

Fiche technique (**projet**)

Potelets « fusibles », « auto-relevables » et « à mémoire de forme » en France et à l'étranger : définitions, intérêt pour les piétons et cyclistes, cas et fournisseurs en France, en Espagne et aux USA.

+ Annexes- Quelques articles sur les dangers potelets rigides et du mobilier urbain rigide (plots, barrières anti-stationnement, panneaux de signalisation), et les positions des associations d'usagers de la route.

Par l'Association Deux Pieds Deux Roues (ex association Vélo) – Délégation régionale de l'AF3V -

Rédacteur : Julien Savary

Document provisoire - Version 5- 30 décembre 2013-

Sommaire :

= 1- Définitions

= 2- Intérêt des potelets « fusibles », « auto-relevables » et « à mémoire de forme » pour les cyclistes, piétons et motocyclistes

= 3- Cas de potelets « fusibles, « auto-relevables » et « à mémoire de forme sur Voies Vertes et pistes cyclables en France et aux USA

= 4- Fournisseurs de potelets « fusibles, « auto-relevables » et « à mémoire de forme en France et aux USA

= 5- Annexe 1-

Documents sur les dangers des potelets rigides et du mobilier urbain rigide (plots, barrières anti-stationnement, panneaux de signalisation)

= 6- Annexe 2-

Les positions des associations d'usagers de la route (motocyclistes, cyclistes) : non au mobilier urbain rigide, oui au mobilier urbain souple, ou flexible... et à l'absence de mobilier.

1- Définitions

Les potelets « fusibles », « auto-relevables » et « à mémoire de forme » sont conçus pour céder ou plier sous la forte pression d'un véhicule automobile. Leur intérêt principal, pour les collectivités locales, est de réduire les coûts de réparation ou remplacement en cas de choc ...

Les potelets « fusibles » ou « frangibles », souvent métalliques, basculent et se cassent ou se sectionnent à la base à cause d'un « point de faiblesse ». Ils doivent être réparés. Exemple : « poteaux pompiers ».

Les potelets « auto-relevables », légers et en élastomère, basculent en pivotant à partir d'une base, et se relèvent ensuite grâce à des ressorts

(câbles) incorporés. Ils ne doivent pas être réparés après un choc.

Les potelets « à mémoire de forme », en élastomère, plient plus ou moins selon la pression exercée lors du choc, et se redressent ensuite car leur matière (élastomère) le permet. Leur rigidité-souplesse est variable selon les fabricants et les modèles. Ils ne doivent pas être réparés après un choc pouvant entraîner un aplatissement complet.

2- Intérêt des potelets « fusibles », « auto-relevables » et « à mémoire de forme » pour les cyclistes, piétons et motocyclistes

L'AF3V et les associations de cyclistes s'intéressent aux potelets « fusibles » ou « auto-relevables » ou « à mémoire de forme » car ils peuvent réduire l'importance des dommages corporels d'un cycliste ou d'un piéton en cas de choc (voir Annexe 1- Documents sur les dangers des potelets rigides et du mobilier urbain rigide).

De ce point de vue ces trois types de potelets peuvent être classés par intérêt décroissant, du plus intéressant au moins intéressant :

Les potelets « auto-relevables », qui cèdent jusqu'à basculer complètement sous une faible pression, présentent un grand intérêt : ils réduisent beaucoup la gravité des blessures en cas de choc.

Les potelets « à mémoire de forme », en élastomère, plient sous une pression plus forte que les potelets « auto-relevables », mais peuvent être conçus pour avoir une grande souplesse sous les chocs (cas des potelets X-last pour Autolib). Ils présentent un intérêt important car ils réduisent la gravité des blessures en cas de choc par des motocyclistes ou des cyclistes. Des tests en laboratoire ont démontré cette propriété (voir la vidéo X-Last) ;

Les potelets « fusibles », qui ne cassent que sous un choc violent, paraissent les moins intéressants.

