

➔ Potelets, barrières et chicanes

Pavé de **bonnes intentions**

Les potelets, barrières et chicanes sont paraît-il des aménagements renforçant la sécurité des cyclistes. Certains vous diront qu'ils servent à interdire l'accès des véhicules à moteur, d'autres qu'ils sont nécessaires pour contraindre les cyclistes à mettre pied à terre.



▲ Trop souvent les barrières remplacent la signalisation réglementaire

En réalité ce sont des éléments complémentaires qui ont pour but de faire respecter la réglementation et de protéger le cycliste qui est un usager fragile. Cependant, si ces aménagements sont utiles pour notre sécurité, pourquoi installer ce type d'aménagement uniquement sur les pistes cyclables?

Le cycliste n'est-il pas plus en danger sur la route ?

Si la réponse est oui et que l'on suive un raisonnement logique, il faudrait aussi une barrière s'abaissant lorsque les feux tricolores passent au rouge pour obliger les usagers à s'arrêter. On devrait également mettre des potelets au milieu de la route chaque fois que la ligne blanche devient continue pour en éviter son franchissement. Avec ce raisonnement à l'in-

fini, on créerait des conditions de circulation impossibles.

• Soyons sérieux et raisonnables

Peut-être est-il parfois utile d'ajouter lorsque le risque est important, un aménagement complémentaire de sécurité, sous réserve qu'il n'empêche pas la circulation des tandems et des véhicules PMR.

Ce qui l'est moins c'est la généralisation des potelets, barrières et chicanes sur les pistes cyclables et voies DFCE – voies de défense contre les incendies – qui occultent et parfois remplacent la signalétique officielle.

• **Exemple:** Lors d'une grande manifestation de VTT, le CoDep du Var a réalisé un jeu sur le thème "La sécurité dans les massifs".

Question posée: «Si une barrière est ouverte peut-on pénétrer dans les massifs?» Réponse fournie à 50%: «Oui, on peut pénétrer». Pourtant ces cyclistes connais-

sent les chemins du secteur et savent que les barrières sont doublées de panneaux interdisant le passage de tous les véhicules, VTT compris!

Conclusion: ils ignorent la prépondérance des panneaux de signalisation sur la barrière... ou ne les regardent plus.

Ceci est grave car ces mesures complémentaires s'implantent dans les esprits comme la règle à suivre au détriment du respect du Code de la route. C'est le côté pervers d'une généralisation de ces aménagements.

• Le vélo est un véhicule à part entière

De ce fait, son conducteur doit respecter le Code de la route et la signalétique officielle. Les redondances apportées par l'aménageur doivent être ciblées aux points particulièrement accidentogènes et non être généralisées pour éviter toutes dérives d'interprétation.

Lorsque la sécurité devient dangereuse

Il est reconnu que le cycliste est un usager fragile. Est-il raisonnable de placer sur sa trajectoire des obstacles pour lutter contre l'incivilité des cyclistes imprudents ou des automobilistes non respectueux



▲ Un très mauvais exemple: des plots au milieu du chemin



▲ Les chicanes peuvent constituer une interdiction de passage pour les tandems, les remorques et les PMR

des règles de stationnement? Tous ceux qui les ont brutalement rencontrés sur leur chemin peuvent témoigner de leur dangerosité et en gardent généralement un souvenir douloureux.

• **Soyons clairs:** un cycliste ne s'attend pas à trouver d'obstacles au milieu de son chemin. Ces aménagements sont la cause de nombreuses chutes collectives, même pour les usagers les plus expérimentés. Ils sont ainsi dangereux pour ceux qui pratiquent en famille, et même ceux qui roulent en individuel.

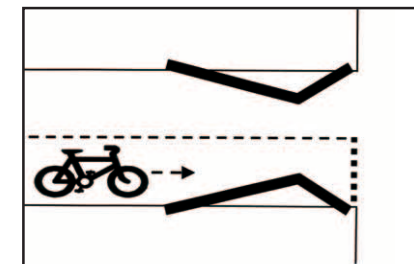
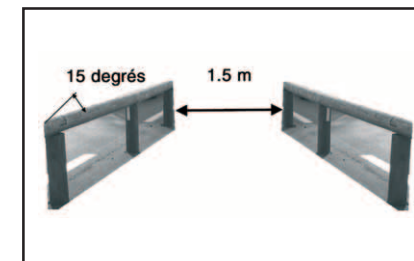
• Ne serait-il pas plus prudent de se contenter de faire respecter la loi?

De tous les obstacles, le potelet est celui qui gêne le moins la circulation des cycles mais c'est aussi le moins visible. La barrière est tout aussi dangereuse, tandis que la chicane constitue souvent une interdiction de passage pour les tandems, les remorques pour enfants et les personnes à mobilité réduite.

– Les demi-barrières:

Elles sont généralement installées perpendiculairement à la voie de circulation. Elles ont pour but de limiter la largeur du passage, mais les heurter signifie un arrêt brutal avec des risques importants de

dégâts matériels et corporels. Le même résultat pourrait être obtenu en utilisant des barrières orientées non plus à 90 degrés mais à environ 15 degrés pour les transformer en "écluse". Si un cycliste les heurtait, sa roue ne serait pas bloquée mais redirigée vers le milieu de la voie. Les conséquences seraient moindres.



▲ Notre proposition: des barrières orientées à 15°

Les potelets basculants de la vallée du Tinée



▲ Un potelet basculant est muni d'un ressort interne

– 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. On en rencontre aussi quelques-uns sur la promenade des Anglais à Nice.

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.

Conclusion

La culture de la complémentarité est si profondément ancrée dans les esprits qu'il sera difficile de l'en faire sortir rapidement.

En attendant, que cela ne nous empêche pas de continuer à faire savoir qu'il existe des solutions moins dangereuses pour la sécurité des cyclistes qui répondent aux objectifs des aménagements. ■

Texte: Loïc Gauthier

PHOTOS/ILLUSTRATIONS: LOÏC GAUTHIER, MONIQUE LORIDE ET STEVE JACKSON