

IV.3.3 Les dispositifs de restriction d'accès

Les dispositifs de restriction d'accès sur les voies vertes peuvent avoir différentes fonctions :

- **anti-intrusion** pour éviter la venue de véhicules sur la voie verte : sur les voies à forte circulation cyclable, cette fonction devient relativement mineure dans la mesure où le risque devient faible.
- Ces dispositifs sont indispensables pour **protéger certains ouvrages** (passerelles) non dimensionnés pour recevoir des véhicules motorisés d'un poids trop élevé.
- **alerte et ralentissement** des usagers à proximité d'une intersection. Cette fonction est importante pour la protection des jeunes enfants qui ne perçoivent pas d'emblée la survenue d'une intersection.

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.

IV.3.3.1. Les différents types de mobilier

La chicane

Il s'agit de 2 barrières décalées l'une par rapport à l'autre. Elles ne doivent pas être trop rapprochées afin de ne pas gêner les handicapés, 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

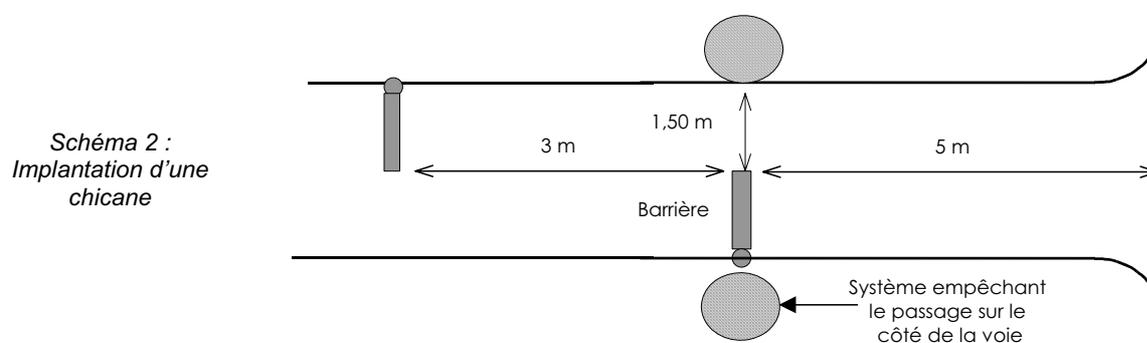




Photo 4 : les cyclistes contournent les chicanes trop contraignantes (Voie Verte de Givry à Cluny)



Photo 5 : Chicane sur l'Avenue Verte de Chambéry

Barrière

Il existe plusieurs dispositifs possibles avec une barrière :

- barrière basculante ou pivotante coupant complètement la route, avec passage aménagé sur le côté pour les cyclistes.

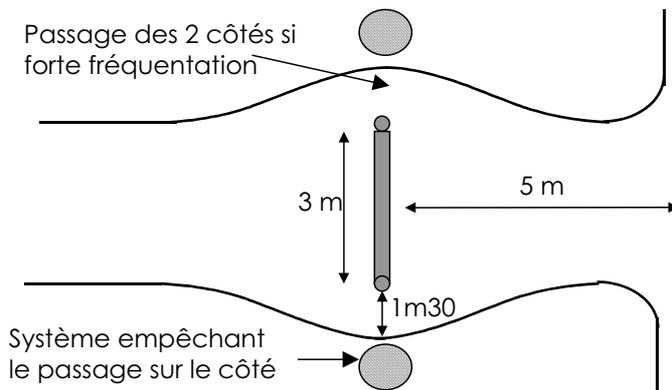


Schéma 3 : Implantation d'une barrière coupant complètement la voie



Photo 6 : Barrière basculante sur le Canal de Bourgogne, avec passage sur le côté

- barrière pivotante en porte à faux, avec plot pour limiter le passage.

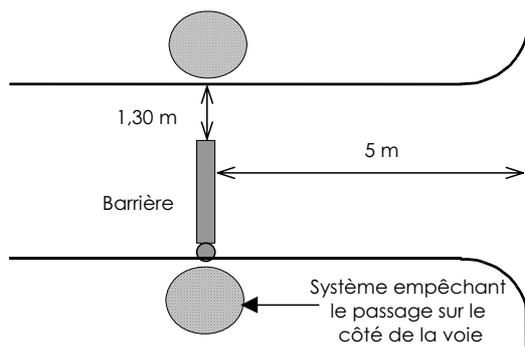


Schéma 4 : Implantation d'une barrière en porte à faux



Photo 7 : Barrière en porte à faux sur la Voie Verte de Givry à Cluny

Plots en pierre avec chaîne

Une chaîne est tendue entre deux plots, avec passage sur le côté de 1m30 pour les cyclistes (ou un passage de chaque côté si le trafic est important). Ce dispositif s'intègre très bien dans un patrimoine sensible, mais il présente le défaut d'être peu visible de nuit.

Plot central amovible

Il est simple et léger. Toutefois, les plots métalliques notamment peuvent se révéler très dangereux pour les cyclistes en cas de collision (il a 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€.



