



Itinéraires pour usagers non motorisés (itinéraires « verts ») Fiches pratiques



6. Dispositifs anti-véhicules à moteur

Version au 30.1.06. Vos remarques et suggestions sont les bienvenues.

Lors de l'aménagement d'une voie réservée aux usagers non motorisés, les gestionnaires souhaitent le plus souvent installer, aux divers accès, des dispositifs empêchant le passage des véhicules à moteur : voitures, motos, mobylettes, quads. On peut imaginer, en simplifiant, trois solutions :

1. la plus simple et la moins coûteuse
2. la plus efficace en terme d'obstacle anti-motos
3. une solution médiane.

1. Solution simple et peu coûteuse

Elle consiste à **se limiter au placement des signaux prévus au code de la route** pour réserver le chemin aux usagers non motorisés (signal F99). Il conviendra alors d'**assurer, du moins au début de la mise en service, une surveillance ponctuelle**. On peut également compter sur l'effet du contrôle social venant des usagers lents eux-mêmes, en particulier dans les zones habitées. Ce contrôle sera d'autant plus important que le chemin sera fréquenté. Les conducteurs de véhicules à moteur ne respectant pas ces signaux sont souvent des locaux, relativement vite identifiés par les usagers légitimes. Une évaluation pourra être effectuée après quelques mois afin de déterminer l'utilité de mesures plus contraignantes.



Exemple de signal
F99 (3 usagers)

2. Recherche d'une solution dissuasive pour les motos

Dans l'espoir d'éviter de manière moins aléatoire le passage des véhicules à moteur, certains préconisent l'utilisation de **chicanes**, en bois ou en métal, avec le plus souvent un dispositif à cadenas permettant au besoin le passage de véhicules de service. Par la même occasion, ces chicanes avertissent l'usager lent qu'il approche d'une traversée éventuellement dangereuse.



Chemins du Rail, rue Van Opré 93 - B-5100 Jambes (Namur, Belgique/Belgium)

Tél. et fax. +32 (0)81 65.75.96

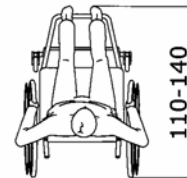
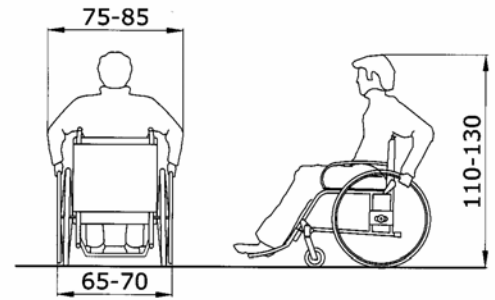
E-mail : info@cheminsdurail.be - Internet www.cheminsdurail.be

Compte : 068-2168179-62 - Code BIC : GKCCBEBB – Code IBAN : BE SI 068216817962

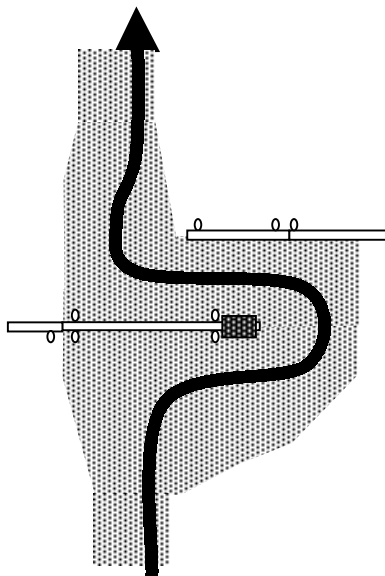
Chemins du Rail est membre fondateur et membre du Comité de Direction
de l'Association européenne des Voies vertes (AEVV)

Pour être efficaces à l'égard des motos, ces chicanes doivent présenter un « sas » de 70 à 80 cm de large au maximum. Une telle largeur peut être en effet dissuasive pour les plus grosses motos. Elle présente toutefois les **inconconvénients** suivants :

- elle oblige le cycliste à **mettre pied à terre**, du moins le cycliste peu habitué à des manœuvres particulières. Elle est difficile à négocier avec un vélo muni d'une demi-vélo pour enfant. Cela peut limiter sérieusement l'attrait du chemin pour des déplacements non motorisés ;
- elle est **inférieure à la largeur maximale d'une remorque pour vélo** (enfants, bagages) telle que prévue par la législation routière (1 m). Or ce type de remorque est de plus en plus populaire, en particulier auprès des familles avec enfants et des voyageurs à vélo, un type de tourisme en plein développement dans les régions qui en ont fait un de leurs arguments économiques ;
- elle est **inférieure à la largeur acceptable pour une chaise roulante** (voir ci-contre)
- elle représente la **limite inférieure pour une voiture d'enfants double** (87 cm) ;
- elle **n'empêche pas le passage des quads** petits ou moyens (dès 0.76 m pour un Kawasaki KSF 50) dont la nuisance est similaire à celle d'une moto ;
- elle peut être **relativement coûteuse** à l'achat et à l'entretien, surtout pour les modèles en bois.