Rappel : Pourquoi l'AF3V demande des « potelets fusibles » ou « auto-relevables » ou « à mémoire de forme » sur les pistes cyclables et les Voies Vertes, voir : <http://www.vvv-sud.org/psp-barrieresvoiesvertes.html>
Ou lien direct : <http://www.vvv-sud.org/psp-barrieresvoiesvertes.html#typeb>

3- Cas de potelets « fusibles, « auto-relevables » et « à mémoire de forme » sur Voies Vertes et pistes cyclables en France et aux USA

Cas 1- Potelets auto-relevables Signoflex sur la Voie Verte de la Tinée (France)

Dans la vallée de la Tinée entre Isola et Saint-Étienne-de-Tinée, une trentaine de potelets auto-elevables de type "délinéateur Signoflex" de hauteur 93 cm ont été installés sur une voie verte de 12km à la satisfaction des cyclistes. On en rencontre aussi quelques-uns sur la promenade des Anglais à Nice.

Ces potelets sont commercialisés par la société Aximum (ex Sodirel) située à Uchaux (84).

Chacun se compose d'une base mobile à fixer au sol et d'un

tube en plastique blanc (hauteur 57 cm à 93 cm). Celui-ci est muni d'un ressort interne et il est relié à la base au moyen de deux câbles.

Ce potelet « délinéateur Signoflex »

Se plie facilement en cas de choc frontal, latéral ou en diagonale, car c'est un système articulé avec rotation à 360°.

Existe en différentes hauteurs dont 120cm.

Peut être couvert de films de différentes couleur, cf pour le bandeau réfléchissant en partie supérieure.

Existe avec méplat (à la place du bouchon).

Ces potelets réduisent beaucoup la gravité des blessures en cas de choc par un piéton, un roller ou un cycliste

Voir deux photos sur la Voie Verte de la Tinée: <http://www.vvv-sud.org/psp-barrieresvoiesvertes.html>

Voir la gamme Signoflex : : <http://www.aximum-ps.fr/produits/balisage-permanent/gamme-signoflex-r/1-8>

Cas 2- Potelets auto-relevables Signoflex sur la piste cyclable de Villeneuve-de-la-Raho (France)

On trouve ce potelet auto-relevable Signoflex en entrée d'une piste cyclable à Villeneuve-de-la-Raho, au sud de Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Il est situé à l'entrée de la piste cyclable – voie verte, en position centrale, juste avant la traversée de la RD , route qui longe le lac de la Raho.

Ce potelet « délinéateur Signoflex » se plie facilement en cas de choc frontal, latéral ou en diagonale, car c'est un système articulé avec rotation à 360°. Une simple pression à la main le fait plier.

Il se repositionne en position verticale dès que l'on relâche la pression.

Ces potelets réduisent beaucoup la gravité des blessures en cas de choc par un piéton, un roller ou un cycliste.

Voir deux photos ici: <http://www.vvv-sud.org/psp-barrieresvoiesvertes.html>

Voir une vidéo du 14-01-2013 :

http://www.dailymotion.com/video/xwsu79_potelet-non-dangereux-plie-en-cas-de-choc-en-entree-de-piste-cyclable_news

Cas 3- Potelets « à mémoire de forme » sur la place Jean Bène à Montpellier

On trouve des potelets flexibles « à mémoire de forme » (fournis par Lacroix signalisation) à Montpellier, sur quelques places ou petits rond-points où ils remplacent des bornes basses qui étaient peu visibles.

Cela s'inscrit dans la politique de limitation du stationnement ou du franchissement par les véhicules motorisés, et l'objectif est d'améliorer l'efficacité de cette politique en évitant les destructions du mobilier urbain (limitation des opérations de remplacement).

Cas 1 : Place Jean Bène, au bord du Lez, en face de la passerelle (accès ligne de tram 1, arrêt Rives du Lez). Cette petite place circulaire a été équipée de 30 potelets flexibles de couleur marron, de hauteur 1,05m, afin d'empêcher le stationnement. Cela crée un cheminement sur le pourtour de la place, en plus du trottoir (place traversée par de nombreux piétons allant des rives du Lez au tram et au centre).

Modèle utilisé : potelet classique marron chez Lacroix Signalisation.

NB : sur de nombreux passages piétons de Montpellier les potelets rigides métalliques sont posés avec un boule blanche au sommet, et une hauteur de 1,20m.

