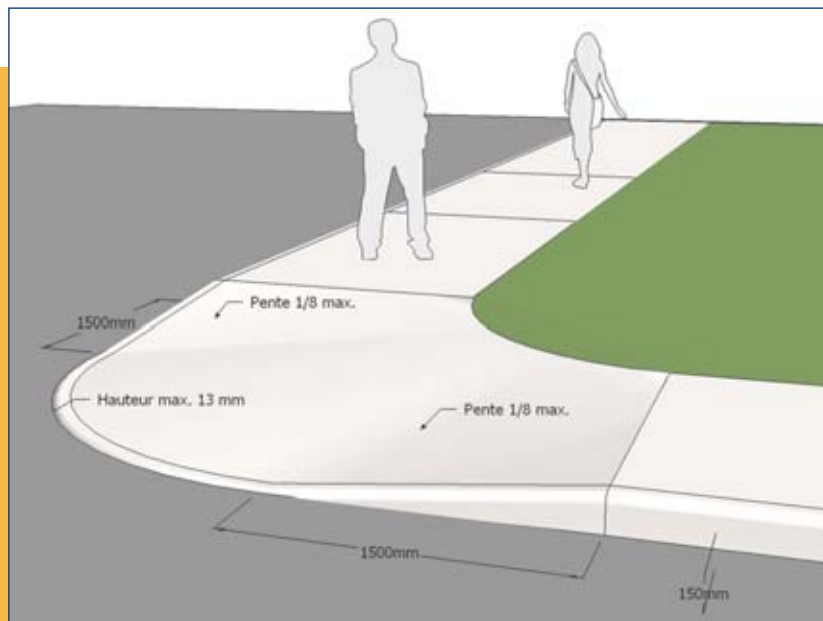
- nombre de joints sur une traverse de rue réduit au minimum requis par les normes de construction;
- joints décoratifs à éviter ou à limiter à l'effleurement des surfaces;
- traits sciés et scellés ou insertion d'éléments décoratifs à privilégier;
- déneigement approprié du passage entre le trottoir et la rue;
- suivi rigoureux du respect des responsabilités et des contrats d'entretien des trottoirs et des rues à privilégier.

## SIGNALISATION LUMINEUSE

Favoriser la mise en place de phases exclusives à décompte numérique aux carrefours munis de feu de piéton.

## Accès et aire de manœuvre :

- favoriser l'utilisation des boutons-optiques dans l'axe de déplacement des piétons;
- assurer l'accessibilité des boutons-optiques durant toute l'année, sur une surface uniforme, continue et antidérapante, même lorsque mouillée;



Bateau-pavé



Bouton-optique

CRITÈRES DE DESIGN

- installer le bouton d'appel à une hauteur de 1 m à 1,25 m de la surface du trottoir;
- porter une attention particulière au déneigement.

**Sécurité fonctionnelle :**

- assurer la meilleure visibilité possible de la signalisation lumineuse, et ce quel que soit le degré d'éblouissement;
- mettre en place toute l'information nécessaire afin de permettre aux piétons de traverser au bon moment et de manière sécuritaire;
- prévoir l'ajout d'une phase sonore pour piétons à la signalisation lumineuse (sur recommandation des spécialistes en orientation et mobilité pour les personnes ayant une incapacité visuelle).

**SIGNAUX SONORES**

À la suite d'une demande et suivant la recommandation des spécialistes en orientation et mobilité pour la clientèle ayant une incapacité visuelle, implanter des feux sonores aux carrefours dont la circulation présente des difficultés d'interprétation pour certains piétons.

**Accès et aire de manœuvre :**

Les éléments suivants sont à privilégier pour assurer la meilleure compréhension possible du message chez les usagers, de même que leur sécurité.

L'ensemble des composantes suivantes sont assujetties aux normes du MTQ, Tome V :

- signal sonore comportant un message d'engagement et de dégagement;
- niveau sonore approprié et ajustable;
- temps de la phase piétonne en fonction de la longueur de la traversée et d'une vitesse de marche variant de 0,9 m à 1,3 m par seconde, selon le type de clientèle à desservir.

AUTRES RÉFÉRENCES

Articles du Code de construction du Québec  
Chapitre 1 - Bâtiment, et Code national du bâtiment -  
Canada 2005 (modifié)

Pour les bâtiments visés par la partie 3 du Code  
(article 1.3.3.2.) : 3.8.3.2

**Publications :**

- Richard, P., *Guide normatif d'accessibilité universelle*
- RTIG, *Meeting the needs of disabled travellers*
- *Transports Québec, Signalisation routière, Tome V*
- Ville de Québec, Cahier des charges spéciales et des clauses techniques

**Fiches complémentaires :**

- Fiche n° 6 : « Information et signalisation »
- Fiche n° 11 : « Trottoirs et liens piétonniers »
- Fiche n° 15 : « Sentiers »