

La « Salamandre », sentier accessible à toutes les catégories de handicap à Vierzon dans le Cher

Ce sentier est l'un des rares itinéraires de loisirs comportant des aménagements spécifiques qui permettent l'évolution des déficients visuels sans nécessité d'accompagnement par un tiers. Ce sentier forestier de 2 km (aller et retour) est ainsi adapté aux quatre dimensions du handicap : moteur, visuel, auditif et mental. La mise en place d'une **bordure en bois le long de la piste** présente une double fonctionnalité. Elle constitue un **système de guidage** pour les personnes aveugles et malvoyantes, tout en contenant la terre végétale des accotements.

www.onf.fr/centre_ouest_auvergne_limousin/++oid++IN0000000fea/@@display_leisure.html

Des aménagements spécifiques pour les déficients visuels dans le département de la Manche

Les voies vertes sont parmi les seuls espaces de pratique de loisirs des déficients visuels. Le Département de la Manche a réalisé, à proximité d'un centre de malvoyants, plusieurs kilomètres d'itinéraires adaptés aux déficients visuels. Des **bordures de guidage en plastique** recyclé ont été installées le long d'une voie. Il s'agit de sections de 2,4 m de longueur, teintées bois d'une dizaine de centimètres de haut et de 3 cm de large implantées en bord de voie.

Des essais de bordure de guidage à l'aide de poteaux PTT refendus ont, quant à eux, révélé des problèmes d'humidité. La pose de ces bordures de guidage doit être intégrée dans les contraintes d'entretien. Pour les personnes malvoyantes mais pas non-voyantes, un fort contraste de couleur (**ligne de signalisation horizontale blanche**) peut être suffisant. Des **bandes podotactiles** peuvent s'avérer nécessaires aux intersections.

Un travail particulier peut aussi être mené sur la **signalétique** (lisibilité des panneaux, taille des caractères et contraste des couleurs) sur la base d'un cahier des charges intégrant les critères spécifiques liés aux diverses formes de handicap.

<http://www.manchetourisme.com>

4.1.5 Dispositifs de restriction d'accès aux voies de circulation douce

Les dispositifs de restriction d'accès sont indispensables (au moins dans les premiers temps) en entrée de voies douces. Ils permettent de réserver celles-ci aux usagers non motorisés, en empêchant son accès aux véhicules ainsi qu'aux deux-roues motorisés.

Ces équipements présentent une double fonctionnalité :

- la **sécurisation des intersections** avec des axes routiers en imposant une réduction des vitesses de circulation des usagers de la voie douce,
- le **contrôle de l'accès à la voie** réservée exclusivement aux usagers des modes doux.

Ces dispositifs anti-intrusion peuvent représenter une gêne importante pour les usagers, voire se montrer dangereux et même mortels (plusieurs cas recensés sur voie verte en France). Ils ne doivent donc être implantés que dans les cas où ils s'avèrent absolument nécessaires pour des questions de sécurité (traversée de route à fort trafic, intrusion répétée et fréquente de véhicules sur la voie). En cas de doute, mieux vaut ne pas en mettre que prendre le risque d'en implanter trop. Sur la plupart des voies vertes allemandes et suisses, l'interdiction aux véhicules motorisés n'est indiquée que par panneaux sans dispositif physique particulier.

S'il existe aujourd'hui trois grands types de dispositifs (les chicanes, les barrières et les plots centraux), ceux-ci se doivent d'être pensés pour **permettre le passage des PMR**. Il s'agit donc de **laisser une largeur de cheminement suffisante** et de garder un revêtement assurant une **bonne qualité de roulement**.

