

## 4. PRÉCONISATIONS TECHNIQUES

### 4.6 Dispositifs anti-accès motorisés

Historiquement, les aménageurs routiers privilégiaient la sécurité du cycliste avec des dispositifs redondants (chicanes doubles rapprochées,...). Cette pratique tend à évoluer avec les retours d'expérience sur le coût d'entretien et l'accidentalité cycliste contre ces obstacles permanents.

Afin de ne pas dégrader la qualité et le confort de l'aménagement, tout en évitant les surcoûts que cela représente en investissement et en entretien, **les dispositifs anti-accès motorisés sont à utiliser en dernier recours.**

Ainsi, sauf risque d'insécurité avéré pour les cyclistes, il est préconisé de concevoir et mettre en service la voie verte ou la piste cyclable sans dispositif particulier.

Des préconisations générales s'appliquent en matière de signalétique (panneaux et pictogrammes signalant aux automobilistes la présence de cyclistes), et de gestion des intersections.

**Le recours à un dispositif spécifique devra être clairement identifié sur les plans proposés et justifié par l'aménageur.**

La nature des dispositifs (îlot, potelet, balise, barrière amovible ou fixe) et leur matière (bois, métal) est laissée à l'appréciation de l'aménageur en fonction des contraintes locales (paysage, Natura 2000, milieu urbain, etc). Sont toutefois exclus les obstacles de type bloc béton ou bloc rocheux, très dangereux pour les cyclistes.

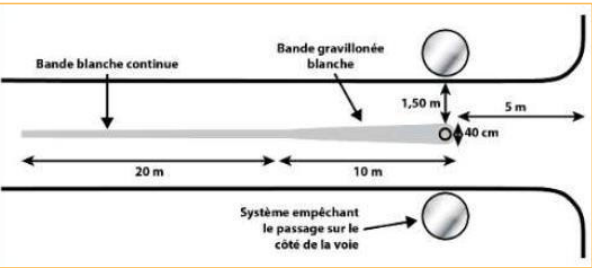

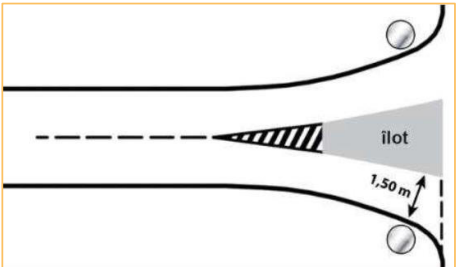

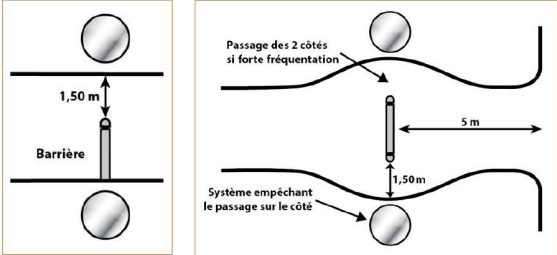

De manière générale, tout obstacle implanté sur la chaussée doit être accompagné d'une signalisation au sol et muni de bandes rétro réfléchissantes.

Dans le cas d'un itinéraire auparavant ouvert à l'ensemble des usagers (ex: réaffectation d'une route à faible trafic en voie verte) il peut être envisagé la mise en place d'un dispositif provisoire (de type séparateur de voies modulaires).



## 4. PRÉCONISATIONS TECHNIQUES

### 4.6 Dispositifs anti-accès motorisés

<p><b>Potelet à mémoire de forme</b></p>	<p>Peut s'avérer dangereux s'il n'est pas assez visible ou trop bas. Un marquage au sol réfléchissant peut-être ajouté.</p>		
<p><b>Dispositif avec ilot central</b></p>	<p>Dispositif plus lourd à l'aspect routier, visible et connu des usagers. Il assure un bon compromis entre empêcher la circulation des véhicules à 4 roues et ne pas entraver le passage des cyclistes.</p>		
<p><b>Demi-barrière</b></p>	<p>Dispositif efficace à l'aspect dissuasif, tout en réservant un bon confort aux cyclistes avec un passage de 1,50m (d'un ou des deux côtés).</p>		

**CEREMA Fiche n° 36 –**  
**Les dispositifs anti-accès motorisé**  
*Comment contrôler l'accès aux aménagements cyclables (2016)*

## 4. PRÉCONISATIONS TECHNIQUES

### 4.7 Garde-corps

#### Définition :

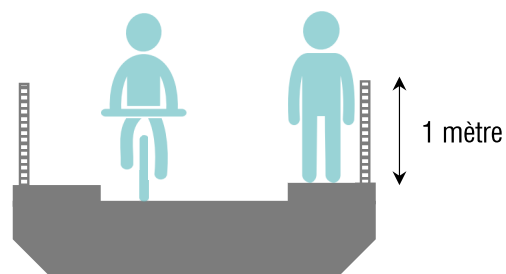
Il s'agit d'un ensemble d'éléments formant une barrière destinée à protéger les personnes du risque de chute.