Cas 4- Potelets fusibles ou auto-relevables (type Signoflex) sur des pistes cyclables à New-York

A New-York et dans sa région, les aménageurs utilisent beaucoup de potelets fusibles ou auto-relevables (safe hit posts, or flexible or breakaway bollards). Dans New-York les « safe hits posts » de marque : « Impact recovery Systems » sont placés pour protéger les bandes cyclables.

Voir :

<http://sf.streetsblog.org/2010/04/01/sfmta-installs-more-soft-hit-posts-on-market-street-bike-lane/>

Une photo : piste-newyork.JPG

Cas 5- Piste cyclable protégée par des potelets auto-relevables à Chicago

En 2011 la première piste cyclable protégée (protected separated bike lane) a été créée sur la Kinzie Street à Chicago. Elle possède des potelets auto-relevables (safe hit posts, ou flexible or breakaway bollards), similaires aux potelets auto-relevables Signoflex.

Voir une présentation avec vidéo :

<http://www.streetfilms.org/kinzie-street-the-first-of-many-protected-bike-lanes-for-chicago>

Cas 6- Piste cyclable protégée par des potelets flexibles (soft-hit bollards) à San Francisco

Document canadien sur les « protected bike lanes » avec un cas de piste cyclable séparée par des potelets flexibles (soft-hit bollards) à San Francisco :

<http://cyclo.ca/protected-bike-lanes/where-why-what>

4- Fournisseurs de potelets « fusibles, « auto-relevables » et « à mémoire de forme en France et aux USA

1- Potelets « auto-relevables » de type « délinéateur Signoflex » par Aximum à Uchaux (84)

Voir : : <http://www.aximum-ps.fr/produits/balisage-permanent/gamme->

[signoflex-r/1-8](#)

Aximum

route d'Orange 84100 Uchaux

Tél. standard: +33 (0)4 90 11 16 00 Fax: +33 (0)4 90 51 62 40

Site : <http://www.aximum.fr>

Contact Midi-Pyrénées: Grégory Stephan Tél.: 06 68 17 40 51

Email : stephan@aximum.fr

2- Potelets à haute mémoire de forme Liberty Memory de Lacroix Signalisation

Potelets en polyéthylène (PEBD : souple ou PEHD : rigide).

Voir ici : <http://www.lacroix-signalisation.fr/index.php?id=6885>

Et vidéo ici : http://www.lacroix-signalisation.fr/actualites/potelets_liberty_memory.html

Voir fiche potelets Liberty Memory :

http://www.lacroix-signalisation.fr/fileadmin/template/lacroix_signalisation/e-documentation/liberty-memory/potelet_liberty.html

Voir fiche Potelet à mémoire de forme boule (souple ou rigide) ici :

<http://www.lacroix-city.fr/p-potelet-memoire-de-forme-boule-24.html>

3- Potelets à mémoire de forme X-Last, et lumineux à mémoire de forme Lumart Custom light de Sabacauchou

3-1- Potelets classiques à mémoire de forme : Potelets X-Last

Permettent d'empêcher le passage de véhicules dans les parkings, parcs, jardins ou pistes cyclables. Depuis 2012 disponibles en nombreux coloris. Extrait : « La flexibilité de ce produit permet de proposer le potelet le plus sécurisant comparativement à ceux existants en métal, vissés sur les trottoirs, nuisibles pour les véhicules et les personnes ».

Ces potelets « à mémoire de forme » sont réalisés en élastomère, de différentes couleurs.

Ils se plient en cas de choc par une automobile, ou par un cycliste.

Cette souplesse du potelet (plus grande au sommet qu'à la base) réduit la gravité des blessures en cas de choc par un motocycliste, un cycliste ou un piéton.

Voir le site du fabricant Sabacauchou : <http://www.x-last.com/>

NB : la rigidité des potelets est modulable, cf. pour certains usages ils peuvent être fabriqués « plus flexibles » (cas pour les stations Autolib).

Voir ici : <http://www.x-last.com/index.php?lang=fr>

Voir une vidéo qui montre l'intérêt de sécurité : limitation des risques en cas de choc corporel: [http://www.x-](http://www.x-last.com/index.php?option=com_content&task=view&id=39)

[last.com/index.php?option=com_content&task=view&id=39](http://www.x-last.com/index.php?option=com_content&task=view&id=39)

Ces potelets « à mémoire de forme » X-last sont posés dans les 500 stations Autolib de Paris (innovation dans le cadre d'un appel à projet).

