



Les îlots, les bernes centrales, les ronds-points sont des espaces qui structurent la route. L'entretien de ces espaces peut être synonyme de danger pour les ouvriers, mais aussi de ralentissement de la circulation.

Ces espaces doivent donc être aménagés de manière à limiter les travaux d'entretien.

Le tout klinkers ou gravier n'est pas non plus la solution, sachant que les pesticides ne pourront plus être utilisés d'ici le 1er juin 2019.

## 1. Concevoir pour moins d'entretien

Le temps étant toujours le facteur limitant dans l'entretien des espaces d'une commune, il est nécessaire de concevoir la voirie en choisissant un revêtement facile à entretenir. Cela revient à bien choisir les matériaux, à réduire les ruptures de revêtement et à éviter les configurations difficiles d'accès (en réalisant notamment des courbes plutôt que des angles).

On évitera par exemple un trottoir en pavés avec des bandes en gravier, car les techniques de désherbage alternatif pouvant traiter en même temps ces deux revêtements sont limitées.

De même, lors de la conception d'un espace, on veillera à réduire le nombre de joints (choix du type de pavé, de la dalle,...) ou, du moins, à les réaliser avec un matériau de qualité, afin de maintenir le lieu en bon état le plus longtemps possible.

Les bornes, les panneaux et le mobilier urbain seront placés sur des revêtements faciles d'entretien (éviter des finitions qui prennent du temps).

On prêtera également attention à l'évolution des aménagements, en tenant compte de la taille adulte des arbres et abustes, par exemple !



## 2. Barrières infranchissables

La végétalisation de certaines composantes de la voirie est une solution qui peut avoir plusieurs intérêts.

Le premier relève de la sécurité routière. Ainsi, la végétalisation d'une berme centrale sur une portion de route dangereuse aura un effet dissuasif sur les piétons qui voudraient franchir la route à cet endroit. Il faut pour cela envisager une végétation dense et persistante. L'utilisation de petits arbustes, épineux ou non, devrait faire l'affaire.

Un autre intérêt concerne l'entretien de ces espaces. En effet, vu l'absence, en théorie, de passages (piétons) sur ces bernes, le développement d'une végétation spontanée va vite poser un problème. L'enherbement ou la mise en place de plantes couvre-sols réduira considérablement la charge de travail.

## 3. Végétation et trafic routier

La végétation permet de jouer également sur la vitesse de circulation des automobilistes. Dans le cadre d'une entrée d'agglomération, le fleurissement de bord de route permet de marquer le début de la commune et donc un changement de limitation de vitesse. Il faut pour cela que la végétation reste basse pour ne pas entraver la lisibilité des panneaux de signalisation.

Dans un rond point, s'il est nécessaire d'avoir une bonne visibilité sur sa gauche, il est préférable que le conducteur ne puisse pas voir ce qui se passe au-delà du rond point afin de l'inciter à ralentir. Dans ce cas, une végétation haute sera conseillée.



## 4. Végétalisation et trafic

Inversement, la vitesse de circulation peut influencer le choix des aménagements et de leur entretien. Le choix des plantes peut dépendre de la visibilité du massif par le conducteur et du temps que ce dernier peut consacrer à l'observation de la végétation. Par exemple, si un îlot est placé dans un croisement, le conducteur cherchant à passer d'une route non prioritaire à une route prioritaire mettra toute son attention dans la circulation et pas dans la végétation. Cette dernière sera là, avant tout, pour marquer la présence de l'îlot. On choisira donc une végétation homogène et simple. Sur cet espace, une tolérance plus ou moins élevée à la végétation spontanée pourra même être envisagée.

Sur de longues distances, la variation de plantation le long d'une route permet de varier les ambiances, pour éviter la monotonie et garder le conducteur en "alerte" ou pour agrémenter le parcours du cycliste.

De même, la végétalisation le long d'un trottoir (qui remplacera par exemple une bande en gravier) permet une séparation physique entre automobiles et piétons.



## 5. Salage des routes

Enfin, il faut tenir compte des problèmes de salage des routes en hiver. Les éclaboussures ainsi que le charriage d'embruns salés sont responsables de dégâts importants sur les plantes du bord de route.

Rares sont les plantes supportant des doses importantes de sel. Les sites internet suivants reprennent une série d'espèces végétales relativement tolérantes au sel :

- [www.viabilite-hivernale.equipement.gouv.fr/influence-des-fondants-sur-la-a4308.html](http://www.viabilite-hivernale.equipement.gouv.fr/influence-des-fondants-sur-la-a4308.html)
- [www.espacesverts.be/index.cfm?fuseaction=artperrub&c=5](http://www.espacesverts.be/index.cfm?fuseaction=artperrub&c=5)

(dans la recherche détaillée, vous avez la possibilité de sélectionner les plantes résistantes au sel)

## 6. Communiquer pour gagner du temps et de l'argent

Il n'est pas rare de voir des arbres inadaptés en bords de voirie qu'il faut tailler régulièrement, voire se résoudre à abattre. Ou des places, des rues constituées de deux, voire trois revêtements différents devenant un vrai casse tête pour le désherbage alternatif. Ou encore des allées défoncées, des talus tellement pentus qu'une végétalisation du lieu devient impossible...

Ces "erreurs" de conception sont souvent liées à un manque de concertation entre le service communal qui commande l'ouvrage, le maître d'oeuvre et le service qui sera chargé de son entretien. Ce manque de concertation entre service a pour conséquence une augmentation des frais de gestion et parfois de réalisation lorsqu'un espace doit être revu prématurément dans sa conception. Sans parler de l'image que donne la commune vis-à-vis de ses citoyens.

Or, des réunions préalables entre services, pour prendre en compte l'entretien des espaces verts pour chaque nouveau plan d'aménagement, résoudraient de nombreux problèmes. A cela s'ajoute un cahier de charges précis qui obligera le concepteur à prévoir la conception qui demandera le moins de temps de gestion sur le long terme.

Pensez-y !