



PROPOSITIONS DE PLACE AU VÉLO POUR LES BARRIÈRES SUR LES PISTES CYCLABLES ET LES VOIES VERTES

Juillet 2024

Depuis plusieurs années, Place au vélo Angers demande à ce que les barrières situées sur les pistes cyclables soient limitées au maximum, bien visibles des cyclistes lorsqu'elles sont nécessaires et adaptées au passage des vélos cargo (mais aussi tandems, vélos couchés, vélos tractant une remorque) et à la vélogistique (c'est-à-dire la logistique à vélo).

Force est de constater que notre message n'est pas bien entendu : un nombre élevé de barrières rendent la circulation des cyclistes contraignante sur les pistes cyclables et les voies vertes tant à Angers que dans l'agglomération angevine conduisant un certain nombre de cyclistes à privilégier d'autres itinéraires non aménagés au lieu d'emprunter les voies qui leur sont dédiées.

Préalablement, il nous semble important de mentionner la dangerosité de ces barrières, en particulier la nuit. Très peu de barrières sont en effet dotées de systèmes réfléchissants. Pourtant des maîtres d'ouvrages se sont vus attaqués au tribunal administratif suite à des accidents sur potelets ou barrières. Comme le rappelait le journal Le Parisien en décembre 2023, la ville de Paris a dû payer 54 000 € à un cycliste pour l'indemniser de sa chute de vélo contre un potelet.

<https://www.leparisien.fr/paris-75/victime-dun-accident-de-velo-du-a-un-defaut-de-voirie-marc-va-toucher-54000-euros-de-la-ville-de-paris-04-01-2023-BA7XW3YR2VCGLJOLLYAH7URNNQ.php>

Notre interrogation porte sur les raisons d'installation de ses barrières. L'idée semble être d'une façon générale d'éviter l'intrusion des automobiles sur les voies vertes et les pistes cyclables. Mais dans ce cas de simples poteaux ou potelets peuvent suffire sans qu'il soit nécessaire de fermer quasiment l'ensemble de la voie ou d'installer des barrières en chicane. Dans quelques cas, à l'approche d'un carrefour dangereux par exemple, l'installation de barrières peut être une sécurité pour les cyclistes, les contraignant à limiter leur vitesse, mais ces situations nous semblent très exceptionnelles.

Une autre raison est parfois invoquée pour l'installation de ses barrières : il s'agit d'éviter le passage des deux-roues motorisés. Mais le gabarit d'un vélo étant voisin de celui d'un deux-roues motorisé léger, l'impossibilité physique de pénétrer en deux-roues motorisé se fait au prix d'une gêne très importante pour les cyclistes. Avec le développement des vélos cargo et de la vélogistique, les distances à prévoir entre les barrières deviennent en contradiction avec cet objectif qu'il convient à notre sens d'abandonner. Il faut trouver d'autres solutions (éducation, sensibilisation, information (panneaux réglementaires), verbalisation) pour faire

en sorte que les pistes cyclables et les voies vertes ne soient pas utilisées par les deux-roues motorisés

Il est à noter que, réglementairement, il n'est d'ailleurs pas obligatoire de compléter les panneaux de piste cyclable ou de voie vertes par des dispositifs anti-accès motorisés (barrières, chicanes...). Aucun texte officiel n'impose d'empêcher physiquement l'accès motorisé aux aménagements cyclables. Aussi faut-il accepter le « risque » qu'un cyclomoteur emprunte occasionnellement un aménagement cyclable et ne pas faire subir des contraintes permanentes aux cyclistes et dégrader la qualité et le confort de l'aménagement.

On rappellera aussi que les voies vertes doivent être rendues accessibles aux personnes à mobilité réduite au titre de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. L'arrêté du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics précise que le cheminement doit avoir une largeur minimale de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel et que, si un cheminement pour piétons comporte un dispositif de passage sélectif, ou « chicane », sans alternative, ce dispositif permet le passage d'un fauteuil roulant d'un gabarit de 0,80 mètre par 1,30 mètre. Pour notre part, un espacement de 2,5 mètres entre les barrières nous semble nécessaire. C'est ce qui a été mis depuis peu au carrefour de la voie verte des Présidents avec la rue Edgar Pisani. Mais malheureusement, c'est loin d'être le cas ailleurs : ainsi sur les voies vertes de l'agglomération, la distance entre barrières est souvent de 1,7 mètres ce qui est très insuffisant, notamment pour le passage des vélos avec remorque.

