

## **Double impasse pour transformer des rues et chemins en quasi Voie Verte (en agglomération ou en campagne sur une Véloroute)**

***L'itinéraire sur route barrée au milieu par une barrière, ou double impasse : un élément utile pour l'aménagement d'une Véloroute.***

**Avec utilisation du nouveau panneau C13d « Impasse débouchante » ou « Impasse sauf piétons et vélos » (voir Annexe).**

AF3V- J. Savary (et G. Rollin) –V5-septembre 2018-

### **Définition JS, utilisé pour le « Parcours cyclable de la Garonne » à Carbone (Haute-Garonne)**

Le dispositif de la double impasse consiste à fermer une rue ou un chemin par des potelets ou une barrière, en créant une impasse de chaque côté.

Cela limite beaucoup le trafic automobile, qui se trouve réduit à celui des riverains : cela supprime le trafic de transit.

Si les habitations desservies sont rares ou espacées, cela crée une **“quasi-voie verte”**, au moins pendant certaines heures de la journée.

La fermeture peut être limitée à un point, ou porter sur un segment de chemin ou de route, plus ou moins long : on crée 200m ou 500m de Voie Verte au milieu d'une rue ou d'une route (cas à Carbone, à Névian, sur la Loire à vélo), et on peut créer un tronçon de 2km en Voie Verte comme dans la vallée du Lot.

Attention : ce lieu où l'on interdit le passage doit être choisi de façon à ce qu'une automobile qui arrive là puisse faire demi-tour.

Ce dispositif est excellent en ville (réduction du trafic automobile) et en campagne où il améliore beaucoup la qualité d'une Véloroute (itinéraire cycliste jalonné et sécurisé).

C'est un aménagement à promouvoir.

Autre avantage : par rapport à une interdiction complète du trafic automobile (piste cyclable ou voie verte), il permet le passage des riverains (propriétaires et agriculteurs), des chasseurs, pêcheurs et promeneurs. Il est donc plus facilement accepté par les habitants et les élus.

Pour les riverains qui habitent sur l'axe, cet aménagement limite leur possibilités d'accès en auto et les amène à rallonger leurs parcours d'accès à leur domicile en auto (inconvenient), mais cela réduit le trafic automobile et la vitesse des automobiles, ce qui est un avantage pour eux.

### **Cas 1- Carbonne- « Parcours cyclable de la Garonne »**

C'est mis en oeuvre dans la vallée de la Garonne à Carbonne (deux sections). Sur la D10a, 1,2km sécurisés par création d'une double impasse (impasse Aquéranède).

Voir photo : Carbonne-Marquefave-double impasse



### **Cas 2- Névian dans l'Aude (sur Véloroute)**

Sur la Véloroute de Montredon les Cobières à Névian (8km), 3km sont sécurisés grâce à un aménagement de ce type :

Extrait : « Au niveau de la voie romaine, un tronçon de 500m est interdit aux véhicules à moteur avec pose d'un poteau central, ce qui évite que le nouveau chemin revêtu ne devienne circulé. Cette création d'une « double impasse » sécurise l'itinéraire de la Véloroute entre Névian et la D69 (3km). »

Voir fiche avec photo

: <http://www.af3v.org/-Fiche-VVV-.html?voie=374>

Voir photo : Névian-borne double impasse



### **Cas 3- L'AF3V a demandé ce type d'aménagement dans la vallée du Lot dans l'Aveyron, entre Bouillac et Grand Vabre : deux Voies Vertes ont été créées de cette façon**

L'AF3V conseille la création de « doubles impasses » dans la vallée du Lot dans l'Aveyron, où la Communauté de Communes de la vallée du Lot a le projet d'aménager les chemins en rive gauche du Lot, entre Bouillac et Grand-Vabre (Véloroute La Vallée du Lot à vélo V86).

Extrait de l'avis AF3V (2015):

Sur les tronçons futurs plus longs, cf. entre Grand-Vabre et le pont de Port d'Agrès, et entre le pont D840 et Bouillac, des aménagements doivent être créés pour empêcher que ces nouveaux chemins créés par la CCVL n'entraînent une hausse du trafic automobile (itinéraire bis, trafic de transit, tourisme en voiture):

Ces aménagements peuvent être:

Interdiction complète aux véhicules motorisés (voie verte);

Ou interdiction aux autos sauf riverains;

Ou barrière au milieu créant une "double impasse".