Le garde corps est constitué d'une lisse supérieure ou main courante et d'un dispositif intermédiaire (lisse, barreaudage ou treillis), le tout supporté par des poteaux.

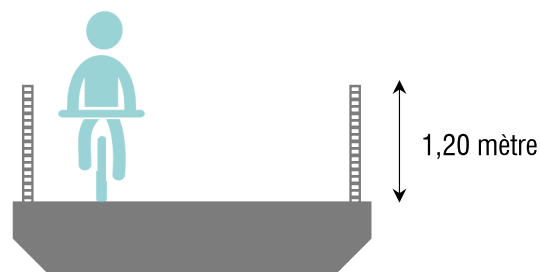
Sur les aménagements cyclables et les voies vertes, les gardes corps ont fonction de retenue des usagers non-motorisés à la fois sur les ouvrages d'art, les aménagements en remblais (points hauts), les rampes d'accès ou encore les passages difficiles.

#### Caractéristiques techniques :

En présence de trottoir sur les ouvrages la hauteur de garde-corps sera de 1 mètre. En absence de trottoirs et d'ouvrages d'art, la hauteur sera portée de 1 mètre 20.



*Ouvrage avec trottoir*



*Ouvrage sans trottoir*

## 4. PRÉCONISATIONS TECHNIQUES

### 4.8 Ressauts, bordures et avaloirs

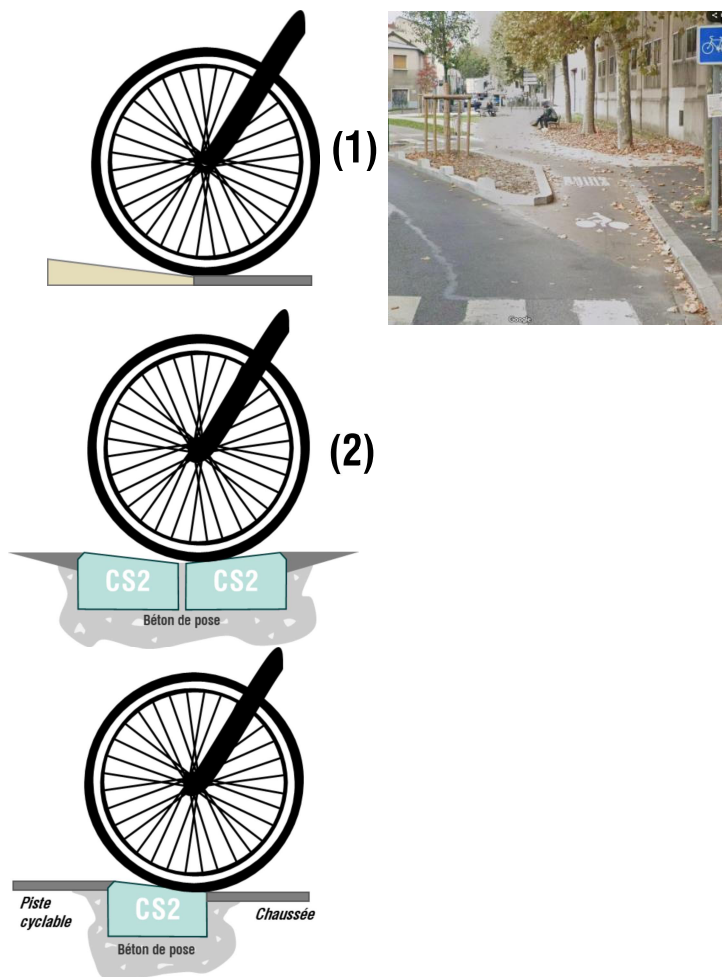
La présence d'un ressaut **constitue une discontinuité verticale susceptible de générer un inconfort**, voire un risque de perte de contrôle pour les cyclistes, en particulier s'il faut l'aborder de biais (risque accru de chute ou de voilage de roue). Cette problématique se manifeste fréquemment lors des raccordements entre une piste cyclable en site propre à niveau de chaussée et le trottoir, que ce soit en montée ou en descente.

De ce fait, il sera privilégié :

- De réaliser des **raccordements « à 0 »** avec une continuité du matériau **(1)**,
- D'associer **deux éléments modulaires de type caniveau CS1 ou CS2** pour obtenir un franchissement de la jonction sans à-coup **(2)**,

L'arasage des bordures est effectué lorsque le nouvel aménagement doit se raccorder à l'infrastructure existante, afin d'assurer une jonction fluide et sans discontinuité.