Il s'agit du modèle « boule » de couleur bronze avec un sommet blanc. Ce modèle a été choisi pour que les pare-chocs des petites voitures électriques Autolib ne soient pas abîmés en cas de choc. Cette souplesse du potelet (plus grande au sommet qu'à la base) réduit la gravité des blessures en cas de choc par un motocycliste, un cycliste ou un piéton.

Voir article du 10-01-2013 : <http://www.decision-achats.fr/Breves/Des-potelets-a-memoire-de-forme-pour-Autolib-50712.htm>

Voir quatre photos ici: <http://www.vvv-sud.org/psp-barrieresvoiesvertes.html>

Voir une **vidéo** : http://www.dailymotion.com/video/xx05i6_potelet-peu-dangereux-se-deforme-en-cas-de-choc-sur-les-stations-autolib-a-paris_news

3-2- Bornes et Potelets lumineux Lumart Custom light en matériau de synthèse à mémoire de forme (reprennent leur forme initiale en cas d'impact) et éclairés par un système de leds favorisant la visibilité dans les zones peu éclairées.

Adoptés par la ville de Paris pour signaler des passages piétons, cf. Avenue des Gobelins (Mairie du 13^{ème}), rue Avron (angle rue des),....

Fiche produit ici : : <http://produits-btp.batiproduits.com/Sabacaucho/Lumart-Custom-Light/fiche/r?id=1738379650>

Société Sabacaucho

Polígono Industrial. Pla de la Bruguera

C/Maresme, 1

Castellar del Vallès 08211 (Barcelone)

Tel: 93.714.39.00 Sites : www.sabacaucho.com et www.x-last.com

Contact France : Sabacaucho

5, Rue Du Moulinas · Zam Las Molinas

Centre D'affaires Equinoxe 66330 Cabestany · France

t | + 33 607 564 333 · t | + 33 695 714 588

Mail : sabacaucho@sabacaucho.com Contact : Franck Rué franck.rue@free.fr

4- Catalogue de 30 produits « Potelets flexibles » aux USA

<http://www.alibaba.com/showroom/flexible-post.html>

5- Flexible posts « Safe-Hit » de Quixote Company (Chicago)

Voir site : www.safe-hit.com

Voir : Surface mounts delineators :

http://www.safehitlx.com/html/safehit/surface_mount.html

Voir : High impact delineators :

http://www.safehitlx.com/html/safehit/dura_post.html

Voir fiche produit (doc pdf)

5- Annexe 1- Documents sur les dangers des potelets rigides et du mobilier urbain rigide (plots, barrières anti-stationnement, panneaux

de signalisation)

Voir analyse des facteurs d'accidents par la prévention routière, ici : <http://www.preventionroutiere.asso.fr/Nos-publications/Statistiques-d-accidents/Principaux-facteurs-d-accidents>

NB : l'un des facteurs relevés dans les accidents est : « Présence d'un obstacle fixe (arbre, véhicule en stationnement, glissières, mur, poteau, panneau de signalisation, bordure de trottoir, fossé etc.) », avec ce commentaire : « *Facteur présent pour les accidents occasionnant 36,5 % des tués. Protéger les usagers des arbres et poteaux situés à proximité immédiate de la chaussée permettrait d'épargner de nombreuses victimes.* ».

Voir étude : Accidents contre obstacles rigides en agglomération, intérêt des supports fragilisés. CERTU. Octobre 2011. Doc pdf.

NB : concerne les accidents d'automobiles et de deux roues motorisés. Pour 15 cas de choc unique d'un véhicule sur un poteau, le résultat est : « *dans 9 cas, des chocs frontaux majoritairement, il est très probable que la gravité aurait été moins importante en cas de choc contre un poteau fragilisé* ».

