

VOIES CONFORTABLES POUR MODES DE TRANSPORT DOUX



PRÈS DE 3 000 KM DE VOIES SÉPARÉES DU RÉSEAU ROUTIER, RÉSERVÉES AUX CYCLISTES, AUX PRATIQUANTS DU ROLLER ET AUTRES JOGGEURS OU FONDEURS, ONT ÉTÉ AMÉNAGÉS DANS NOTRE PAYS. LES REVÊTEMENTS À BASE DE BITUME S'IMPOSENT COMME LA SOLUTION IDÉALE POUR APPORTER AUX UTILISATEURS UN MAXIMUM DE CONFORT ET DE SÉCURITÉ.

« AVEC JUSQU'À 1 500 USAGERS par jour, la voie verte Givry-Cluny est une réussite et un exemple souvent cité comme une référence », souligne Frédéric Rollet, membre de l'Association pour le développement des véloroutes et des voies vertes. À l'origine des 44 km de cette voie, il y a la motivation d'André Gentien, conseiller général et maire de Buxy :

« Avec le canton de Saint-Gengoux-le-National, nous cherchions, dans les années 90, un projet pour "booster" l'économie locale, raconte-t-il. Notre département est situé sur l'axe nord-sud, dans le triangle d'or Beaune-Cluny-Tournus... Mais les touristes nous traversaient sans s'arrêter ! » L'idée surgit de développer les modes de transport doux, en créant des voies qui leur soient réservées.

« Nous avons pensé transformer en voie verte les 44 km de l'ancienne liaison ferrée Chalon-sur-Saône-Mâcon, via Cluny, poursuit André Gentien. Une étude a montré qu'on pouvait compter sur 750 passages par jour pendant le week-end et créer une trentaine d'emplois dans l'industrie du tourisme d'accueil local (restaurants, gîtes, hôtels...). Un investissement de moins

de 2 millions d'euros a été nécessaire. Le maître d'ouvrage est le conseil général, avec un apport de 600 000 euros. La chambre de commerce, la Région et les fonds européens ont également participé au projet. Une retombée de 1,2 million par an était prévue. Maintenant, nous ne chiffons plus ! » Si la voie Givry-Cluny n'est pas la première route réservée aux transports doux, sa spécificité est d'être devenue un véritable complexe touristique. Des voyageurs étrangers organisent autour d'elle les séjours d'une clientèle britannique, allemande, hollandaise et même... américaine. « Elle est devenue un axe clé permettant de faire découvrir le patrimoine de la région : ses vignobles, ses églises, son abbaye... avec des haltes en restaurants et hôtels 3 étoiles. Ce tourisme à vélo organisé s'adresse à une clientèle aisée », explique Frédéric Rollet.

Le choix d'un revêtement à la hauteur des exigences des utilisateurs

Le revêtement choisi pour cette voie se devait d'être à la hauteur. « Entre sablé stabilisé et enrobé bitumineux, j'ai misé sur le second, raconte André Gentien. Et j'ai bien fait, car au moins 40% des utilisateurs sont des pratiquants du roller, dont les exigences en matière de surface de roulement sont les plus élevées. Plus cher au départ, ce produit de qualité nécessite moins d'entretien que le stabilisé. »

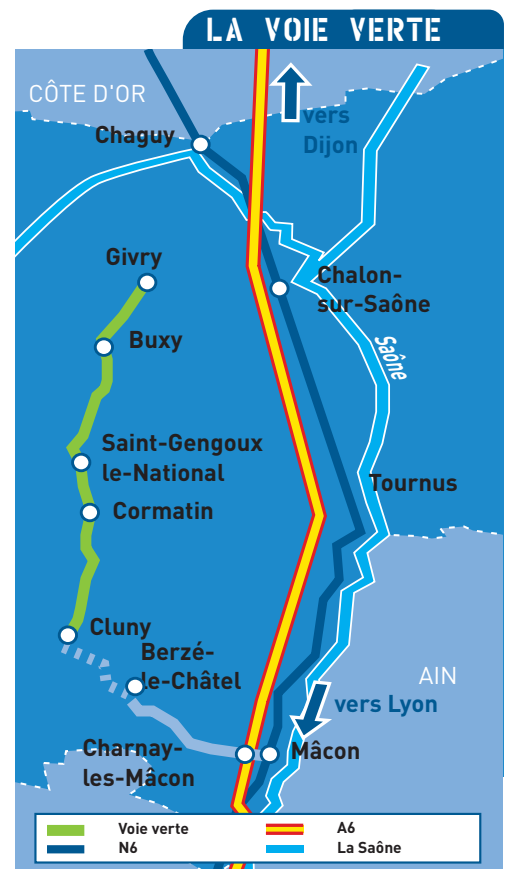
Le roller, c'est souvent le « juge de paix » qui détermine le choix du revêtement : si les rollers sont satisfaits, cyclistes, personnes handicapées en fauteuils roulants et utilisateurs de poussettes le sont aussi. La société SCREG fait partie des six entreprises ayant participé en 1997 à l'aménagement de cette liaison. Elle s'est occupée d'un tronçon de 22 km. « Sur la voie ferrée abandonnée depuis longtemps par la SNCF, il a d'abord fallu défricher puis retirer l'ensemble rails-traverses, explique Laurent Falourd, conducteur de travaux. Le ballast était constitué d'une couche de cailloux d'une granulométrie de 40 à 60 mm, sur environ 50 cm d'épaisseur. Nous en avons retiré 25 cm. Sur la couche restante de cailloux, nous avons ajouté environ 20 cm de concassé de 0/31,5 afin d'obtenir une bonne assise de type routier. Par-dessus, nous avons appliqué un enduit de cure, à l'émulsion de bitume. Nous avons ensuite gravillonné, avant

