



Aménager un chemin bi-bande Comment s'y prendre ?

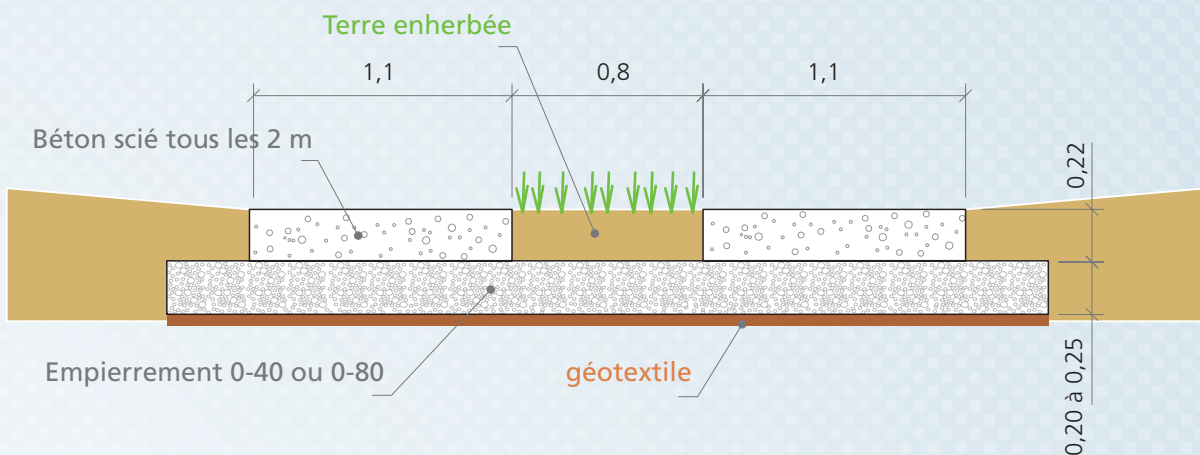


Q Source : M. Jonckheere

Dissuader les usagers d'emprunter certains chemins dont l'utilisation est réservée aux engins agricoles, aux fermiers qui se rendent sur leurs terres, aux cyclistes, aux piétons, ou aux cavaliers passe par la pose de la signalisation adéquate, à savoir les signaux F99 et F101. Mais, le plus souvent, cela ne suffit pas... et des mesures drastiques doivent être mises en place pour dissuader les contrevenants ! Une solution possible, si le chemin est à créer ou à rénover, est de réaliser un chemin « bi-bande ».

Concrètement, cela signifie que ce chemin sera composé de deux bandes en béton, séparées par une bande ensemencée, assez large de manière à décourager le passage des voitures. Le revêtement est posé à hauteur du passage des véhicules agricoles plus larges.

Ces chemins s'intègrent bien dans le paysage tout en décourageant leur utilisation par un trafic de transit. Des exemples existent en Belgique depuis la fin des années 1990. Mais les cantons suisses les ont adoptées depuis les années 1980 en raison de leur impact moindre qu'un chemin classique pour l'environnement. Car les effets de ce concept sont positifs à plus d'un titre : réduction de la surface imperméable et moindre perturbation du cycle de l'eau, effet de barrière moindre pour la faune...



 **Bi-bande, schéma de principe.** Source : mobilite.wallonie.be,
Fiches d'aménagements types

Le chemin bi-bande est réalisé sur une fondation en empierrement de 20 à 25 cm d'épaisseur, posée sur toute la largeur de la voirie. Idéalement, la fondation doit présenter une surlargeur pour permettre le passage de la machine à coffrages glissants. La largeur des bandes de roulement ne doit pas être inférieure à 1 m, afin de limiter les effets de bords causés par le charroi agricole. Pour les cyclistes, une largeur d'1,1 m est recommandée (notamment pour tenir compte du vélo avec remorque). Et la longueur optimale des dalles est de 2 m. La bande centrale est ensemencée et présente une largeur minimale de 80 cm. Pour avoir un réel effet dissuasif sur le trafic parasite, sa largeur pourra être un peu plus importante.

Le revêtement est constitué de dalles de béton de 22 cm d'épaisseur et de 2 m de longueur. Les joints transversaux non goujonnés sont créés par sciage du béton sur une profondeur égale à 1/3 de l'épaisseur du revêtement.

Aux carrefours, lorsque les virages présentent des faibles rayons de courbure, et aux accès des parcelles, il faut éviter que les roues des engins agricoles ne provoquent des ornières dans la bande centrale. Localement, un revêtement sur toute la largeur (3 m) est indispensable. Dans ce cas, la longueur optimale des dalles est de 4 m. De même, des aires de croisement doivent être aménagées. Dans ces différentes zones, le revêtement doit être posé sur toute la largeur de la voirie.

À signaler que la réalisation d'un chemin bi-bande n'est pas moins coûteuse qu'un chemin mono-bande.