



© Allen.VOR

# Le confort de roulage ne peut pas être le premier choix

**POURQUOI LES PISTES CYCLABLES  
EN PETITS ÉLÉMENTS  
NE PEUVENT PAS ÊTRE EXCLUES  
DU SUBVENTIONNEMENT.**

Depuis déjà un certain nombre d'années, rouler à vélo est «tendance». Beaucoup d'attention va ainsi en Belgique à une meilleure infrastructure cyclable. C'est une bonne nouvelle. Il est dommage que de plus en plus de voix s'élèvent pour choisir exclusivement l'asphalte comme seul matériau à subventionner. C'est surtout le Fietsersbond (NdT: une association de cyclistes flamande) qui se fait le défenseur des matériaux monolithiques, au prétexte d'un soi-disant faible degré de vibrations. Plusieurs objections peuvent être émises quant à cette affirmation.

La FEBE, et en son sein les fabricants de pavés en béton, collabore depuis de nombreuses années activement à la réalisation d'espaces publics de qualité aménagés durablement, notamment comme partenaire du centre de compétence pour l'espace public. Que seules les pistes cyclables monolithiques puissent satisfaire le cycliste constitue pour la FEBE une approche réductrice de ce que peut être une bonne piste cyclable.

Il y a en effet davantage d'éléments à prendre en compte que le seul confort du cycliste. Ainsi, la situation d'une piste cyclable est un facteur



# Fietscomfort kan niet het hoogste goed zijn

WAAROM FIETSPADEN MET KLEINSCHALIGE ELEMENTEN NIET VAN SUBSIDIE KUNNEN UITGESLOTEN WORDEN.

Sinds een aantal jaren is de fietser 'hot'. Er gaat in België dan ook heel wat aandacht naar een betere fietsinfrastructuur. Dat is goed nieuws. Jammer genoeg gaan meer dan eens stemmen op om uitsluitend voor asfalt te kiezen bij de aanleg, en asfalt zelfs als enige te subsidiëren materiaal te erkennen. Vooral de fietsersbond is pleitbezorger van deze zogenaamde monoliete materialen, omwille van de zogezegde lage trillingsgraad. Bij die bewering is meer dan één kanttekening te plaatsen.

De fabrikanten van de betonstraatstenen binnen FEBE, denken al jarenlang actief mee na over kwaliteitsvolle en duurzaam ingerichte openbare ruimten, onder andere als partner van het Infopunt Publieke Ruimte. Dat enkel monoliete fietspaden de tweewieler van dienst kunnen zijn, vindt FEBE een enge benadering van wat een goed fietspad kan zijn.

Er is namelijk meer dan het fietscomfort alleen. Zo vormt de ligging van een fietspad een belangrijke factor. Net zoals je autosnelwegen niet kan vergelijken met lokale wegen, is er een wezenlijk verschil tussen fietsostrades en fietspaden in de bebouwde kom. De context en de verwachtingen zijn voor beide heel verschillend. Voor fietspaden buiten de bebouwde kom, waar

**> Les pavés en béton offrent une excellente stabilité de teinte pour les marquages.**

important. À l'instar des autoroutes que l'on ne peut pas comparer avec les routes locales, il existe une différence substantielle entre les cycloroutes et les pistes cyclables dans les agglomérations. Le contexte et les attentes qui y sont liés sont très différents. Pour les pistes cyclables hors des agglomérations, où la vitesse et la fluidité sont essentiels, les revêtements monolithiques peuvent en effet être un bon choix. Le confort de circulation y est primordial. Assimiler la primauté du confort de circulation à l'asphalte et l'étendre à toutes les pistes cyclables constitue toutefois un «fameux raccourci».

Dans les centres des villes et des villages, sur les routes avec un habitat linéaire, et dans les zones 50, il est souvent souhaitable d'adopter un style



► snelheid en doorstroming primordiaal zijn, kunnen monoliete verhardingen inderdaad een goede keuze zijn. Het primaat van het rijcomfort vereenzelvigen met asfalt én doortrekken naar alle fietspaden is echter 'kort door de bocht'.

In stads- en dorpscentra, op wegen met lintbebouwing en in zones 50 is het vaak wenselijk om een meer defensieve rijstijl aan te houden, omdat verschillende soorten weggebruikers

elkaar kruisen. Op dat ogenblik zijn kleinschalige verhardingen een uiterst geschikte keuze. Zij zijn beter te integreren in de omgeving van een multi-weggebruik-zone, omdat er winst is op vlak van veiligheid en esthetiek.

Monoliete verhardingen als het alfa en het omega van de fietsroute aanprijzen, is net alsof men bij rijwegen alleen nog 'snelheid' en 'vlotte doorstroming van de auto' zou hanteren als criterium. Weg oversteekplaatsen, verkeersdrempels,

zones 30, woonerven. Ook fiets- en speelstraten verdwijnen uit het straatbeeld. Verhardingen in natuursteenskeien zijn dan helemaal uit den boze. Willen we alle geklasseerde centra doorkruisen met enkel nog zwart of rood asfalt, onder het voorwendsel "comfortabel, goedkoop en elke 10 jaar makkelijk te vervangen"? De realiteit is doorgaans iets genuanceerder. Ook voor fietspaden mag 'comfort' een belangrijk, maar niet het enige criterium zijn om de kwaliteit te beoordelen.