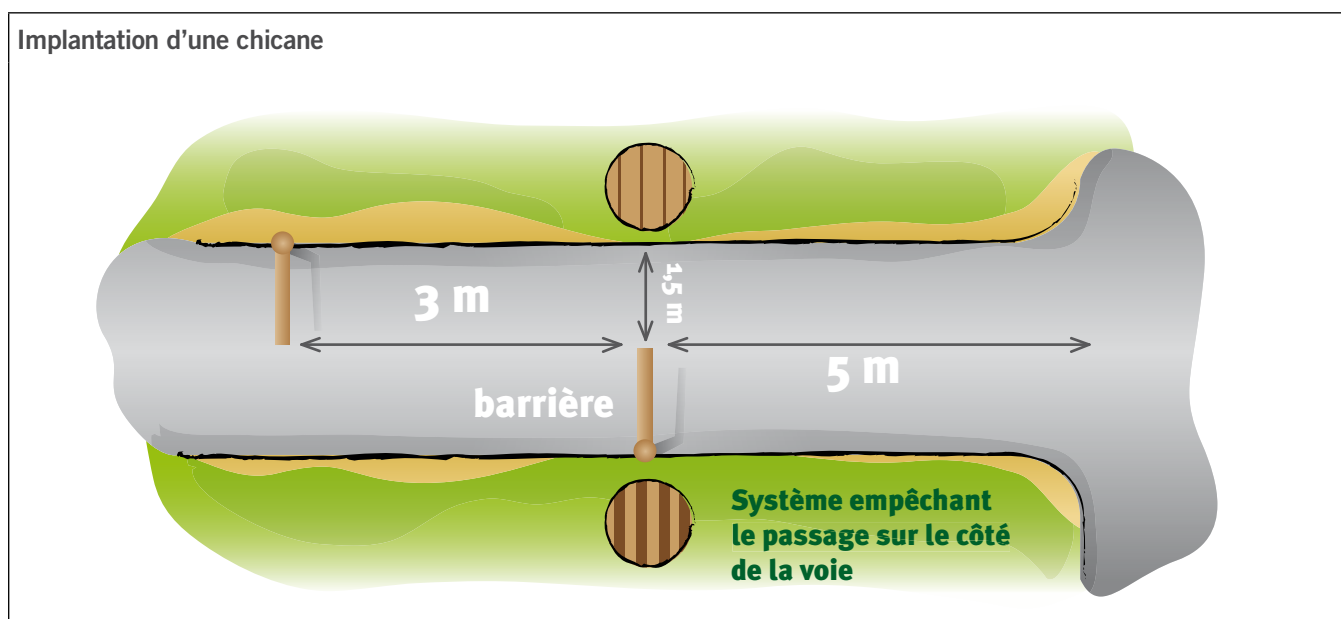
Les chicanes

La chicane modifie le tracé et le champ de vision des usagers des voies de circulation douce. Elle permet, par exemple, de prévenir les intersections. Il s'agit de deux barrières décalées l'une par rapport à l'autre. Elles ne doivent pas être trop rapprochées afin de ne pas gêner les personnes handicapées, les cyclistes avec remorque ou les tandems qui ont des rayons de giration plus grands. Elles pivotent sur leur axe pour laisser le passage aux véhicules.

Dans le sens d'approche de l'intersection, la première barrière doit être à gauche et la deuxième à droite afin de porter l'angle de vision des cyclistes vers la gauche, du côté où les voitures arrivent en premier.

Caractéristiques de la chicane

- 3 m de distance entre les deux barrières,
- système pivotant pouvant permettre le passage des véhicules,
- largeur de cheminement pour le passage de la chicane devant être d'au moins 1,40 m afin d'assurer la mise en accessibilité de la voie.



Modes considérés	Avantages	Inconvénients
Piétons	Empêche l'accès physique de la plupart des véhicules motorisés	
Cyclistes	Idem	Risques de percussio, stratégie de contournement quand c'est possible
Rollers	Idem	Risques de percussio
PMR	Idem	Visibilité à renforcer par dispositifs réfléchissants
Pratiques équestres	Idem	Inadapté dans certains cas
Entretien, sécurité		Nécessite de disposer des clefs

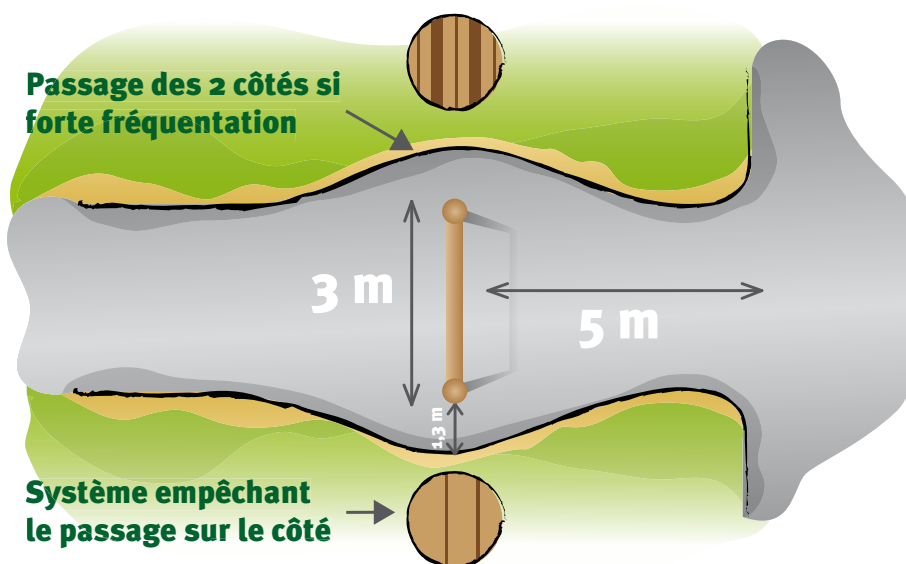
Les barrières

L'implantation de barrières sur les voies de circulation douce permet de **ralentir** ou **d'arrêter les usagers au niveau d'une intersection**. Il faut veiller à pré-signaliser ces barrières dans des contextes où la visibilité est limitée (sortie de courbes, par exemple) et à mettre en place des dispositifs réfléchissants (notamment pour les personnes malvoyantes).