En 2017, **la section Bouillac-Boisse-Penchot**, a été aménagée sur **5km** en créant en partie centrale un tronçon en Voie Verte de 1,5km, et de part et d'autres deux chemins d'accès avec annonce : « Impasse à x m »

Voir fiche avec photos : <http://www.af3v.org/-Fiche-VVV-.html?voie=487>

Voir photo : entrée de la Voie Verte à Boisse-Penchot



En 2018, **la section Flagnac-Bouquiès** , a été aménagée sur **7km** en créant en partie centrale un tronçon en Voie Verte de 2km, avec annonce : « Impasse à x m ». Cela interdit le trafic de transit. Les sections en « voie partagée » de part et d'autre sont des quasi-Voies Vertes avec vitesse limitée (voir photos). Voir fiche avec photos: <http://www.af3v.org/-Fiche-VVV-.html?voie=551>

Voir photo : entrée de la Voie Verte à Bouquiès



Voir photo : Flagnac, quasi-Voie Verte



#### **Cas 4- Sur Véloroute la Loire à Vélo dans le Cher :**

Dans le département du Cher (18) un peu, mais dans le Loiret (45) beaucoup, on trouve sur la Véloroute « Loire à vélo » un aménagement intéressant. Pour faciliter l'accès de certains riverains (agriculteurs, chasseurs et surtout pêcheurs), ils ont posé une barrière au milieu du linéaire, à un endroit où l'on fait demi-tour facilement.

Avec la mention : interdit à tous véhicules à moteur, sauf « ayant droit ».

Objectif: créer des impasses. C'est très dissuasif et ça réduit considérablement les mécontentements.

Mais pour les aménageurs, ce ne sont pas des Voies Vertes (au sens réglementaire). Pour moi, oui. Car en fait on n'obtient jamais zéro intrus. C'est ainsi au nord de Boulleret- Cosne/ Loire.

Gérard Rollin.

#### **Annexe 1** (extrait d'un cahier d'exploration 2012)

##### **Photos de Véloroute Garonne entre Marquefave et Carbonne (ancienne route de Marquefave)**

Vu une rue habitée (maisons) à trafic auto réduit par la création d'une double impasse : fermeture au milieu

#### **Voir cahier exploration**

#### **Le mardi 27 mars 2012 (avec Daniel Drouaud)**

Départ de Carbonne

=1- au départ de la place de la République il y a une rue fermée avec un seul accès auto pour la sortie de la superette (rue Etienne Prosjean)

=2- plus loin en se dirigeant vers Marquefave

Chemin de la Rivière suivi : fini en bas cul de sac

On a été à droite sur D10a (depuis carrefour-croix)

C'est l'ancienne route de Marquefave

A 600m : deux poteaux créent une impasse

A 620m : idem deux poteaux

500m plus loin c'est la fin de l'impasse Avéranède

Conclusion : à Carbonne, sur la D10a, 1,2km sécurisés par création d'une double impasse (impasse Aquéranède)

#### **Annexe 2**

#### **Utilisation du panneau officiel C13d**

#### **Panneau « Impasse débouchante » ou « Impasse sauf piétons et vélos »**

L'arrêté du 6 décembre 2011 a ajouté au Code de la route le panneau C13d : Impasse comportant une issue pour les piétons et les cyclistes.

Ou : « Impasse débouchante » ou « Impasse sauf piétons et vélos ».

Voir : <http://news.autoplus.fr/news/1450999/panneaux-signalisation-route-S%C3%A9curit%C3%A9-routi%C3%A8re-journal-officiel>

Ce panneau a été posé à Pau en 2013 devant le collège Jeanne-d'Albret, place Nicéphore-Niepce. Dans cette ville une étude a recensé 33 passages qui pourront être aménagés en « double impasse » en utilisant ce panneau

Voir : <http://www.sudouest.fr/2013/10/24/les-bons-passages-1208986-4344.php>

Ce panneau a été posé à Blois en 2015

Voir : <http://bougezautrementablois.over-blog.com/2015/01/blois-dans-le-passage-des-7-freres-les-pietons-et-les-cyclistes-devraient-quand-meme-pouvoir-passer.html>

Voir photo du panneau C13d :



Ce panneau « Impasse débouchante » est apparu à Dijon en 2014

Voir : <http://www.evad-dijon.fr/spip.php?article1309>

NB :

Ce panneau existe dans le Code de la Route belge : Panneau

F45b : « Voie sans issue, à l'exception des piétons et cyclistes ».

Voir : <http://code-de-la-route.be/actualite/1813-nouveau-panneau-f45b-signe-une-impasse-debouchante>

Voir excellent article explicatif : <http://www.kisskissbankbank.com/alain-passe-tu-passes?ref=search>