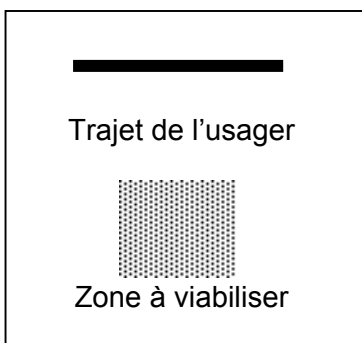


Source :
asbl Plain-Pied



Afin d'assurer une utilisation aisée par les différents usagers (en particulier par les chaisards), il faudrait porter la largeur de la chicane à 1,5 m au minimum, ce qui supprime toute efficacité vis-à-vis des motos petites ou moyennes. Le **rapport qualité-prix** de cette solution nous paraît **défavorable**. Elle ne devrait donc être adoptée que moyennant une réflexion sérieuse.

Si on l'adopte malgré tout, il convient d'**aménager soigneusement le sol dans l'axe de la chicane** afin de ne pas ajouter à cet obstacle une difficulté d'accès (voir ci-contre à gauche)



La pratique générale des voies vertes montre qu'il n'existe pas de solution efficace contre les motos (ni contre les quads) qui ne dissuade ou n'empêche en même temps la plupart des usagers non motorisés que l'on veut justement favoriser.

3. Solution médiane

La solution médiane consiste à empêcher le passage des véhicules à quatre roues (à l'exception des quads) en prévoyant une solution pour les véhicules d'entretien et de secours, tout en permettant le passage aisé des usagers visés (piétons, cyclistes, cavaliers).



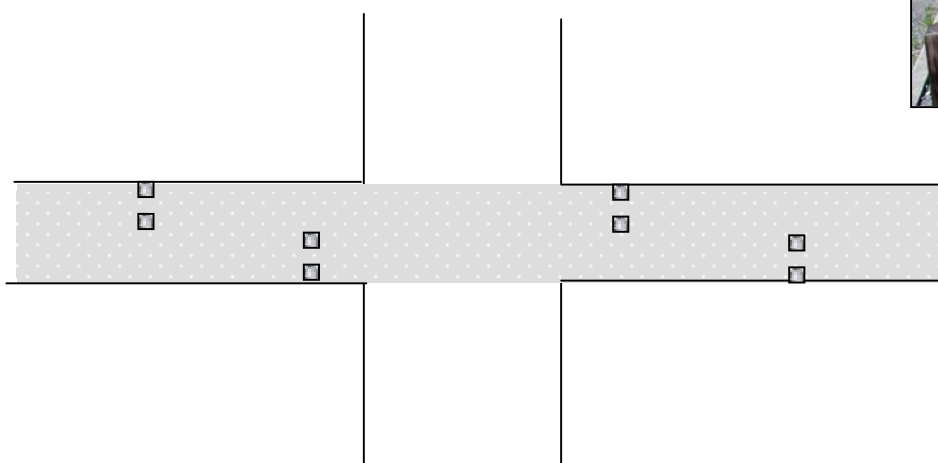
C'est la solution adoptée sur la plupart des sections du RAVeL, à savoir le **placement d'obstacles** (potelets ou bollards) **distants entre faces latérales d'env. 1,25 à 1.35 m, avec bollard amovible au centre** (dispositif accessible aux agents de secours et d'entretien). Nous suggérons le placement :

- de **potelets** posés verticalement, hauteur hors-sol : 1 m.
- au centre, d'un **bollard en bois standard de section carrée** avec bandes réfléchissantes, avec blocage par clef standard (« clef pompiers », voir services techniques communaux).

L'ouverture totale, bollard central déposé, **sera d'env. 2.8 m**, suffisante pour tout véhicule d'entretien ou de secours. On veillera à ce que les bollards soient bien visibles, par exemple en les munissant de bandes blanches et/ou réfléchissantes, en particulier dans des endroits

masqués ou susceptibles de se trouver à l'ombre. Un marquage d'annonce sur le sol, s'il s'y prête, est fortement recommandé.

Pour annoncer à l'usager l'approche d'une traversée potentiellement dangereuse, le RAVeL utilise fréquemment une sorte de **déviatio**n qui coupe l'effet de perspective et évite une traversée trop rapide. Voir ci-contre à droite ¹. Cette déviation peut aussi être réalisée au moyen de potelets décalés selon le schéma ci-dessous ²



L'important est de préserver un passage libre d'au moins 1,2 m pour les vélos avec remorque.

Il s'agit plus de dissuader que d'empêcher réellement les intrusions illicites ³.

Comme dans la première solution, une **surveillance**, en tout cas après l'ouverture, est recommandée pour restreindre les infractions (motos, quads).

Il est suggéré de placer, pendant la durée du chantier et jusqu'à l'ouverture officielle du chemin réservé aux usagers non-motorisés, des **panneaux C3** afin de mettre au moins en infraction les usagers motorisés qui emprunteraient indûment le tracé.



Signal C3

¹ Une étude est en cours au MET en vue d'adopter des pratiques coordonnées en ce qui concerne les traversées de voiries. Ce document sera à disposition à Chemins du Rail dès sa parution, prévue au printemps 2006. La présente fiche sera adaptée en fonction de cette étude.

² Selon une proposition du Service voyer de la Province de Hainaut

³ D'après « Recommandations pour les itinéraires cyclables », CERTU, Lyon, 2005