Ce type de dispositif revêt plusieurs formes.

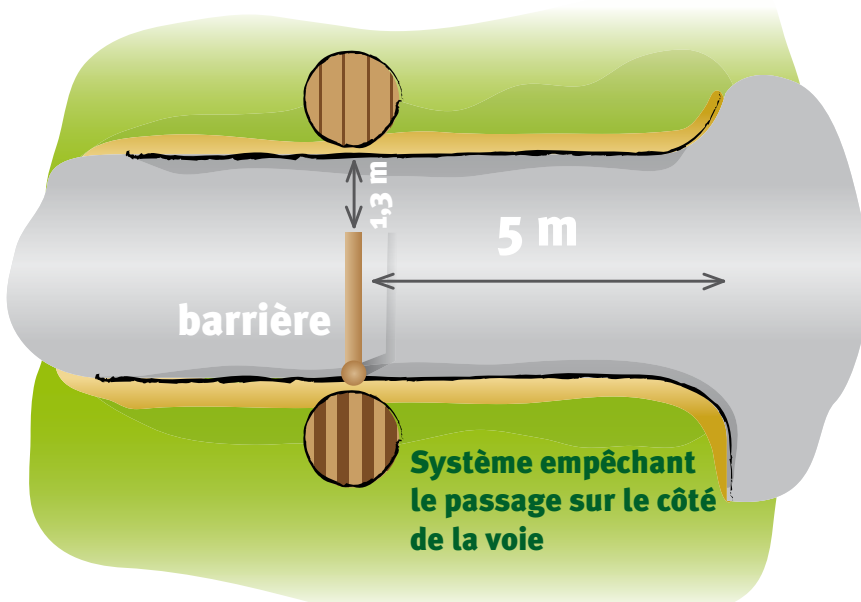
- **La barrière basculante ou pivotante** : La voie est complètement coupée par la barrière. Des By-pass sont aménagés sur les côtés de part et d'autre, pour permettre le passage des usagers.

Implantation d'une barrière coupant complètement la voie



- **La barrière en porte à faux** avec des plots empêchant le passage des usagers sur le côté de la voie.

Implantation d'une barrière en porte à faux



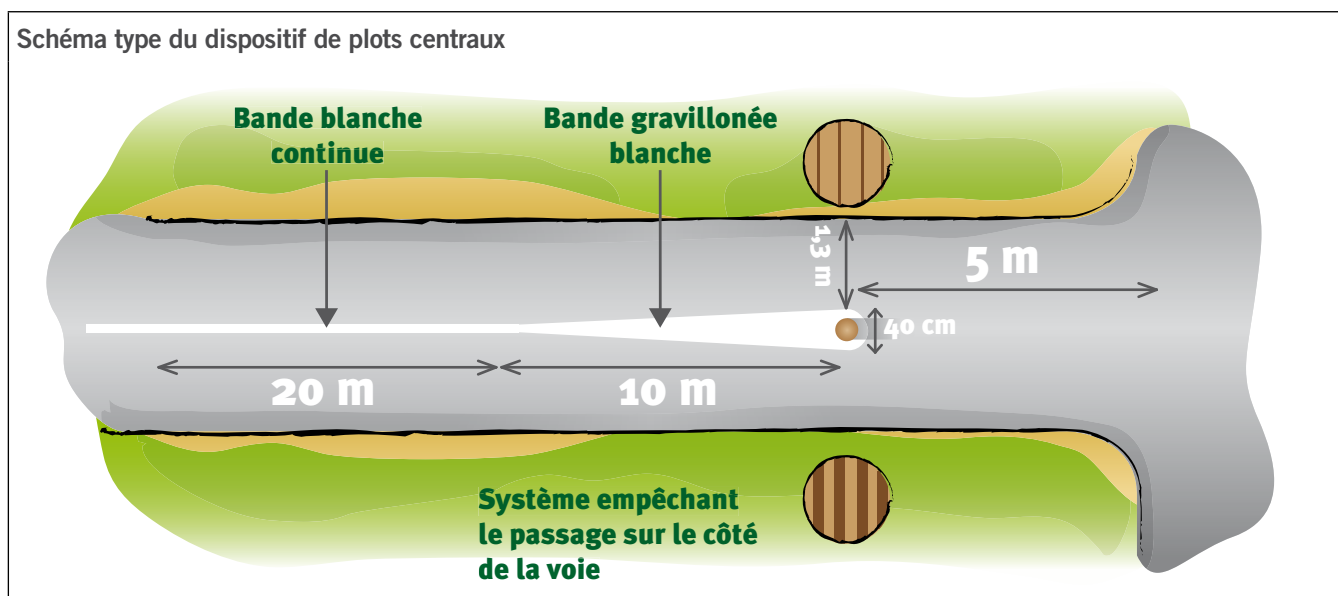
Modes considérés	Avantages	Inconvénients
Piétons	Empêche l'accès physique de la plupart des véhicules motorisés	
Cyclistes	Idem	Risques de percussion si visibilité insuffisante
Rollers	Idem	Idem
PMR	Idem	Visibilité à renforcer par dispositifs réfléchissants
Pratiques équestres	Idem	
Entretien, sécurité		Nécessite de disposer des clefs

