

Revêtement des voies vertes

L'AF3V PLAIDE POUR DES VOIES VERTES EN ENROBÉ



Depuis plusieurs années, après de nombreux travaux de recherche et de nombreuses collaborations - notamment avec FNE (France Nature Environnement) et le CEREMA - l'AF3V milite pour des voies vertes en enrobé (dénommé techniquement béton bitumineux). Certains départements et EPCI ont compris l'intérêt d'utiliser ce matériau qui coche toutes les cases.

1

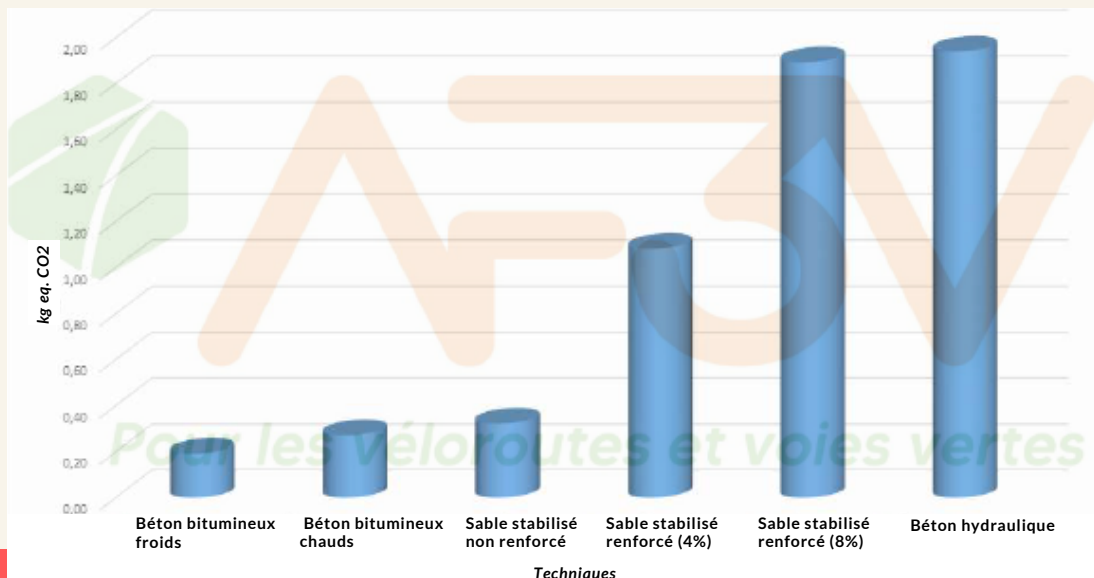
L'ENROBÉ EST ÉCOLOGIQUE

A rebours des idées reçues, il s'agit d'un matériau inerte, qui ne pollue pas les eaux et dont l'empreinte carbone s'avère la plus faible sur un cycle de vie. Le bilan carbone de sa production et de sa mise en œuvre est inférieur aux autres revêtements.



L'imperméabilisation de ces infrastructures est plus faible que communément imaginée. D'une part parce qu'il existe une très faible différence entre les coefficients d'imperméabilisation d'un stabilisé et d'un enrobé. Et d'autre part parce que la largeur des voies vertes, en rien comparable à celle des (auto)routes, permet un écoulement des eaux de part et d'autre de la voie.

De plus l'artificialisation concerne peu les aménagements cyclables qui sont, dans la majeure partie des cas, réalisés à partir de chemins de halage, ruraux, d'exploitation ou d'anciennes voies ferrées et petites routes. Et qui sont donc déjà artificialisés. En outre, ce ne sont pas non plus des corridors écologiques mais des infrastructures de transport destinées aux mobilités actives et décarbonées. Les abords doivent permettre la préservation de la biodiversité.





2

L'ENROBÉ EST ÉCONOMIQUE

Si l'on prend en compte l'investissement et l'entretien, l'enrobé est le matériau le plus économique de tous. Sa pérennité est bien supérieure aux stabilisés.

Source :

Vélo et Territoires
"Extrait d'une synthèse réalisée par B. Carrouée, FCDE, « Revêtements de voies vertes, coûts de la couche de roulement » à partir de 4 sources: CG56, DRC 2010, CG 60 2010 et CG78 2011"

	Sable stabilisé	Sable stabilisé renforcé (chaux, ciment)	Enrobé à liant bitumeux	Béton de ciment	Enrobé à base de liant végétal (ex. Vegecol)	
Couche de roulement	8 à 10 cm	8 à 10 cm	3 à 5 cm (+ 5 cm GNT 0-25)	10 à 14 cm	3 à 5 cm (+ 5 cm GNT 0-25)	
Durée de vie moyenne estimée (en années)	7	15	30	35	30	
Coût global annuel moyen (k€/km/an)	Investissement	4,9	3,5	1,7	5	4,3
	Entretien	5,8	2,8	1,6	1,9	1,6
	Total	10,8	6,3	3,5	6,9	6

L'ENROBÉ EST INCLUSIF ET PLEBISCITÉ PAR LES USAGERS

Contrairement aux stabilisés, il permet de circuler par tout temps, en toute saison, pour tous les types de déplacements.

Les aménagements disposant d'un revêtement lisse sont sûrs, confortables et attractifs et séduisent un public large et diversifié : piétons, cyclistes, rollers, qu'ils soient débutants ou confirmés mais aussi les personnes à mobilité réduite. Ils permettent un meilleur report modal de la voiture vers les modes de déplacement actif en attirant de nouveaux usagers et ainsi contribuent à faire baisser les émissions de gaz à effet de serre.



3

INTEGRATION PAYSAGÈRE

La couleur noire de l'enrobé lors de sa pose devient rapidement gris clair pour s'intégrer dans le paysage. Il existe également des enrobés de couleur claire.

TOUTES CES INFORMATIONS SONT À RETROUVER DANS PLUSIEURS ARTICLES PARUS SUR LE SITE DE L'AF3V, DÉTAILLÉES POINT PAR POINT, AVEC DES LIENS VERS LES DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE.

- **Voies vertes en enrobé, voies pour tous :** <https://www.af3v.org/voies-vertes-en-enrobe-voies-pour-tous/>
- **Aménagements cyclables et ZAN sont-ils compatibles ? :** <https://www.af3v.org/amenagements-cyclables-et-zan-zero-artificialisation-nette-sont-ils-compatibles/>
- **Enrobé, le faux procès :** <https://www.af3v.org/enrobe-le-faux-proces/> <https://www.af3v.org/quels-revetements-pour-les-voies-vertes/>
- **Voies vertes en enrobé et pollution de l'eau, l'AF3V met un uppercut aux idées reçues :** <https://www.af3v.org/voies-vertes-en-enrobe-et-pollution-de-leau-laf3v-met-un-uppercut-aux-idees-recues/>