

# Dispositifs anti-accès motorisés sur les aménagements cyclables

Fiche N°04



<b>Objectifs</b>	Limiter voire interdire la circulation des véhicules motorisés sur les aménagements cyclables en cohérence avec les mesures de police (arrêté)
<b>Définitions</b>	<p>Un <b>dispositif anti-accès</b> motorisé désigne les systèmes (panneaux réglementaire, barrière, chicane) permettant de limiter la circulation des véhicules motorisés en cohérence avec la signalisation et les arrêtés y afférant.</p> <p>Ces dispositifs sont souvent placés aux entrées des aménagements, notamment aux intersections, en section courante (limitation du transit) ou à proximité des ouvrages d'art.</p> <p>Les <b>ayants droits</b> sont les personnes ou groupes de personnes pouvant circuler sur l'aménagement cyclable. Il s'agit, par exemple, des services de secours, des gestionnaires ou des propriétaires des parcelles longeant l'aménagement.</p>
<b>Références</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Code de la Route</li><li>• Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière</li><li>• <b>Fiche n°36, les dispositifs anti-accès motorisé</b> (Cerema, 2016)</li><li>• NF P98-351 : Cheminements - Insertion des personnes handicapées</li></ul>
<b>Notes</b>	<p>Le sujet suivant est traité dans d'autres fiches :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• La gestion des intersections</li></ul>

### Méthodologie

Lors de la création d'un itinéraire cyclable :

1. Définir l'accessibilité ou non aux véhicules motorisés
- 2. Privilégier la signalisation de police seule**
3. Vérifier que l'itinéraire ne crée pas un raccourci pour les véhicules motorisés
4. Après la création de l'aménagement, vérifier le respect de la réglementation par les véhicules motorisés

Si la signalisation seule n'est pas respectée :

1. Commencer par un rappel à la loi avec des contrôles
2. S'il n'y a pas d'amélioration, mettre en place un dispositif physique en concertation avec les ayants-droits (ex : agriculteur)
  - **½ barrière simple** (à privilégier)
  - ½ barrière face à face, décalées
  - Ilot ou sas latéral

### Mise en œuvre d'un dispositif physique

Lorsque le bilan des évaluations conduit à la décision, par l'autorité de police, d'installer un dispositif physique, celui-ci respectera les principes suivants :

1. Maintenir une largeur minimum d'**1,50 m** pour les cyclistes et une longueur de **4 m** pour le cas des chicanes ;
2. Être **perceptible** des usagers :
  - Visibilité à **minimum 50 m** de part et d'autre, de jour comme de nuit qu'importe la météo ;
  - **Contrasté** dans l'environnement ;
  - Le cas échéant, un guidage des usagers peut être installé afin d'éviter les dispositifs par une pré-signalisation (verticale et/ou horizontale) ;
3. Être **non agressif** en cas de chute ;
4. Répondre aux **normes d'accessibilité** pour les personnes à mobilité réduite (contraste, largeur de passage) ;
5. Permettre l'accès aux véhicules de secours et d'entretien ou ayant-droit ;
6. Être **solide** pour prévenir du vandalisme et des manœuvres par tous temps ;
7. Être **entretenu** correctement, notamment les dispositifs rétro-réfléchissant et les abords ;