Voir 4 études du CERTU sur « Obstacles et supports fragilisés »

(documents payants, le CERTU est un service de l'Etat)

Voir : [http://www.certu.fr/fr/S%C3%A9curit%C3%A9%20et%20circulation%20routi%C3%A8re/n28/Amenagement pour la securite-n119/Obstacles et supports fragilises-n687-s page single.html](http://www.certu.fr/fr/S%C3%A9curit%C3%A9%20et%20circulation%20routi%C3%A8re/n28/Amenagement%20pour%20la%20s%C3%A9curit%C3%A9/n119/Obstacles%20et%20supports%20fragilises-n687-s%20page%20single.html)

Voir article sur les dangers des potelets sur pistes cyclables et voies vertes aux USA

<http://www.bikingbis.com/2012/04/27/are-bike-path-bollards-an-unnecessary-hazard/>

Voir un accident de vélo au Québec :

<http://zone911.fm93.com/actualites/accidents/item/12974-un-cycliste-d%C3%A9c%C3%A8de-sur-une-piste-cyclable>

Voir un accident de moto en Provence :

<http://www.laprovence.com/actu/region-en-direct/il-meurt-a-16-ans-dans-un-accident-de-velo>

Voir **quatre accidents mortels en deux roues (motos scooters) dans la région de Toulouse en 2012-2013**, avec décès ou blessures graves des conducteurs après un choc contre du mobilier urbain :

Accident du 10-12-2012 à Toulouse (chute contre plot central):

<http://www.ladepeche.fr/article/2012/12/10/1510178-serie-noire-un-nouveau-mort-a-moto.html>

et : <http://www.ladepeche.fr/article/2012/12/11/1511204-le-motard-tue-a-ete-desequilibre-par-un-plot.html>

et : <http://www.ladepeche.fr/article/2012/12/12/1511925-plots-retractables-un-danger-mortel.html>

Accident du 20-11-2012 à Lardenne-Toulouse(chute contre une barrière anti-stationnement sur trottoir) :

<http://www.ladepeche.fr/article/2012/11/30/1502504-mort-d-un-jeune-a-scooter-avenue-de-lardenne-appel-a-temoins.html>

Accident du 26-11-2012 à Lavour (chute contre un panneau de signalisation) :
<http://www.ladepeche.fr/article/2012/11/26/1498261-lavour-un-motard-grievement-blesse.html>

Accident 02-11-2013 à Toulouse (rue St-Bernard, chute contre une rambarde de sécurité en métal) :

<http://www.ladepeche.fr/article/2013/11/02/1744431-jeune-homme-22-ans-tue-guidon-scooter.html>

Voir autres accidents mortels de scooters et motos dans le sud

Accident du 17-06-2013 à Léojac (82) (chute d'un motard contre un lampadaire)

<http://www.ladepeche.fr/article/2013/06/17/1651673-leojac-un-motard-se-tue-en-percutant-un-lampadaire.html>

6- Annexe 2- Les positions des associations d'usagers de la route (motocyclistes, cyclistes) : non au mobilier urbain rigide, oui au mobilier urbain souple, ou flexible... et à l'absence de mobilier.

Position des motocyclistes de la Fédération Française des Motards en Colère

La FFMC agit pour améliorer les rails de sécurité posés le long des routes, car les piquets supportant ces glissières de sécurité agissent comme de véritables guillotines en cas de chute des motards, voir ici :

<http://www.ffmc.asso.fr/spip.php?article110>

Voir article des motards FFMC qui **demandent des panneaux fusibles** :

http://ffmc90.org/Balade_FFMC90_pieges_a_motards_2011-08-07

Voir action de la FFMC **contre les poteaux « anti-stationnement » inutiles** :

<http://www.motomag.com/FFMC-13-non-aux-poteaux-anti-1281.html>

Voir actions de la FFMC dans les Pyrénées-Atlantiques **contre les barrières et poteaux rigides en bord de route**:

<http://www.lejpb.com/paperezkoa/20120323/330220/fr/La-FFMC-64-appelle-a-mobilisation?Hizk=es>

Extrait :

En effet, un rapport sur les obstacles latéraux dans l'Etat français met en avant le fait qu'ils sont responsables de 3 000 décès par an. "Le fait de les reculer de seulement un mètre diminuerait la mortalité de 1 000 tués par an.

Voir demande de poteaux souples par la FFMC :

http://www.lavoixdunord.fr/Locales/Avesnes_sur_Helpe/actualite/Secteur_Avesnes_sur_Helpe/2011/03/25/article_les-motards-en-colere-gardent-l-oeil-sur.shtml

Extrait :

Triple danger : les poteaux en acier destinés à interdire le stationnement peuvent occasionner de graves lésions des bras et des jambes en cas de chute. Les catalogues de mobilier urbain proposent des produits adaptés à des prix approchant le conventionnel. Des poteaux souples en plastique équipés d'un ressort à leur base, par exemple, pour amortir les chocs.