Photo 8 : Plot central amovible en bois, avec bande blanche gravillonnée

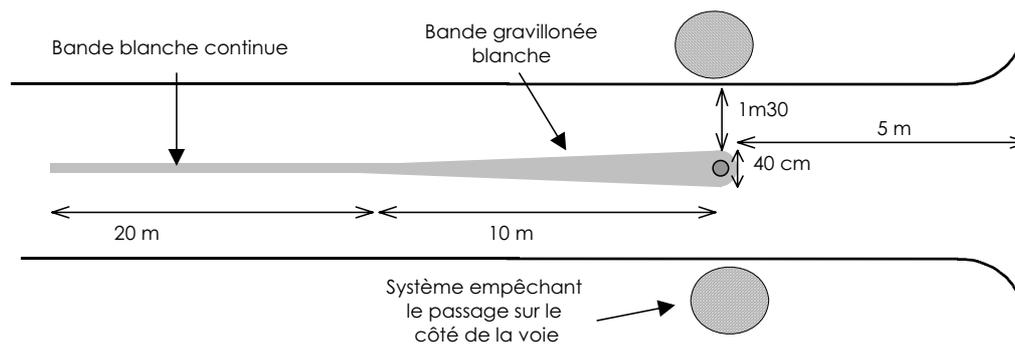


Schéma 5 : Implantation d'un plot central

Dispositifs automatiques

Il existe des barrières ouvrables à distance grâce à une télécommande. Elles sont intéressantes sur des sections de canal où les agents de la Navigation circulent beaucoup, et pour lesquels l'ouverture manuelle des barrières peut être pénible. Ces barrières reviennent cependant plus chères à l'achat et à l'entretien.

Leur implantation suivra les mêmes dispositions que les barrières manuelles.

Dispositifs anti-motos

Il existe des dispositifs qui laissent passer les vélos pédale relevée mais pas les motos. Ces dispositifs sont tellement contraignants qu'ils ne permettent pas le passage de vélos chargés, de tandems, de remorques ou de fauteuils handicapés.

IV.3.3.2. Dispositions générales d'implantation

Quel que soit le dispositif choisi, gardez en tête que ces dispositifs peuvent être dangereux. Ceux-ci doivent être **visibles de nuit**, grâce à des bandes réfléchissantes, des réflecteurs ou de la peinture blanche réfléchissante (cf. photo ci-dessus).

Il devra être **reculé de 5 m par rapport à une intersection** pour permettre aux véhicules qui doivent accéder à la voie verte de se garer le temps de manipuler les barrières, et aux cyclistes qui vont traverser d'attendre et d'être prêts à démarrer. Pour traverser avec des enfants ou lorsque le trafic cyclable est élevé, il est indispensable de pouvoir traverser par petit groupe et de bénéficier d'une plateforme de départ et de réception suffisamment grande pour ne pas que les cyclistes traversant en dernier se retrouvent sur la chaussée.

Le passage disponible pour les véhicules doit être de 3 m en ligne droite, et de 4 m si l'accès est mal aisé (nécessité de manœuvres pour les camions).

Des barrières parallèles à la voie peuvent être implantées avant les intersections de façon à permettre aux rollers débutants de ralentir efficacement et aux cyclistes sportifs de ne pas avoir à sortir les pieds des cales en cas d'attente.

L'implantation sur le côté d'une butte, d'un fossé ou d'une barrière pourra également se révéler utile afin d'éviter que les voitures ne contournent ce dispositif.

Pour prévenir les usagers de la présence d'un dispositif en travers de la voie, il est intéressant de tracer des bandes blanches transversales de plus en plus serrées à son approche.



Photo 9 : bandes transversales à l'approche d'un plot (Voie Verte de Givry à Cluny)

Pénibilité des barrières

L'implantation systématique de dispositifs de restriction d'accès peut très vite devenir très pénible pour les usagers voire dangereux, 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.

Les cadenas et le vandalisme

La pose de barrières ou d'obstacles à la circulation d'engins motorisés doit impérativement être un processus négocié au niveau local. Les actes de vandalisme sont fréquents et il n'existe pas de barrière assez solide pouvant résister à une opposition locale.

Pour les voies en site propre (piste cyclable et voie verte), le fait de ne pas cadenasser les barrières est un bon compromis que l'ONF a déjà expérimenté. Cette barrière non cadenassée demeure suffisamment dissuasive pour éliminer 95% du trafic potentiel, laissant l'accès aux 5% restant souvent composés d'opposants farouches. La pacification du trafic est suffisante, et la visibilité de l'infraction est également très clairement perçue par les contrevenants.

Par contre, les barrières sur les routes en partage sans transit doivent impérativement être cadenassées : les automobilistes peuvent en effet les emprunter, et ces barrières risqueraient de rester en permanence ouvertes, perdant ainsi leur utilité.

Dans tous les cas, si le dispositif choisi est cadenassé, il faudra alors confier des jeux de clés aux services de secours et de police concernés, ainsi qu'un plan d'accès. Pour des raisons de simplicité de gestion, il faudra que tous les cadenas soient identiques et robustes.