Il convient de proscrire le franchissement de bordures, ressauts par les cyclistes. Ainsi, il faudra éviter les dispositifs qui peuvent entraîner des chocs lors du franchissement.



**Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics :**

*« Les ressauts sur les cheminements et au droit des passages pour piétons sont à bords arrondis ou munis de chanfreins. La hauteur des ressauts est au maximum de 2 centimètres. Elle peut atteindre 4 centimètres lorsque les ressauts sont aménagés en chanfrein " à un pour trois ". »*

#### Avaloirs

Les grilles d'avaloirs dont les rainures sont parallèles au sens de circulation représentent un risque de coincement des roues et doivent être proscrites.

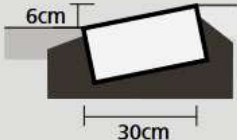
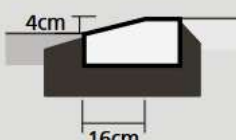
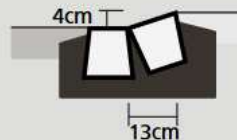
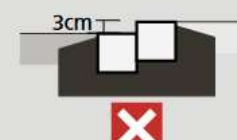
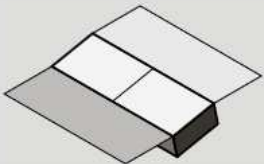
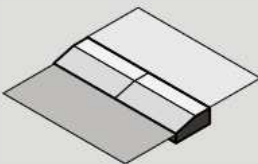
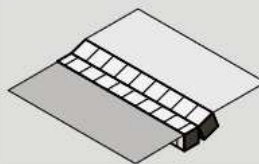
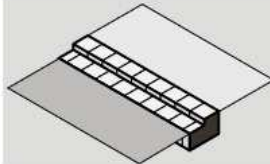
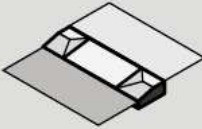


Privilégier l'utilisation généralisée de bordures basses de type A1 (en biseau) au niveau des avaloirs intégrés au trottoir, en veillant à éviter les grilles et entonnoirs et à assurer des raccordements de qualité entre la chaussée et le caniveau.

Les plaques creuses doivent faire l'objet de contrôles réguliers et être remplies dès que le revêtement se détériore. Il en va de même lorsque des nids-de-poule apparaissent autour du regard.

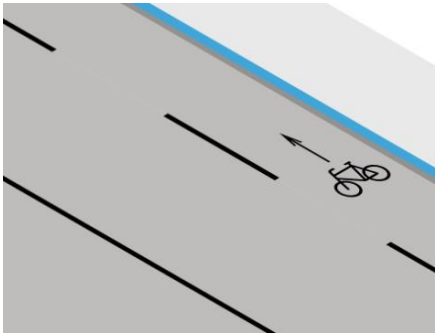
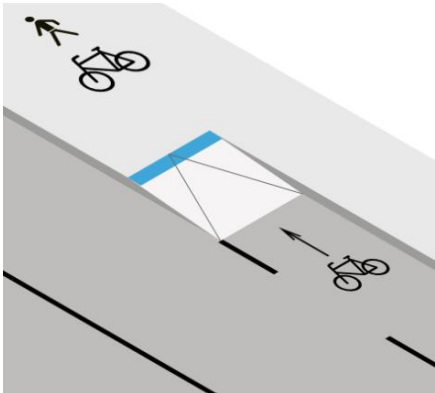
4. PRÉCONISATIONS TECHNIQUES

4.8 Ressauts, bordures et avaloirs

Bordure	A	B	C	D
Dimensions / Schéma	<div>b = 30cm; h = 6cm (pente 12°)</div>  <div>6cm 30cm</div>	<div>b = 16cm; h = 4cm (pente 14°)</div>  <div>4cm 16cm</div>	<div>b = 13cm; h = 4cm (pente 18°)</div>  <div>4cm 13cm</div>	<div>b = 0cm; h = 3cm (pente 90°)</div>  <div>3cm</div>
				
Utilisation (parallèle à la trajectoire)	<div>- transversale - longitudinale</div>	<div>- transversale - longitudinale</div>	<div>- transversale</div>	
Remarques	<div>- Utilisation aux endroits où aucune personne en fauteuil roulant ne fran- chit la bordure</div>		<div>- longitudinale à éviter</div>	<div>- transversale et longitu- dinale à éviter, car non cyclo-conforme</div>
Interruption		<div>- interruption large de 50 cm (perpendiculaire à la trajectoire)</div> 		

Bordures cyclo-conformes

Perpendiculaires à la trajectoire (haut)  
Parallèle à la trajectoire (bas)



Les bordures et leurs utilisations – Source : Manuel Gestion des cycles aux carrefours © OFROU © Conférence Vélo Suisse