



À vélo, il est préférable de contourner les coussins pour plus de sécurité.

Je t'aime, moi non plus

Quand les premiers coussins sont apparus, nous étions ravis : enfin un ralentisseur qui ne gênait pas les cyclistes ! Mais l'histoire d'amour a failli mal tourner, surtout avec l'arrivée des modèles en caoutchouc vulcanisé.

Comme nous l'avons dit dans notre récent article sur les écluses (cf. revue *Cyclotourisme* de décembre 2022 - n°729), les ralentisseurs sont souvent nécessaires pour apaiser la circulation en ville et faciliter la cohabitation avec les automobiles. Cependant les cyclistes se sentent pénalisés par ceux de type « gendarme couché », qui peuvent secouer et déséquilibrer un usager à vélo.

De ce fait, les premiers coussins représentaient une avancée conséquente : les cyclistes pouvaient les contourner et éviter ainsi les inconvénients des ralentisseurs classiques.

Les avantages de cet aménagement

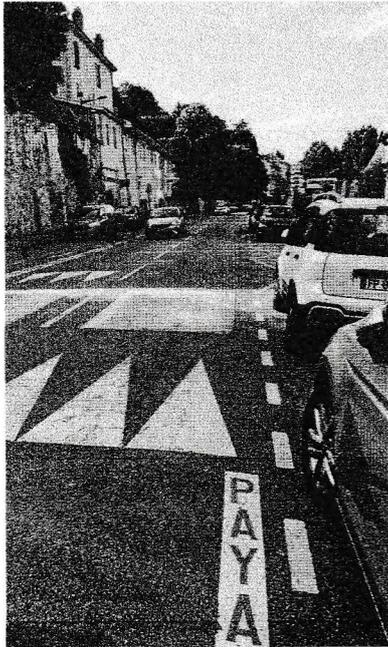
Inventé à Berlin, le coussin est un ralentisseur dont la largeur est limitée à 1,80 m environ.

Ses principales qualités :

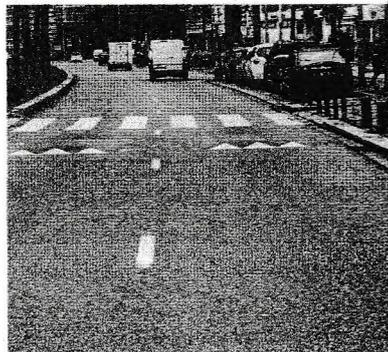
- il permet la modération des voitures du fait de son faible empattement. Les conducteurs sont obligés de rouler dessus, soit avec les roues de droite, soit avec les roues de gauche.
- il facilite le franchissement des bus sans créer d'inconfort pour les passagers, l'espacement entre les roues permettant aux conducteurs de « l'enjamber ».
- s'il est posé correctement à 0,70 m

nimum du bord ou du stationnement, vélos et les deux-roues motorisés peuvent le contourner facilement. Il n'empêche pas l'écoulement des eaux pluviales.

Un principal inconvénient : il est moins visible qu'un ralentisseur classique et beaucoup d'usagers le perçoivent au dernier moment. Il convient donc de prévoir un bon éclairage public et de signaler correctement. Le marquage par triangles au sol est nécessaire dans le cas d'un coussin de couleur sombre.



Exemple d'un espace insuffisant entre le coussin et le stationnement.



Cet aménagement n'est pas assez visible, il faut forcer la signalisation.

Le choix des matériaux

Les premiers coussins étaient toujours fabriqués sur place, généralement en caoutchouc ou en béton bitumineux.

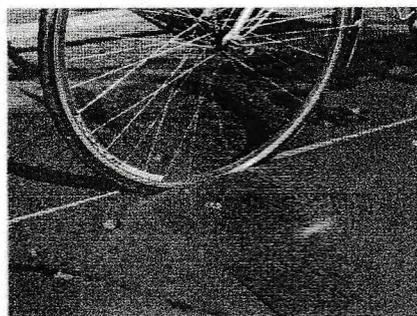
La réalisation est relativement compliquée : il est difficile de respecter parfaitement les dimensions, et la solidité

l'ensemble dépend d'une bonne exécution. Ils peuvent se dégrader et se former rapidement ce qui fait qu'ils mandent beaucoup de surveillance et de remises en état.