### > Er is een wezenlijk verschil tussen fietsostrades en fietspaden in de bebouwde kom.

► de conduite plus défensif, parce que différentes sortes d'usagers s'y croisent. Dans ce cas, les petits revêtements s'avèrent être un choix optimal. Ils s'intègrent mieux dans l'environnement avec une zone à usage multiple, parce qu'ils offrent un gain en termes de sécurité et d'esthétique.

Valoriser les revêtements monolithiques comme étant l'alpha et l'oméga de la piste cyclable reviendrait à retenir la vitesse et la fluidité optimale des véhicules comme seuls critères pour les routes. Oubliés les zones de traversées, les ralentisseurs, les zones 30, les zones résidentielles. Les rues cyclables et les rues réservées au jeu disparaissent également du paysage urbain. Les pavages en pavés de pierre naturelle sont dans ce cas tout à fait exclus. Voulons-nous traverser tous les centres classés uniquement sur de



Ook dat comfort zelf is een 'mythe'. Kleinschalige elementen worden in dat kader hardnekkig ondergewaardeerd tegenover monolietverhardingen. OCW-onderzoek met de trillingsmeter toonde een aantal jaar geleden al aan dat dit cliché niet klopt. Fietspaden in betonstraatstenen, die goed aangelegd en onderhouden worden, doorstaan met glans de test. De fabrikanten hebben ook speciale 'fietspadtegels' ontworpen met kleine vellingkanten, zodat de voegbreedte tot een minimum wordt herleid.



## > Il y a une différence significative entre les véloroutes et les pistes cyclables en zone urbaine.

l'asphalte noir ou rouge, sous prétexte que ce dernier est «confortable, bon marché et facile à remplacer tous les 10 ans»? La réalité est toujours un peu plus nuancée. Pour les pistes cyclables aussi, le «confort» peut être un critère important, mais pas le seul pour en évaluer la qualité.

Ce confort proprement dit est aussi un «mythe». Les petits éléments sont dans ce cadre obstinément dévalorisés par rapport aux revêtements monolithes. Une étude du CRR avec un vibromètre a démontré voici plusieurs années déjà que ce cliché était infondé. Des pistes cyclables en pavés de béton, aménagées et entretenues correctement, ont réussi le test avec brio. Les fabricants ont également développé des pavés spéciaux pour les pistes cyclables avec de petits chanfreins, de manière à réduire au maximum la largeur du joint.

N'y a-t'il donc pas de plaintes justifiées quant aux petits éléments? Malheureusement si. Très souvent, la cause est imputable aux pistes cyclables anciennes et mal entretenues. Pour ce qui concerne les petits éléments, elles sont le plus souvent réalisées avec des carreaux classiques de 30x30 cm. Les fabricants de pavés de béton ont toutefois beaucoup misé ces dernières années sur l'innovation dans les produits. Une piste cyclable correctement posée et entretenue durera au moins 30 ans.

Beaucoup de problèmes avec les pistes cyclables surviennent après des travaux sur des conduites utilitaires ou des raccordements au système d'égouttage. La facilité de réparation des

pistes cyclables en petits matériaux est malheureusement aussi la raison première des imperfections rencontrées sur les pistes cyclables en pavés de béton. Les sociétés d'utilité publique ouvrent régulièrement les pavages, mais leur réparation correcte n'est pas une priorité. Ces mêmes pistes cyclables en revêtements monolithiques deviennent alors parfois une mosaïque dangereuse. Un meilleur contrôle après les travaux pourrait certainement améliorer les choses.

La sécurité des usagers de la route doit être une priorité absolue. Ceci n'est possible que lorsque l'espace public est clairement divisé pour les différentes catégories d'usagers, ce qui s'avère très simple avec des pavés de béton.

► Zijn er dan geen terechte klachten over fietspaden met kleinschalige elementen? Jammer genoeg wel. Heel vaak ligt de oorzaak dan bij oudere en slecht onderhouden fietspaden. Voor wat kleinschalige elementen betreft zijn die doorgaans aangelegd in de klassieke tegels van 30x30cm. De fabrikanten van betonstraatstenen hebben echter de laatste jaren sterk ingezet op productinnovatie. Een goed aangelegd en onderhouden fietspad in betonstraatstenen gaat minimum 30 jaar mee.