Voir Voir actions de la FFMC dans l'Indre-et-Loire:

<http://www.ffmc37.fr/article104.html>

Position des cyclistes de la FFCT

Voir article de Loïc Gauthier dans la revue Cyclotourisme n° 558 de mai 2007 (doc pdf).

La FFCT préconise des marquages au sol avertissant de la présence d'une demi-barrière unique. Voir document FFCT (doc pdf).

Extrait : « Lors de la mise en place de demi-barrières, il est parfois souhaitable, de réaliser au sol une signalisation horizontale, type "zébras" créant une réduction de largeur du cheminement sur au moins 40 mètres afin d'alerter les groupes de cyclistes de la présence de ces obstacles ».

Voir aussi l'article de Cyclotourisme Mai 2012 (doc pdf)

Extrait :

« Les véhicules motorisés sont interdits sur les pistes cyclables et Voies vertes, mais il n'est pas forcément nécessaire d'installer des barrières. Il est donc prudent de prévoir une étude des pratiques locales avant toute décision concernant le type d'aménagement.

Même si elles sont bien conçues, les barrières sont des obstacles pour les cyclistes : il est primordial de les annoncer au moyen d'un marquage préventif au sol. »

La FFCT déconseille les potelets en entrée des pistes et voies vertes.

Voir document FFCT (doc pdf).

Extrait : « ces dispositifs sont extrêmement dangereux pour les cyclistes à cause de leur positionnement central et leur taille. Les cyclistes en groupe ou en famille ne s'attendent pas à trouver des plots sur leur trajectoire ».

Voir article de Loïc Gauthier dans la revue Cyclotourisme n° 558 de mai 2007 (doc pdf).

Extrait :

Les potelets rigides : Ils sont beaucoup plus sournois que les demi-barrières et nous surprennent à la moindre défaillance de notre vigilance. Si vous heurtez un potelet il est rare que vous en sortiez indemne, pourquoi ne pas les remplacer par des plots basculants qui limitent les risques de chute ? Dans la vallée du Tinée entre Isola et Saint-Étienne-de-Tinée, une trentaine de type "Signoflex" de hauteur 93 cm ont été installés à la satisfaction des cyclistes.

Ils sont fabriqués par la société Sodirel située à Uchaux (84). Chacun se compose d'une base mobile à fixer au sol et d'un tube en plastique blanc (hauteur 57 cm à 93 cm). Celui-ci est muni d'un ressort interne et il est relié à la base au moyen de deux câbles.#

Voir aussi **le site de la FFCT** : <http://www.ffct.org/index.php?id=209>

Avec plusieurs documents téléchargeables :

La Charte cyclable FFCT (cf. Les Voies Vertes et les Véloroutes)

Le Livre Blanc – Les aménagements dangereux.

Position des associations de cyclistes urbains en France (FUB) : contre les barrières et poteaux sur pistes cyclables et voies vertes :

Voir action du MDB 94 contre des poteaux tordus et des barrières sur pistes cyclables :

<http://www.mdb94.org/spip.php?article663>

Avis de la FCDE (Essonne, FUB et relais départemental AF3V) sur les barrières et chicanes trop sévères

Voir une excellente analyse critique des chicanes anti-motos ou mobylettes qui gênent ou empêchent le passage des personnes à mobilité réduite (en chariot ou en tricycle spécial), et des cyclistes.

Voir : <http://www.circulationsdouces91.org/barrieres.html>

Avis d'Albert Cessieux, délégué régional de l'AF3V pour Rhône-Alpes, pour des accès libres aux Voies Vertes (sans obstacles physiques)

Voir un excellent plaidoyer pour l'absence de barrières, chicanes ou potelets aux entrées des Voies Vertes, avec de nombreuses photos de « bonnes pratiques » (absence de barrières) !

