

Service instructeur
Direction des Routes et des Transports
Direction Adjointe Projets Routiers

N° CP-2011-4-3-2

Service consulté

**REPLACEMENT DES POTEAUX SUR LES ITINERAIRES CYCLABLES
PROGRAMME A171**

Résumé : Le présent rapport a pour objet d'approuver le dossier d'avant-projet pour le remplacement des potelets sur les itinéraires cyclables, le choix des caractéristiques techniques des aménagements proposés ainsi que l'estimation du coût prévisionnel de l'opération d'un montant de 200 000 € TTC.

I) Etat des lieux

Aux carrefours et aux croisements, divers dispositifs destinés à empêcher l'accès des itinéraires cyclables aux véhicules légers ont été implantés lors de leur construction.

Un grand nombre de ces dispositifs, notamment les potelets et les bornes sont dorénavant prohibés par les recommandations, car représentant un danger potentiel pour les cyclistes.

Un recensement a été réalisé au premier semestre 2010 pour les itinéraires cyclables construits par le Département.

Le bilan était le suivant :

- Poteaux à déposer : 281 (+ 12 balises) ;
- Moraines à déposer : 45 ;
- Garde-corps à déposer : 23 + 12 demi-barrières.

II) Recommandations et propositions techniques :

Le guide technique « Recommandations pour les Itinéraires Cyclables » du CERTU indique (chapitre 9.29. en page 57) :

« Les potelets (...) situés en entrée de piste, sur l'axe médian, pour interdire les intrusions sont à l'origine d'accidents graves. Certains cyclistes rapides conduisent en regardant plus le revêtement de chaussée, à l'affût de nids-de-poule, de bris de verre ou de branches mortes ; d'autres, en groupe sont moins vigilants que seul ; le potelet isolé et sombre n'est pas toujours bien visible à la tombée de la nuit. »

Ainsi, la mise en place de dispositifs anti-intrusion, servant également à faire ralentir les cyclistes en approche de carrefour, pose un problème de sécurité.

La meilleure solution consiste donc à supprimer l'obstacle et à s'assurer que la signalisation verticale indiquant l'interdiction réglementaire d'accès pour les usagers motorisés est suffisante.

Cependant, dans certaines situations, un dispositif anti-intrusion doit être maintenu, c'est notamment le cas des passerelles cyclables n'acceptant qu'un tonnage limité.

Par ailleurs, l'incivilité des automobilistes utilisant les pistes cyclables comme raccourci doit également être pris en considération, c'est pourquoi la simple suppression ne peut pas être généralisée et une étude spécifique au cas par cas devra être menée.

Il est proposé, quand cela s'avérera nécessaire, de remplacer les installations existantes par l'implantation de demi-barrières conformément aux préconisations du guide technique « Recommandations pour les Itinéraires Cyclables ».

Il sera enfin tenu compte de la problématique de la gestion d'accès pour les véhicules de secours, les véhicules d'entretien et les éventuels ayants droits (riverains, agriculteurs...) ; ce dispositif doit être complété en amont par une signalisation d'alerte verticale et horizontale bien visible.

III) Etudes d'avant-projet

Les principales caractéristiques, pour chacune des solutions proposées, sont les suivantes :

1) Schéma type avec ½ barrières

La pose de demi-barrières n'est pas systématique et relève d'une analyse qui a été menée au cas par cas en fonction des contraintes des sites. Au total, 61 demi-barrières devraient être posées sur domaine départemental et 61 autres sur domaine de tiers.

Cette pose a été prévue dans les situations où la signalisation verticale indiquant l'interdiction réglementaire d'accès pour les usagers motorisés n'est pas suffisante.

Le schéma type d'implantation des demi-barrières figure en pièce jointe au présent rapport.

Les dispositions techniques suivantes ont été retenues :

- pose en chicane avec première demi-barrière à gauche et espacement de 2 m entre les barrières : cette disposition est plus contraignante pour les cyclistes avec remorques et tandems, mais permet de limiter les vitesses en approche des carrefours ;
- le dispositif est complété par du marquage au sol (zébras sur un linéaire de 40 m) et verticale (panneau de danger en amont des zébras). Il convient de signaler que la pose d'un zébra sur un linéaire de 40 m avec réduction de la largeur, pour alerter les groupes de cyclistes, est préconisée par la charte cyclable de la fédération française de cyclo-tourisme.

2) Domanialité et coût des travaux

→ *Sur domaine départemental :*

Le coût des travaux sur le domaine départemental est évalué à environ 200 000 € TTC.

Le budget prévisionnel des itinéraires cyclables 2011 prévoit un montant de 100 000 € pour une première tranche de réalisation.

→ *Sur domaine de tiers :*

Certains potelets ont été installés par les communes postérieurement à la réalisation de l'aménagement cyclable par le Département.

Les conclusions de l'analyse menée seront adressées à chacune des communes concernées, qui décideront ou non de procéder aux travaux préconisés.

Leur financement n'est pas prévu par le Département.

IV) Conclusion

Je vous propose d'approuver les études d'avant projet de remplacement des poteaux sur les itinéraires cyclables, le choix des caractéristiques techniques présentées et l'estimation du coût prévisionnel des travaux d'un montant de 200 000 € TTC. Les dépenses seront imputées au programme A171.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'C' followed by a vertical line and a horizontal stroke, with the name 'Charles BUTTNER' printed below it.

Charles BUTTNER