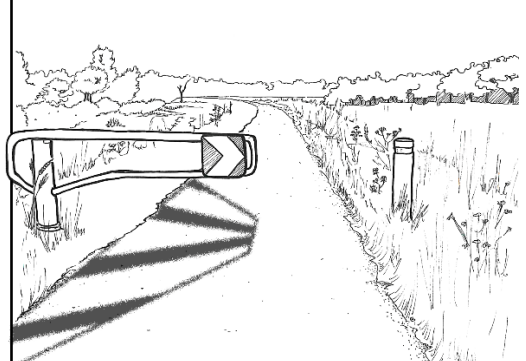
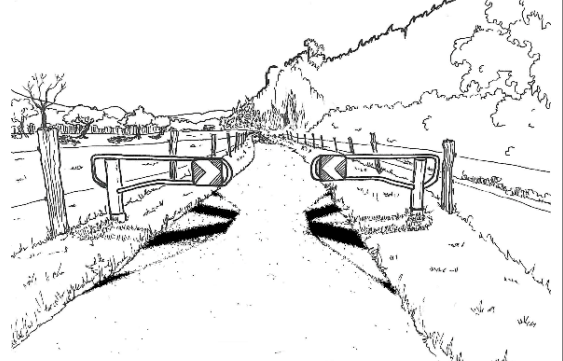
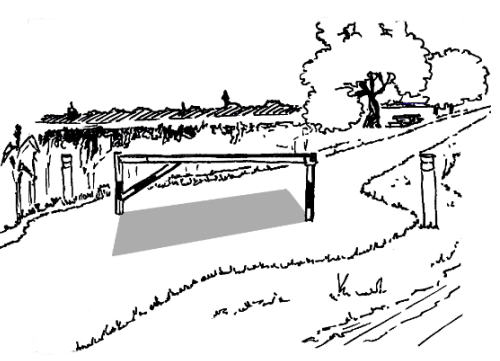
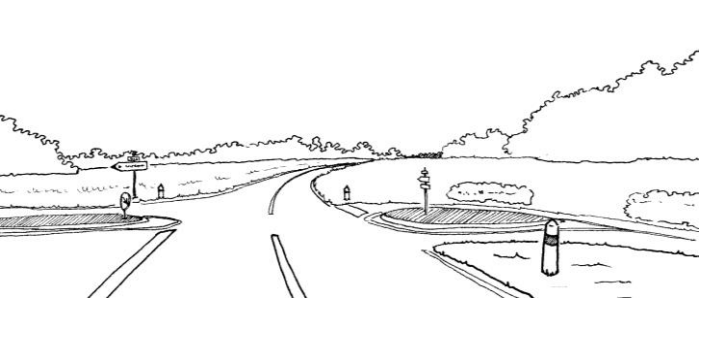
À l'échelle d'un itinéraire voire d'un territoire, le principe d'**homogénéité** des dispositifs devra être respecté.

NB :

- Préférez une barrière à clef prisonnière car cette clef ne peut être récupérée que dans la position fermée de la barrière.
- Des clés devront être données aux communes, services de secours ou gestionnaire, et autres ayants-droits le cas échéant.
- Ces dispositifs sont pénalisant pour les cyclistes notamment les débutants et peuvent poser des problèmes de perception pour les groupes de cyclistes ou sur les itinéraires très fréquentés.
- Les barrières ne sont pas des dispositifs de régulation de la vitesse des cyclistes



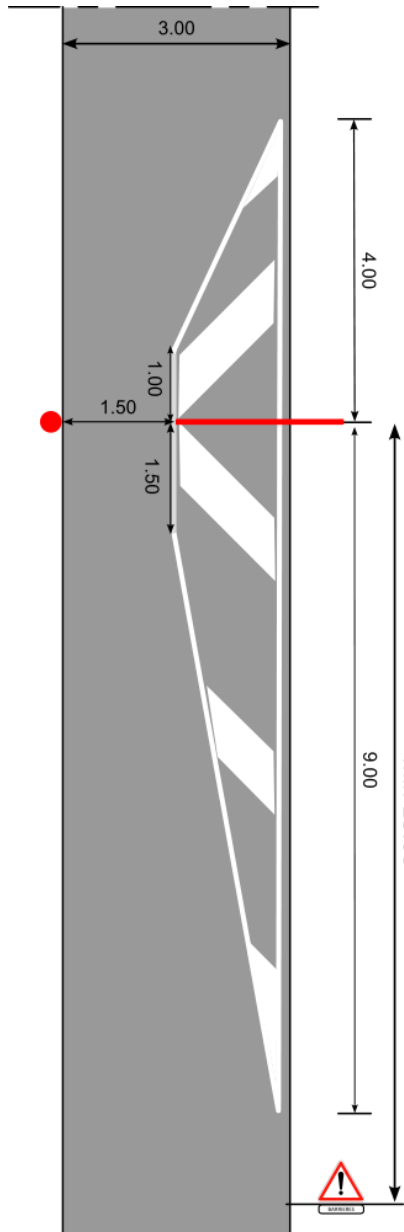
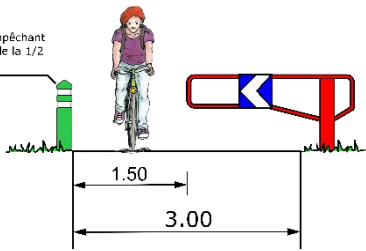
## Les différents dispositions anti-accès motorisé