de poser 5 cm d'enrobé 0/6 (fabriqué par la centrale Chalon Enrobés), en gravillons calcaires provenant de la carrière de Comblanchien (près de Dijon). Ce matériau local est très clair : les voies blanchissent peu à peu et ne jurent pas dans le paysage champêtre. Nous avons travaillé les accotements en y semant du gazon. Il a également fallu curer, à l'aide d'une mini-pelle, les fossés d'assainissement ferroviaires, encombrés de racines et de terre, qui courent le long des emprises pour permettre l'évacuation de l'eau. Ces 22 km de voie représentent une surface de 66 000 m², soit 28 000 tonnes de concassé, 7 900 tonnes d'enrobés, 66 tonnes d'émulsion. » M. Monthulé, technicien territorial, responsable du bureau Voie verte au conseil général de Saône-et-Loire, intervient sur les études de faisabilité, le suivi technique. « Sur ce genre de voies, explique-t-il, la couche d'enrobé ne doit pas être trop mince. Sur la section Givry-Cluny, l'épaisseur posée au départ est de 4 cm environ. Les secteurs suivants ont été passés à 6 cm, pour faire face aux tassements. L'entretien est prévu au moyen de véhicules à pneus basse pression, mais des engins agricoles peuvent aussi circuler, étant donnée l'activité viticole de la région. Question confort, la granulométrie fine du béton bitumineux 0/6 est idéale pour les utilisateurs de rollers, la clientèle la plus difficile. »

Pas d'entretien pendant au moins dix ans

L'asphalte coulé est confortable mais assez coûteux et il supporte mal les fortes chaleurs. Le béton, qui a été choisi par le conseil général de Savoie pour une partie de l'avenue verte de Chambéry, offre moins de confort et il est moins bien accepté par les rollers.

Si l'on veille au problème des racines traçantes, les enrobés bitumineux paraissent bien offrir la solution la plus intéressante : la fiche technique nationale observe que, s'ils sont d'une qualité adaptée et mis en place avec soin, les enrobés ne nécessitent pas d'entretien particulier pendant au moins dix ans. De plus, ils s'éclaircissent avec le temps et laissent apparaître la couleur du granulat. Un atout non négligeable : « À la campagne, explique Frédéric Rollet, certaines petites collectivités hésitent à poser de l'enrobé, parce qu'il rappelle trop le réseau routier. » Concernant la couleur de l'enrobé bitumineux, Laurent Falourd rappelle qu'on peut aussi « utiliser un bitume de



synthèse et un colorant, donnant à l'enrobé ainsi constitué un aspect naturel rappelant celui des chemins de terre. Mais ces bitumes coûtent, à l'achat, nettement plus cher que le bitume classique. » Des solutions devraient apparaître au fur et à mesure que la demande s'accroît. Pour l'heure, par rapport aux 8 000 km prévus par le schéma national d'itinéraires cyclables de 1998, la longueur totale de voies réalisées n'a pas été chiffrée.

Jean-Marie Berthier, chargé de mission Politique nationale du vélo au ministère de l'écologie et du développement durable, souligne que 15 régions ont contractualisé dans le cadre du Plan État-région 2000-2006, mais que « d'autres initiatives régionales ont aussi été lancées en dehors de ce Plan, avec l'aide de l'État ». Le catalogue de l'association AF3V recense quant à lui 2 810 km de pistes. Toutes ne sont pas recouvertes de revêtements lisses. L'association milite pour la réalisation sur tout le territoire d'un circuit parallèle au réseau routier, branché sur les agglomérations et permettant de les traverser. Un objectif qui offre un bel avenir aux voies de circulation douce et... aux revêtements bitumineux. ||