



Aménagements à risques



e concept



Le coussin a été inventé dans la ville de Berlin. Il s'agit d'une "surélévation" implantée sur la chaussée, mais à la différence des ralentisseurs, il ne s'étend pas sur toute la largeur de la chaussée. Seuls les véhicules légers sont obligés de rouler sur la partie surélevée, soit avec les roues de droite, soit avec les roues de gauche. Les bus et les poids lourds peuvent "l'enjamber" (confort des passagers, réduction du bruit). Il constitue une excellente solution pour les cyclistes, qui le contournent par la droite sans changer de trajectoire.

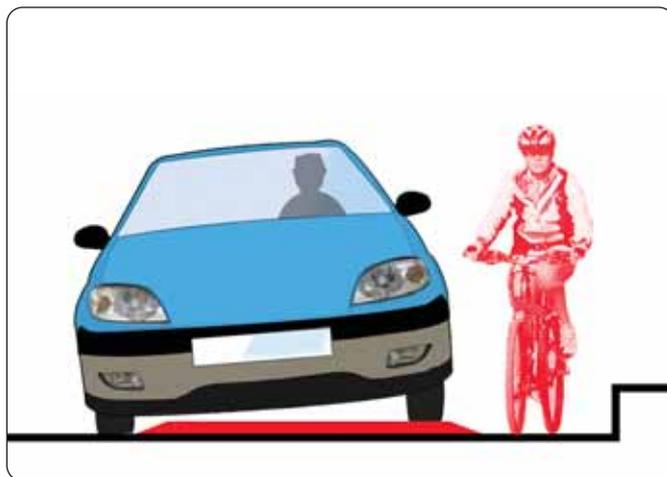
Ces "surélévations" sont de trois types :

- les coussins en caoutchouc préfabriqués,
- les coussins en béton préfabriqués,
- les coussins construits sur place.

L'objectif commun à toutes ces "surélévations", est d'obliger les conducteurs motorisés (VL et PL) à réduire leur vitesse, pour plus de sécurité, vis à vis des autres usagers vulnérables que sont les cyclistes et les piétons.

Ces aménagements spécifiques, ne font pas l'objet d'une réglementation ni d'une norme (contrairement aux ralentisseurs) mais de recommandations techniques recensées par le CERTU et contenues dans le guide méthodologique.

(une nouvelle version sera disponible début 2009. Source CERTU)



Depuis leur création, la FFCT milite pour ces surélévations du type coussins, qui ne pénalisent pas les cyclistes, puisque nous pouvons les contourner à vélo, tout en assurant notre confort et notre stabilité, ce qui n'est pas le cas des ralentisseurs du type "dos d'âne". Voir notre Charte Cyclable qui traite de ces sujets.

Aujourd'hui, les coûts de réalisation et d'installation des coussins en caoutchouc préfabriqués, (-30 %), leur simplicité d'installation ainsi que leur rapidité de mise en oeuvre (3 heures contre une journée pour les autres modèles) font que ce type d'aménagement a la préférence de nombreux aménageurs.

Sous réserve du strict respect des caractéristiques techniques des produits, ainsi que de la largeur minimale de 70 cm nécessaire entre le coussin et la bordure, pour assurer la libre circulation des cyclistes ; nous sommes favorables à ce type de réalisation. En revanche, suite aux nombreuses chutes de cyclistes constatées sur les coussins de type "caoutchouc" nous avons remis en cause notre analyse et notre appréciation sur ce type d'aménagement.



es chutes

Celles-ci sont provoquées à la suite de glissement du cycliste, soit par un manque d'adhérence sur les faces angulaires des coussins, soit à la suite de leurs désolidarisations avec la surface d'implantation sur la chaussée, ou bien encore entre les plaques elles mêmes.

Si certains cyclistes se relèvent pratiquement indemnes, rappelons que la plupart des chutes occasionnent des blessures qui peuvent être graves. Dans ce cas, sont concernés :

- la tête,
- les épaules,
- les coudes,
- le bassin,
- le col du fémur,
- les genoux.

Bien entendu, les séquelles peuvent être encore plus graves surtout si la chute survient avec d'autres usagers (VL, PL, et même plusieurs cyclistes).