	Signalisation de police seule	½ barrière	Double ½ barrières	barrière avec sas latéral	Ilot
					
<b>Définition</b>	Signalisation réglementaire de l'aménagement. L'ajout de dispositif physique est <b>facultatif</b> .	Passage minimum pour le cycliste : <b>1.50 m</b> Location de la barrière : <ul style="list-style-type: none"> <li>À 15 m minimum de l'intersection</li> <li>Du côté droit de l'aménagement en allant vers l'intersection (pour libérer facilement le carrefour)</li> </ul> <b>Limitation d'évitement barrière :</b> → Dispositif latéral hors bande de roulement : talus, fossé, potelets, arbuste, épingle ...	<b>À choisir, uniquement si :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Une simple ½ barrière ne suffit pas</li> <li>L'aménagement est plus large que 3 m</li> <li>Le gabarit à dégager le nécessite.</li> <li>Distance de 4 m dans le cas des chicanes</li> </ul> <b>Ordre de priorité dans le choix :</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>½ barrières en face à face</li> <li>½ barrières décalées (en chicane) à réserver pour des cas très particulier car très pénalisant pour le cycliste</li> </ol>	<b>barrières avec sas latéral</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Réserver à des cas particuliers (dégagement pour un gabarit important sur les routes forestières, ...)</li> <li>La longueur du dévoiement des cyclistes doit permettre une trajectoire souple</li> </ul>	<b>ilot borduré :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Préconisé lors des réinsertions des cyclistes dans le trafic routier (début et fin d'aménagement cyclable) – de passer d'un aménagement bidirectionnel à deux aménagements unidirectionnels</li> <li>rend l'intersection plus visible et lisible pour les usagers des deux axes.</li> <li>Construit en inspirant des recommandations pour les carrefours interurbains (adaptation aux dimensions de l'aménagement cyclable et aux trajectoires cyclistes)</li> <li>doit être franchissable (bordures de type AI) et non arboré</li> <li>La signalisation verticale et horizontale peut aider à la lecture du carrefour.</li> </ul>
<b>Avantage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas d'obstacle pour les cyclistes</li> <li>Sur les chemins partagés, les ayants-droit ne sont pas contraints de descendre de véhicules à chaque fois</li> <li>Minimise les contraintes d'entretien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lisibilité du dispositif</li> <li>Trajectoire d'évitement « simple » des cyclistes</li> <li>Matériel limité</li> <li>Obstacle physique pour les véhicules</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plus dissuasif pour le passage en force des véhicules</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lisible pour les cyclistes et véhicules motorisés (ilot)</li> <li>Trajectoire sans obstacles pour les cyclistes</li> <li>Obstacle franchissable pour les gestionnaires et ayants-droits</li> </ul>	
<b>inconvénient</b>	Les contrevenants peuvent passer sans respecter la réglementation	Obstacle dans le « sens sortant » de l'aménagement cyclable pour les cyclistes	<ul style="list-style-type: none"> <li>Obstacle sur la trajectoire du cycliste</li> <li>Barrière en face à face plus facile à forcer par les gros véhicules</li> <li>Trajectoire du cycliste très contrainte dans le cas des chicanes</li> <li>Obligation d'avoir 2 clefs pour les gestionnaires et ayants-droit</li> </ul>	Emprise importante	