Nous étions donc contents de voir arriver les coussins en caoutchouc préfabriqués. Ce type d'aménagement est toujours parfaitement dimensionné. De plus, il est peu cher, et simplement collé ou boulonné à la chaussée. Malheureusement, notre approbation a été de courte durée. En effet, ces coussins sont composés de plusieurs parties indépendantes soumises à de fortes contraintes qui ont tendance dans le temps à se désolidariser. Des espaces dangereux peuvent ainsi se créer entre les plaques. De plus, une surveillance de l'adhérence est recommandée car celle-ci se dégrade dans le temps, et l'épaisseur des bords latéraux crée un effet « ligne de tramway » qui fait chuter de nombreux cyclistes.

En effet, en réponse à une question au Parlement en juillet 2009, le secrétaire d'État chargé des transports a dit ceci : « Lorsque le coefficient d'adhérence d'un matériau est faible, les véhicules peuvent glisser sur la surface constituée par le matériau (...). Ainsi, le caoutchouc vulcanisé ne répond pas aux exigences de la norme relative aux ralentisseurs, c'est pourquoi ce matériau n'est pas autorisé pour la conception de ces dispositifs. »

Nous ne comprenons pas pourquoi ce type de coussin est encore utilisé de nos jours. Ce système présente un avantage cependant : il est facile à déplacer ou à enlever, ce qui permet de vérifier la pertinence de coussins à l'endroit choisi... et de le remplacer par un modèle plus sécurisant à la fin des essais.



Des espaces dangereux peuvent se créer entre les plaques.

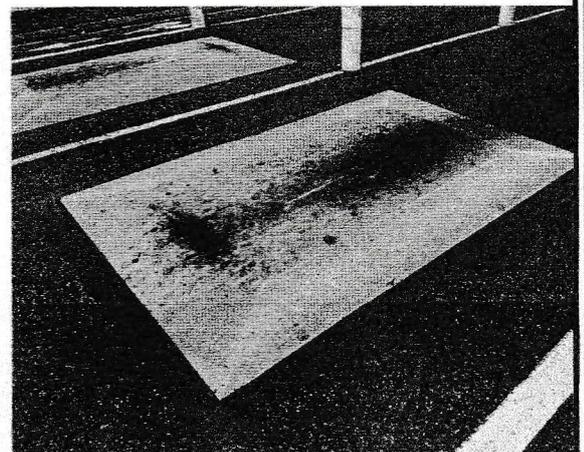


Les coussins en caoutchouc deviennent glissants et se dégradent rapidement.

Le béton, la meilleure solution ?

Pour nous, les coussins préfabriqués en béton présentent la meilleure solution. La nature du matériau et la construction en un seul bloc contribuent à une résistance importante aux contraintes. Ce type de coussin demande peu d'entretien. Il présente, d'une part, une bonne « accroche » pour les pneus des cycles, même sous la pluie, et d'autre part une pérennité liée à sa structure monolithique. S'il est correctement encastré dans la chaussée, la saillie d'attaque est inférieure 5 mm : il n'y a pas de « marche » entre le coussin et le bitume environnant.

Nous sommes donc davantage favorables à ce type de coussin qui semble plus robuste dans le temps que celui fabriqué sur place. Cependant il conviendra pour les services techniques gestionnaires d'en assurer un suivi et un entretien régulier afin de nettoyer les taches d'huile laissées par certains véhicules. Par temps de pluie, cette huile s'étale et se transforme en « savon », rendant les surfaces des coussins glissantes et dangereuses pour l'ensemble des deux-roues.



Un entretien régulier pour nettoyer les taches d'huile est nécessaire.

Les précautions à prendre à vélo

Comme nous l'avons vu dans l'article sur les écluses, aucun aménagement n'est parfait : un cycliste seul peut facilement contourner un coussin, mais en groupe il est important d'avertir ses compagnons de route à l'approche de tout obstacle. Si vous devez rouler sur un coussin, passez bien au milieu : les rampants latéraux sont relativement pentus et peuvent être glissants sous la pluie, surtout s'ils sont mal nettoyés. Et évitez de frôler les bords des coussins en caoutchouc... ■

> Texte et photos : Steve Jackson et Denis Vitell