

Barrières anti-intrusion sur voies vertes. 1°) Exemples non réglementaires ou insatisfaisants



1. Chicane non réglementaire : empêche le passage de fauteuils roulants, de tricycles handicapés et vélos avec remorques. En revanche, des motos de cross peuvent passer dans le talus à droite... (ex Tégéval à Villecresnes, en cours de démontage)



2. Portillon non réglementaire : vendu pour permettre le passage de fauteuils roulants, mais en pratique très difficile, surtout en pente, et infranchissable avec un tricycle ou un vélo avec remorque, mais facile en moto, à côté... (Etiolles, ENS des Coudrays, aménagement CD 91)



3. Chicane non réglementaire (idem cas n° 1)
Voie verte du Réveillon à Villecresnes (SYAGE)



4. Barrière accidentogène : la largeur laissée sur le côté (environ 90 cm) est théoriquement suffisante pour les fauteuils et tricycles, mais en pratique trop limite (1 m 20 recommandés) et surtout, la bordurette longitudinale est un piège délicat à franchir à vélo (chutes fréquentes)

Barrières anti-intrusion sur voies vertes. 1°) Exemples non réglementaires ou insatisfaisants, suite



5. Chicane inutile et gênante : l'espace de 1.2 m entre les barrières permet difficilement le passage des tricycles (certains ne passent pas), incite les vélos à passer dans la boue à côté et n'empêche en rien les 2RM (Voie verte de l'aqueduc de la Vanne, à Grigny)



6. Plots non réglementaires (largeur inférieure à 90 cm), dangereux (très peu visibles de nuit ou pour les malvoyants) et n'empêchant pas pour autant le passage des motos ou mobylettes (Voie verte à St Michel sur Orge)



7. Chicane dangereuse (en bas d'une descente) et non réglementaire (infranchissable en tricycle ou vélo avec remorque) Ex à Juvisy



8. Barrière très gênante pour les cyclistes valides et infranchissable en fauteuil roulant, tricycle, ou avec remorque (Ex : voie verte à Draveil)

Barrières anti-intrusion sur voies vertes 2°). Exemples satisfaisants, en Essonne



1. Demi-barrières en bois facilement amovibles, espace 1m20 (Forêt de Sénart, ONF).
Inconvénient : extrémité peu visible la nuit. Poser la bande rétro-réfléchissante plus près de l'extrémité la rendrait très satisfaisante



2. Plot central télescopique (voie verte de la promenade de l'Orge, à Savigny sur Orge, SIVOA) Détail : hauteur du plot non adaptée aux malvoyants, mais très satisfaisant pour le reste.



3. Demi-barrière facile à ouvrir et arrondie à l'extrémité (EV3 Scandibérique à Cepoy, CD du Loiret).
Inconvénient : extrémité peu visible la nuit



4. Double demi-barrière métallique facile à ouvrir (voie verte du Bois de St Eutrope, AEV IdF). Inconvénient : extrémité anguleuse et très peu visible la nuit : manque une bande rétro-réfléchissante.

Barrières anti-intrusion sur voies vertes 2°. Exemples satisfaisants, suite



5. Double plots, hauteur et couleur conformes aux normes d'accessibilité ; largeur un peu limite entre les deux (1m10) mais suffisant et laisse la possibilité de se croiser sans avoir à s'arrêter (Berge de Seine à Evry). Exemple satisfaisant.



6. Demi barrière pivotante, arrondie et visible la nuit (voie verte Via Rhona à Glun, CD de la Drôme)
Exemple satisfaisant.



7. Plot central en bois non amovible (Voie verte n°1 de Bourgogne, près de Cluny)
Inconvénient : plot non amovible (complique l'entretien)
et peu visible, bien que précédé d'un marquage au sol.



8. Le plus simple, le plus sécurisant et le moins cher :
de simples panneaux début et fin de voie verte aux intersections
(voie verte du Canal du Centre entre Chagny et Chalon-sur-Saône).

En conclusion :

➤ La loi de 2005 impose de concevoir l'accessibilité sur la totalité de la chaîne des déplacements pour les personnes à mobilité réduite. Sur les voies vertes, cela concerne en particulier pour les poussettes, les fauteuils roulants, et surtout les tricycles, tandems ou vélos avec remorques, plus encombrants. Seuls les semi-barrières ou les plots laissant un passage de 1m20 dans l'axe central de la voie répondent à cet objectif.

➤ Il est indispensable que ces dispositifs soient munis d'équipements rétro-réfléchissants bien visibles de nuit ou par les personnes malvoyantes, et que ceux-ci soient bien positionnés aux extrémités des barres.

➤ Ces dispositifs sont efficaces pour empêcher les voitures d'entrer sur les voies vertes. Mais aucune barrière laissant passer les tricycles ou vélos avec remorque ne peut empêcher les deux-roues motorisées de passer ; la présence des piétons et cyclistes est dissuasive pour la plupart ; et pour les autres, seule l'action de la police ou de la vidéo-verbalisation, suivie de la confiscation du véhicule, est efficace.

Plus fondamentalement, il faut commencer par bien peser les avantages et les inconvénients de ces dispositifs afin de n'en installer que là où ils sont vraiment nécessaires. Cet extrait du « *Guide technique des voies de circulation douce* » du Conseil général de l'Oise, édité en 2010, devrait être intégré par tous les aménageurs de voies vertes : « *Les 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 planter 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* ».



Document réalisé par la FCDE (Fédération pour les Circulations Douces en Essonne) et par Partage Ta Rue 94



Crédits photos :
Benoit Carrouée, FCDE,
Albert Cessieux, Vie à vélo

Février 2017