On soulignera enfin qu'outre le caractère dangereux de certains dispositifs et la gêne procurée aux piétons et cyclistes, l'installation de barrières représente un coût important pour la collectivité tant en investissement initial qu'en entretien (entretien d'usure classique, dégradation...). À Angers, on note d'ailleurs un manque d'entretien qui conduit à ce que, quand ils ont été installés, les dispositifs réfléchissants disparaissent sans être remplacés.

En conclusion, comme l'indique le Cerema dans sa note de recommandations techniques sur les principaux types d'aménagements cyclables et de zones de circulation apaisée (https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Annexe%203_Recommandations%20techniques%20du%20CEREMA.pdf), « La mise en place de tels dispositifs dès la conception des aménagements ne doit donc pas être systématique. Elle ne s'envisage qu'après avoir constaté des usages non autorisés, et comparé l'acceptabilité sociale de ces usages avec la contrainte d'un dispositif physique potentiellement pénalisant pour les cyclistes. »

Nous renvoyons aussi à la vidéo suivante de l'Académie des mobilités actives : <https://www.mobilites-actives.fr/videos-pedagogiques/9>

Cette introduction nous semble suffisante pour exprimer le positionnement de notre association sur ce sujet qui est d'éviter au maximum les dispositifs physiques de limitation des accès. Nous la complétons par l'illustration de dispositifs gênants mis en œuvre sur l'agglomération qu'il convient de supprimer, mais nous listons aussi certains qui nous sommes acceptables.

Et nous rajoutons ce petit clin d'œil :



Dangerosité des barrières

Même si cette vidéo n'a pas été prise sur le territoire angevin, elle nous semble bien illustrer le risque d'installation de barrières sur les pistes cyclables et les voies vertes : <https://www.dailymotion.com/video/x8q39ai>

Barrières basses non réfléchissantes

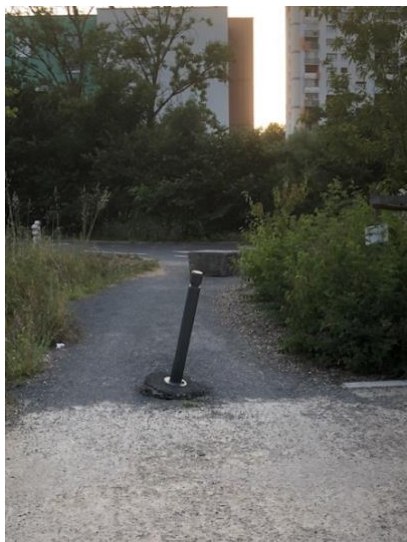


Au parc des Ardoisières et chemin du Millepertuis à Angers, ces barrières sont trop basses pour être bien vues des cyclistes et non pas de dispositifs réfléchissants. Ce type de barrière est à proscrire.

Potelets durs non réfléchissants



Chemin des Petits bonheurs à Belle-Beille : des potelets durs trop rapprochés et non réfléchissants. Nous préconisons leur remplacement par des potelets à mémoire de forme d'au moins 1,10 m de hauteur.



A la sortie du parc Balzac vers le chemin des Hautes Fouassières, un potelet dur et insuffisamment haut complété par une grosse pierre. Tout ce qu'il ne faut pas faire pour la sécurité des cycliste (+ piste gravillonnée !)



Allée Dian Fossey à Montreuil-Juigné, des potelets non réfléchissants dans une zone non éclairée. Idem à Saint-Barthélemy d'Anjou le long du chemin longeant la voie ferrée (et des poteaux trop proches).

Des potelets en nombre qui créent des risques de chute



Rue des Malembardières à Trélazé : des potelets inutiles, surtout quand la végétation n'est pas maîtrisée. La signalisation au sol est suffisante.



Même situation avenue Montaigne. La répétition des potelets est inutile et source de télescopage. Là aussi la signalisation au sol est suffisante.

Gêne pour les cycliste et non-respect de la réglementation pour le passage des personnes handicapées



Allée Paul Robin à Belle-Beille, alors qu'un ou deux potelets pourrait suffire, on installe un dispositif onéreux de chicane qui gêne les cyclistes et rend très difficile le passage des vélos cargo.