Pourquoi autant de chutes chez les cyclistes... alors qu'il suffit de contourner les coussins ?

Les usagers cyclistes ne s'attendent pas à ce qu'un aménagement routier soit dangereux pour eux. Les conséquences sont d'autant plus graves que le cycliste est surpris et n'a pas le temps d'amortir sa chute, ni d'anticiper.

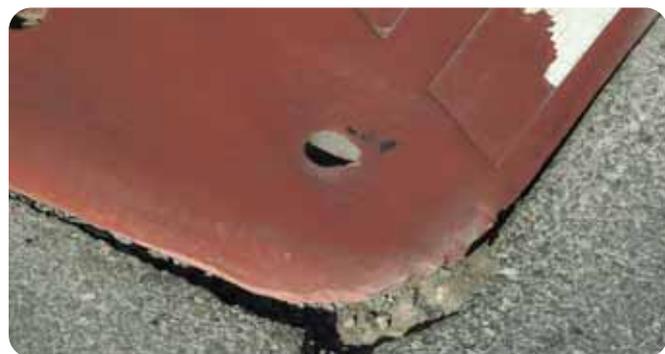
es aménagements à l'épreuve du temps

Composés de plusieurs parties indépendantes, ce type de coussins est soumis à de fortes sollicitations exercées sur leurs fixations qui parviennent à s'arracher ainsi que sur les bords d'attaques suite aux différents trafics de véhicules. Ce phénomène de "glissement" est accentué par temps de pluie ou par simple humidité ambiante :

- quand les plaques se déboulonnent, elles se mettent à "claquer" : le coussin devient bruyant et la chaussée sur laquelle il est posé se dégrade,
- il se crée des espaces entre les plaques qui peuvent piéger les roues d'un vélo.

Les modèles récents sont plus résistants que les anciennes versions, mais le mode de fixation reste sensiblement la même. D'autre part, il est nécessaire d'avoir un revêtement de pose sur la chaussée de très bonne qualité pour assurer un solide ancrage de la boulonnerie.

Ces types de coussins demandent donc une surveillance régulière accrue et une remise en état systématique de qualité de la part de services techniques responsables. Ceci est malheureusement loin d'être le cas, ou pire encore de manière inacceptable sur le plan sécuritaire. (voir photos)



os demandes

- La suppression progressive des coussins en caoutchouc (non fiables et dangereux) et leur remplacement par des coussins composés de matériaux type béton préfabriqué qui présentent d'une part, une bonne accroche pour les cyclistes même sous la pluie et d'autre part une pérennité de réalisation et de pose eu égard à sa conception "Unibloc".

Ils sont beaucoup moins glissants que les coussins caoutchouc, et s'ils le deviennent parfois, c'est très souvent suite aux taches d'huile laissées par certains véhicules lors de leur passage. Par temps de pluie, cette huile s'étale et se transforme, rendant les coussins (de tout type) dangereux ; à la fois pour les cyclistes, les cyclomotoristes et les motards. Il convient donc de prévoir un lavage régulier au cas par cas, dont la fréquence dépendra du trafic automobile.



Nous avons également la certitude que ce type de fabrication respecte parfaitement les dimensions requises de réalisations, ce qui n'est pas toujours le cas des ralentisseurs qui sont construits sur place.

Cependant, ce type de coussins préfabriqués demandent moins de surveillance et d'entretien, à la longue ils se révèlent moins onéreux que les coussins en caoutchouc.

- La mise en place systématique d'un planning de surveillance et de maintenance à l'occasion de toute installation de coussins.
- La bonne prise en compte de la continuité sécuritaire des cheminements cyclables lorsqu'ils existent (bandes cyclables), y compris dans le cas d'alternat de circulation.



Texte et photos : Steve Jackson / J.Fourna Commission Sécurité FFCT

Contact :

Fédération française de cyclotourisme - 12, rue Louis Bertrand - 94207 Ivry-sur-Seine Cedex
Tél. : 01 56 20 88 88 - Fax : 01 56 20 88 99 - Site Internet : www.ffct.org - E-mail : info@ffct.org