Les plots centraux

Ce dispositif léger de franchissement permet de **signaler une intersection** et d'**empêcher l'accès aux véhicules motorisés**. Cependant, ce type d'équipement n'est pas suffisant pour restreindre l'accès aux deux-roues motorisés.

Caractéristiques des plots centraux

- bande blanche médiane pour avertir de la présence du plot (risque de percussion) et construction d'un îlot en relief, pour renforcer la visibilité du dispositif,
- plots en bois recommandés,
- dispositif réflecteur préconisé.



Ce type de dispositif revêt plusieurs formes.

➤ Plot central amovible

Il est simple et léger. Toutefois, les plots métalliques peuvent se révéler **très dangereux pour les cyclistes circulant en petits groupes en particulier, en cas de collision** (le dispositif a déjà occasionné des accidents mortels). Pour le signaler, la meilleure solution est de tracer systématiquement une ligne médiane gravillonnée de couleur blanche qui s'élargit à son approche. Les plots présentent également un risque au niveau de leur système de fixation. Certains sont saillants et lorsque le plot est enlevé, ce système représente un risque de chute très important. En ce qui concerne la matière, le bois est préférable : les plots en bois sont plus esthétiques, plus visibles et moins dangereux que les plots métalliques ou en plastique. Le prix de ces plots est d'environ 100 €.

> Plot central frangible

Généralement plastifié, il est monté sur ressort et s'efface en cas de choc (Cf. revue FFCT traitant de ce sujet).

Modes considérés	Avantages	Inconvénients
Piétons	Bonne fluidité si flux importants d'usagers	
Cyclistes	Idem	Risques de percussioin si pré-signalisation et aménagements insuffisants
Rollers	Idem	Idem
PMR	Idem	Veiller à laisser une largeur suffisante pour les malvoyants
Pratiques équestres	Idem	
Entretien, sécurité		Nécessite de disposer des clefs

L'implantation systématique de dispositifs de restriction d'accès peut très vite devenir très pénible pour les usagers voire dangereuse, surtout si ces dispositifs les obligent à ralentir. Ils nécessitent une veille permanente. Pour le croisement de chemins ruraux non revêtus très peu fréquentés, ils ne seront pas forcément nécessaires. De plus, lorsque les cyclistes se seront bien appropriés l'itinéraire, et que les habitants proches auront pris l'habitude de ne pas utiliser cette voie, il sera possible d'enlever certains dispositifs.

4.1.6 Documentation technique

Une voirie accessible, CERTU, Novembre 2007

Ce document est un outil didactique qui présente les aspects réglementaires principaux à prendre en compte, ainsi que des préconisations d'aménagement de la voirie et de l'espace public, obligatoires ou recommandées. Il rappelle également l'intérêt de la mise en place de telles dispositions.

http://www.certu.fr/fr/_S%C3%A9curit%C3%A9_et_circulation_routi%C3%A8res-n28/Pietons_et_personnes_a_mobilite_reduite-n116/Voirie_accessible-a699-s_article_theme.html

Diagnostic accessibilité urbaine - Exemples et éléments pour de bonnes pratiques, CERTU - CETE

http://www.certu.fr/catalogue/Projets_transversaux-Ville_accessible_a_tous/c13_307/p1130/DIAGNOSTIC_D'ACCESSIBILITE_URBAINE/product_info.html

Accessibilité de la voirie et des espaces publics pour un diagnostic dans les petites communes, Mai 2006

Ce guide technique et méthodologique à destination des élus et des techniciens des petites villes présente des outils pratiques, des rappels réglementaires et propose une démarche méthodologique pour la mise en place d'un Plan de mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public (PMAVEP).