

Des revêtements de qualité pour les voies vertes

Pourquoi ?

- Pour le confort de tous les usagers à roues : vélos, poussettes, rollers, fauteuils roulants
- Pour permettre les déplacements utilitaires toute l'année, qu'il fasse beau ou qu'il pleuve
- Pour faciliter l'entretien, condition indispensable du succès, et pour durer longtemps

Ce que nous voulons : des revêtements lisses, non glissants, résistants à la pluie et au gel, durables et respectueux de l'environnement.



Ex 1 : enrobé avec un liant bitumineux
Voie verte de la forêt de Sénart, à Soisy-sur-Seine



Ex 2 : avec un liant de type résine végétale
Promenade de l'Orge, à Ste Geneviève des bois

Ce que nous ne voulons pas : des revêtements sans liant (dits « stabilisés »), sensibles au piétinement, au gel et à l'érosion, qui se gorgent d'eau et salissent les vélos et les vêtements en hiver, deviennent de la tôle ondulée en été, et ralentissent tous les usagers à roues



Ex 1 et 2 : sable calcaire « stabilisé » compacté
Allée royale à Lieusaint (en haut) et Scandibérique à Evry



Ex 3 et 4 : sable limoneux ou siliceux « stabilisé »
Promenade de l'Orge (en haut) et Scandibérique à Cepoy

Un revêtement de qualité... sur une assise solide.

Ce qu'on ne voit pas est le plus important : le revêtement n'est qu'une couche de roulement de 5 à 8 cm au-dessus d'une assise qui doit être épaisse (20-40 cm), solide et perméable, (cailloux et graviers) pour permettre le passage des engins d'entretien et de secours et pour empêcher les racines d'arbre de soulever le revêtement. Cette assise représente la majeure partie du coût de construction d'une voie verte.

Des idées fausses à corriger :

- **Les revêtements en enrobé bitumineux sont plus coûteux que les « stabilisés ».** **FAUX** : guère plus coûteux à la pose, leur facilité d'entretien compense rapidement le surcoût d'investissement. Et comme ils sont beaucoup plus durables, le coût global pour le contribuable est environ 3 fois plus faible !
- **Les revêtements en enrobé bitumineux sont néfastes pour l'environnement.** **FAUX** : le liant bitume nécessite certes un peu d'énergie pour être chauffé, mais une fois posé, il n'émet aucun polluant dans l'environnement. C'est un substrat inerte, issu du recyclage des déchets de l'industrie pétrolière, et lui-même recyclable. Compte tenu de leur grande durabilité (en moyenne 4 fois que les stabilisés sans liant), le bilan environnemental des enrobés bitumineux est nettement meilleur sur une série de critères : consommation d'énergie, émissions de gaz à effet de serre, émissions de polluants dans l'eau et dans l'air ; et il est équivalent en termes de biodiversité et d'écoulement de l'eau dans le sous-sol.

De plus, un revêtement de bonne qualité permet de développer les déplacements utilitaires à vélo plutôt qu'en voiture : c'est donc un bénéfice à prendre en compte et sur le plan social et environnemental !

Une solution intermédiaire peu durable : les sables stabilisés avec un liant ciment ou chaux

Pour faire des revêtements ayant un aspect plus « naturel » que les enrobés bitumineux (parce qu'ils ont la couleur du sable), beaucoup de voies vertes récentes en Essonne ont été revêtues d'un sable (calcaire ou siliceux) lié avec 5 à 10 % de chaux ou de ciment : Aqueduc de la Vanne, Lacs de l'Essonne, Bois de Saint-Eutrope... Ils sont plus confortables pour les vélos que les sables « stabilisés » sans liant (mais un peu salissants et non adaptés aux rollers). Du moins au début, car rapidement, ils se fissurent sous le passage des engins d'entretien, s'érodent dans les pentes, la surface se dégrade sous l'action du gel et devient salissante en hiver. Ils doivent être refaits deux fois plus souvent que les enrobés bitumineux. De ce fait, ils sont nettement plus coûteux et leur impact environnemental est bien plus fort, dès lors que l'on tient compte de leur moindre durabilité.



Ex 1 : voie verte des lacs de l'Essonne peu après la pose : tout nouveau, tout beau...



Ex 2 : voies verte de l'aqueduc de la Vanne, 9 années plus tard : la surface est dégradée et l'herbe gagne