Voie des Présidents, la distance entre les barrières est désormais satisfaisante (2,5 m) mais deux cyclistes ne peuvent pas se croiser. On notera que les barrières n'ont pas de dispositifs réfléchissants.



Dans le parc des Ardoisières, sur le trajet de la boucle angevine de la Loire à vélo, des barrières très rapprochées, qui ne permettent pas le passage aisé des vélos cargo, des vélos chargés de sacoches, des vélos avec remorque...



Chemin des Hautes Fouassières. Ce n'est pas trois barrières qui entravent la circulation des cyclistes mais cinq ! Et le dispositif est renouvelé une second fois, soit 10 barrières en moins de 30 m ! Une des seules pistes cyclables en ville, mais tout est fait pour dissuader les cyclistes de l'emprunter !



Quartier du lac de Maine : des barrières gênantes pour les cyclistes et infranchissables pour les personnes en fauteuil roulant.



Même situation à Saint-Barthélemy d'Anjou (rue de la Pellerinière et rue des Héraudières) même si l'espace est un peu plus large.



Le long de la voie verte d'Angers-Montreuil-Juigné, sur environ deux kilomètres, dans la seule commune d'Avrillé, 12 barrières sont à franchir par les cyclistes qui délaissent la voie verte pour d'autres itinéraires pourtant moins bien aménagés. Nous préconisons la suppression de ces barrières et un changement des sens de priorité pour donner la priorité à la voie verte et non aux routes qui la croisent.

Des potelets drôlement installés



Devant le CHU, potelets et signalisation au sol ne sont pas en phase. De surcroît, l'espace entre le trottoir et le potelet à droite (photo de gauche) ne mesure que 72 cm rendant impossible le passage d'un vélo. Sans parler du poteau installé pour l'alimentation électrique du tram situé au milieu de la piste cyclable.



Au carrefour de la piste des Hautes Fouassières et de l'avenue du lac de Maine, un potelet et un panneau stop au milieu de la piste cyclable.

Ce qui est acceptable

Demi-barrière



Avenue Patton. Le positionnement de la barrière permet à deux cyclistes de se croiser.

Barrières bien espacées ou limitées



Chemin des Tranchandières : les barrières signalent aux cyclistes qu'il y a un danger potentiel, les conduisant à ralentir mais sans gêner leurs mouvements. Absence toutefois de dispositifs réfléchissants.



Entrée du parc des Ardoisières à Villechien, même principe. Absence toutefois de dispositifs réfléchissants sur le poteau central qui devrait être plus grand.



À Trélazé, quartier de la Quantinière, la barrière signale aux cyclistes un croisement l'incitant à ralentir mais sans gêner son trajet. Il serait toutefois souhaitable que la voie verte soit prioritaire et que le stop soit placé avant le passage piéton/cycliste.

De gros poteaux bien visibles



A Béhuard, des poteaux centraux réfléchissants suffisamment larges pour être bien visibles. Peuvent être acceptables pour des voies vertes.

Des balises plastiques



Balises plastiques sur le chemin des Hautes Fouassières : elles évitent le passage des voitures. Bien visibles, elles sont moins dangereuses pour les cyclistes que des potelets.

Des bornes escamotables en ville



Même si elles ont basses, leur largeur et leur système réfléchissant leur assurent une certaine visibilité. Elles sont de surcroît installées dans des zones piétonnes où les cyclistes doivent circuler à vitesse modérée.

On nous a toutefois signalé que certaines bornes (à l'Ice park notamment) fonctionnaient automatiquement et que des cyclistes (notamment lorsqu'ils sont en groupe) ont été surpris par un relèvement inopiné des bornes.

Un cas où la dangerosité du carrefour rend légitime l'installation d'une barrière



Avenue de Gandhi, les cyclistes sont peu visibles par les automobilistes venant de l'avenue de Gandhi. La barrière contraint les cyclistes à arriver au pas. Pour autant, il serait nécessaire de modifier le sens de priorité pour rendre la traversée des cyclistes prioritaires et de porter la distance entre les barrières à 2,5 m (au lieu de 1,5 m actuellement) pour faciliter le passage de tous les types de cycle (d'autant que l'on est sur le raccordement à la Loire à vélo).