### Schéma de principe :

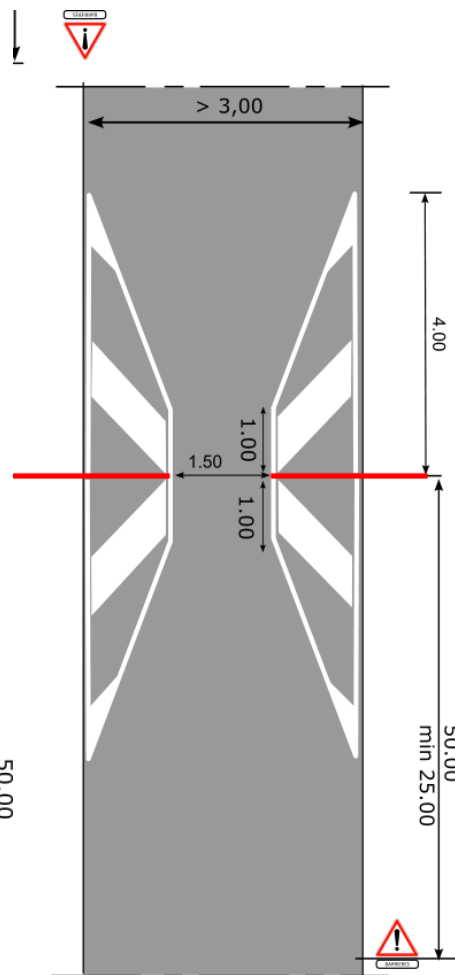
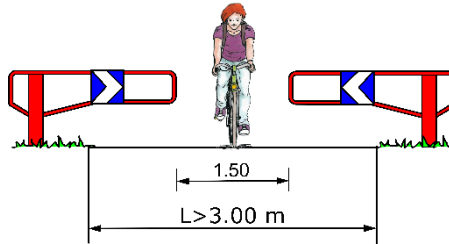
#### Une 1/2 barrière

dispositif visible empêchant le contournement de la 1/2 barrière

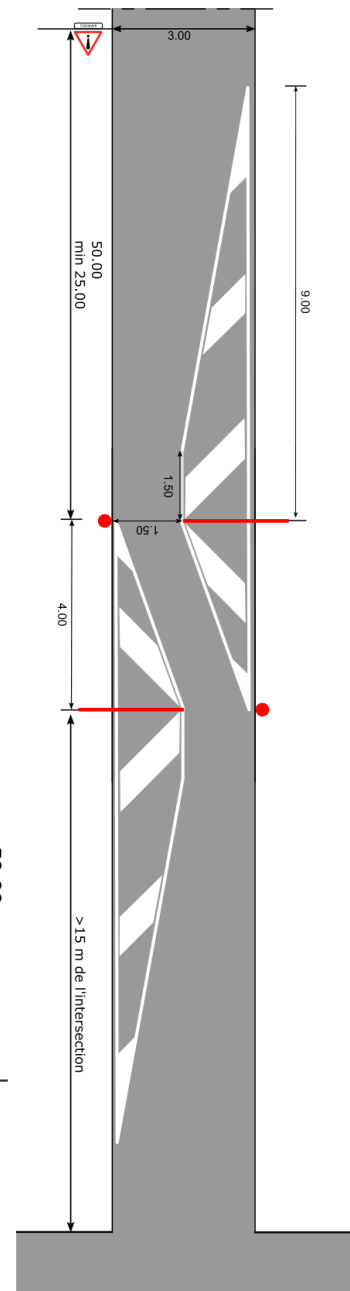


### Double barrières

#### En face à face



#### En chicane



\*Bande inclinée à 50°  
\*Largeur 0.50 m

**Schéma de principe :**

Barrière avec sas latéraux