Voir : <http://vie.a.velo.over-blog.com/article-quels-acces-sur-les-voies-vertes-80342756.html>

Voir des photos ici :

<https://picasaweb.google.com/116641260257546361914/DispositifsAntIntrusion>

Avis du Collectif Cycliste 37 (région Centre, FUB et délégation régionale de l'AF3V), pour des potelets verticaux bien visibles et annoncés par un marquage au sol...

Fiche potelets Version 1.

Avis de Dérailleurs (Calvados, FUB et relais départemental AF3V) sur les barrières trop sévères

Voir Voies Vertes et barrières ici :

<http://derailleurscaen.net/2011/08/22/voies-vertes-et-barrieres>

Actions de l'Association Deux Pieds Deux Roues (ex association Vélo) (FUB et délégation régionale de l'AF3V) à Toulouse pour la suppression des barrières et poteaux sur pistes cyclables :

En 2012, l'Association Deux Pieds Deux Roues (ex association Vélo) a demandé au Grand Toulouse de supprimer toutes les chicanes, barrières et potelets installés sur les pistes cyclables. Elle a déjà obtenu plusieurs suppressions.

Recensement des chicanes à supprimer (juin 2012):

<http://toulousevelo.free.fr/spip.php?article646>

Résultats de l'enquête sur les chicanes (septembre 2012):

<http://toulousevelo.free.fr/spip.php?article660>

Rassemblement pour des pistes cyclables sans chicanes le 25 Avril 2012 :

<http://toulousevelo.free.fr/spip.php?article643>

Voir article 25-04-2012: <http://www.ladepeche.fr/article/2012/04/25/1338880-l-association-velo-chicane.html>

Rassemblement pour des pistes cyclables sans chicanes le 12 Septembre 2013 :

<http://toulousevelo.free.fr/spip.php?article686>

Voir articles du 10-09-2013 :

<http://www.20minutes.fr/toulouse/1221867-font-plus-chicaner>

<http://www.ladepeche.fr/article/2013/09/10/1705430-les-velos-disent-stop-aux-chicanes.html>

En 2013, l'Association Deux Pieds Deux Roues (ex association Vélo) a demandé au Maire de Toulouse de supprimer les quatre rangées de potelets métalliques qui barrent la rue Alsace-Lorraine, rue piétonne très fréquentée, ou de les remplacer par des potelets « aux normes accessibilité » et « flexibles à mémoire de forme ». Voir lettre du 26-12-2013 (doc pdf).

Action des cyclistes de Pibrac (Haute-Garonne) contre des barrières sur une piste cyclable

Les cyclistes de Pibrac ont fait signer en Octobre 2013 une pétition pour la suppression de barrières bleues difficiles à franchir sur la piste cyclable rue des Frères, voir :

<http://www.ladepeche.fr/article/2013/10/04/1723791-pibrac-petition-pour-une-piste-cyclable-plus-sure.html>

Position des associations de l'AF3V Association Française des Véloroutes et Voies vertes

Position de l'Association Deux Pieds Deux Roues (ex ass. Vélo), délégation régionale de l'AF3V, sur le site : www.vvv-sud.org

Page : <http://www.vvv-sud.org/psp-barrieresvoiesvertes.html>

Extraits :

Deux propositions des usagers (AF3V) :

- Les aménagements des accès aux Voies Vertes doivent permettre le passage confortable de tous les usagers autorisés, y compris les personnes à mobilité réduite (en chariot), les cyclo-randonneurs avec sacoches larges à l'avant et à l'arrière, et les cyclistes à vélos spéciaux : tandems, vélos avec remorque, vélos couchés, tri-cycles, vélos articulés avec fauteuil de personne à mobilité réduite à l'avant, ...

- On doit favoriser la solution de type C, c'est-à-dire l'absence de tout

*« contrôle physique (obstacle) » aux entrées des Voies Vertes, pour donner un maximum de confort aux usagers ...
Les Voies Vertes étant des voies interdites à tous véhicules à moteur, un simple affichage de la réglementation (panneaux) doit suffire à faire respecter.*

L'AF3V préconise trois types de barrières, dont :

Type B: *des bornes ou potelets verticaux, assez hauts (1,20m minimum), bien visibles, « fusibles » ou « auto-relevables » ou « à mémoire de forme », avec dispositif d'alerte et de présignalisation, espacés d'1,40m minimum, avec espace libre sur les côtés.*