Veel problemen met fietspaden treden ook op na werken aan nutsleidingen of aansluitingen op de riolering. Het gemak van herstelling van fietspaden in kleinschalige materialen is spijtig genoeg meteen ook de reden van de oneffenheden die zich durven voordoen bij fietspaden in betonstraatstenen. Nutsmaatschappijen breken regelmatig de verhardingen open, maar een degelijk herstel blijft wel eens uit. Diezelfde

fietspaden in monoliete verhardingen worden dan soms een gevaarlijk lappendeken. Een betere controle na werkzaamheden zou zeker kunnen helpen.

Veiligheid van weggebruikers hoort toprioriteit te zijn. Dat kan alleen wanneer de publieke ruimte duidelijk wordt ingedeeld voor de verschillende soorten weggebruikers. Met betonstraatstenen voor fietspaden is dat heel eenvoudig. Dankzij verschillende kleuren, texturen en legverbanden, wordt de indeling van de openbare ruimte duidelijk. Elke weggebruiker weet welk deel ervan voor hem/haar bedoeld is. Bovendien geven fietspaden in betonstraatstenen minder weerspiegeling en zijn ze minder glad bij regenweer of hoge temperaturen. Ook inzake kleurvastheid voor fietspaden zelf en voor markeringen, scoren betonstraatstenen beter dan andere materialen. Zeker binnen de bebouwde kom is een belijning in witte betonstraatstenen een mooi winst. De tegels

behouden hun kleur, terwijl geschilderde of thermoplastmarkeringen zeer regelmatig opnieuw moeten uitgevoerd worden.

Last but not least speelt ook ecologie een rol. Willen we niet liefst een veilig én ecologisch fietspad? De fabrikanten van betonstraatstenen hebben de afgelopen jaren een uitgebreid gamma aan innovatieve, kwaliteitsvolle en veilige producten op de markt gebracht. Eén van deze producten zijn de waterdoorlatende betonstraatstenen, die een uitstekende oplossing voor de waterproblematiek bieden. Garantie tegen plasvorming en vertraagde afvoer van het hemelwater zorgen er voor dat er kan bespaard worden op de rioleringskosten. Ook het grondwater blijft op peil.

De keuze om fietspaden alleen in asfalt te subsidiëren is onaanvaardbaar, net zoals de voorwaarden die het provinciebestuur van Vlaams-Brabant oplegt om

enkel vlakheidscontroles uit te voeren voor fietspaden in beton en kleinschalige elementen. Ook de extra controle van betonstraatstenen na 5 jaar – waar dit bij andere materialen na 1 jaar gebeurt – zou FEBE liever anders zien.

Comfort voor fietsers quasi uitsluitend vereenzelvigen met het type materiaal van de verharding is een gemiste kans voor het degelijk inrichten van de publieke ruimte. Ook andere aspecten zoals leesbaarheid van de openbare ruimte, veiligheid, esthetiek, duurzaamheid,... zijn belangrijk in de materiaalkeuze van fietspaden. (LVI) ●

[www.febestral.be](http://www.febestral.be)

### > **Betonstraatstenen scoren goed inzake kleurvastheid voor markeringen.**



© Stradus Infra

► Les couleurs, textures et appareillages différents permettent de délimiter clairement l'espace public. Chaque usager de la route sait quelle partie lui est attribuée. En outre, les pistes cyclables en pavés de béton génèrent moins de reflets et sont moins glissantes en cas de pluie ou de fortes chaleurs. Sur le plan de la stabilité des couleurs pour les pistes cyclables proprement dites et les marquages, les pavés de béton font beaucoup mieux que d'autres matériaux. Des lignes en pavés de béton s'avèrent particulièrement avantageuses, surtout dans une agglomération. Les pavés conservent leur couleur, tandis que les marquages peints ou thermoplastiques doivent être régulièrement renouvelés.

Cherise sur le gâteau, la protection de l'environnement joue également un rôle. Ne préférons-nous pas une

piste cyclable sûre et écologique? Ces dernières années, les fabricants de pavés de béton ont commercialisé une large gamme de produits innovants, de qualité et sûrs. Parmi ces produits se trouvent les pavés de béton perméables, qui offrent une excellente solution à la problématique de l'eau. Une garantie contre la formation de flaques et une évacuation ralentie des eaux de pluie permettent de réduire les coûts d'égouttage. La nappe phréatique est aussi maintenue à niveau.

Le choix de ne subventionner que les pistes cyclables en asphalte est inacceptable, de même que les conditions que le conseil provincial du Brabant flamand impose pour n'exécuter des

contrôles de planéité que sur les pistes cyclables en béton et en petits éléments. La FEBE ne juge pas non plus d'un bon œil le contrôle des pavés de béton après 5 ans – alors qu'il est effectué après 1 an sur les autres matériaux.

Assimiler le confort des cyclistes quasi exclusivement au type de matériau du revêtement est une opportunité manquée d'aménager correctement l'espace public. D'autres aspects tels que la lisibilité de l'espace public, la sécurité, l'esthétique, la durabilité... sont également importants dans le choix des matériaux des pistes cyclables. (LVI) ●

[www.febestral.be](http://www.febestral.be)