

Ses inconvénients :

- il ne garantit pas une modération de la vitesse des conducteurs de deux roues motorisés qui peuvent rouler autour des coussins pour éviter la contrainte ;
- il oblige les conducteurs de deux roues motorisés à adapter une trajectoire particulière pouvant conduire à une déstabilisation du véhicule s'il elle n'est pas anticipée suffisamment à temps ;
- il n'assure généralement pas une perception aussi bonne que le plateau .



Source : Certu(8)



Source : Certu(9)



Source : Cete de l'Est(10)

Le coussin est de forme rectangulaire dans sa partie supérieure. Il permet de faire ralentir les véhicules sans nuire à l'écoulement des eaux sur la chaussée.

Le coussin peut être constitué de plusieurs éléments préfabriqués assemblés sur place et répondant à de nouvelles exigences.

Le coussin peut être construit sur place .

Quel que soit son type, il est recommandé que le coussin offre :

- une bonne visibilité du dispositif par le choix d'une couleur contrastée par rapport à la chaussée ;
- une bonne perception aussi bien de jour que de nuit, en particulier pour les cyclomoteuristes, motocyclistes, et cyclistes ;
- une bonne adhérence adaptée aux vitesses pratiquées. Pour cela, on cherchera un coefficient de frottement SRT³ du coussin supérieur ou égal à 0,45 pendant toute la durée de vie du coussin ;
- une parfaite cohésion : les différentes parties du coussin doivent être solidaires entre elles et avec leurs abords ;
- des caractéristiques géométriques conformes (ex :saillie d'attaque inférieure à 5 mm et rampant continu) .

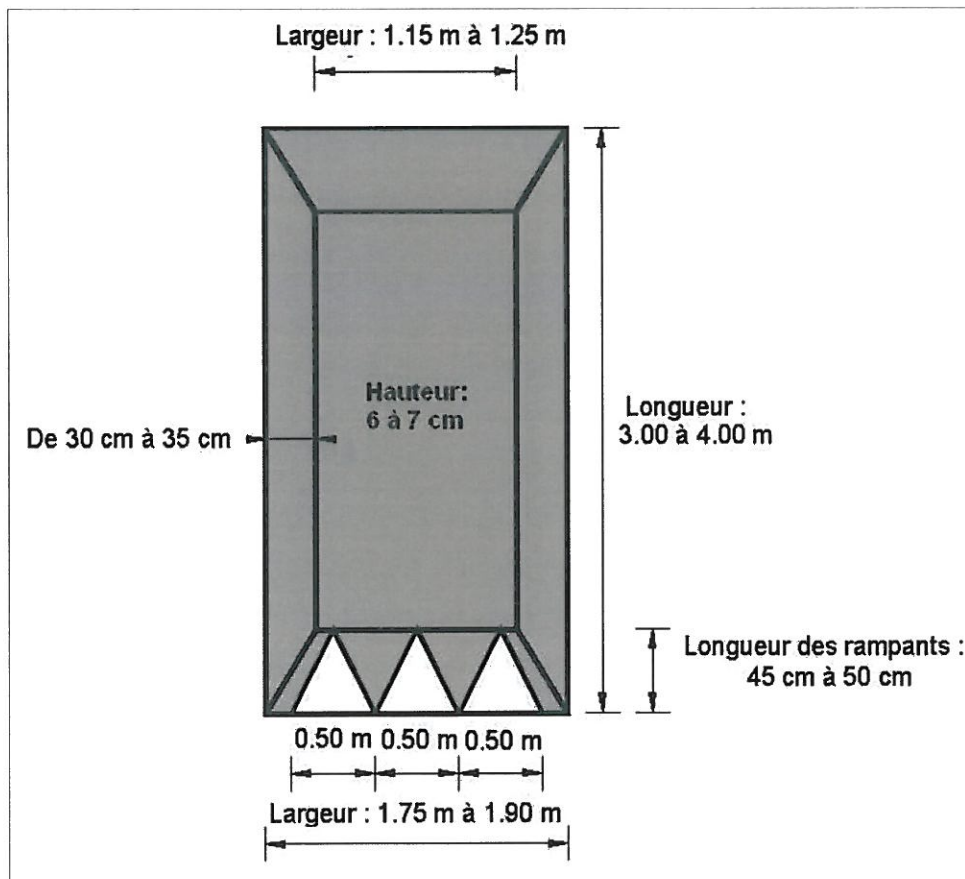
³SRT: norme NFEN 13036-4 – mesure de l'adhérence d'une surface à l'aide d'un pendule de frottement

On trouvera dans la suite de l'ouvrage, les arguments qui ont conduit à de telles recommandations.

1.1. Caractéristiques géométriques des coussins

Les caractéristiques géométriques des coussins demandent une application rigoureuse dans leur mode de conception et de réalisation. Les recommandations sont les suivantes :

- la largeur au sol est comprise entre 1,75 m et 1,90 m. Si l'on se trouve sur un itinéraire fortement fréquenté par des poids lourds ou par des bus à roues jumelées, une largeur de 1,75 m à 1,80 m est préférable ;
- la largeur du plateau supérieur est comprise entre 1,15 et 1,25 m ;
- la largeur des rampants latéraux est comprise entre 30 et 35 cm ;
- la largeur des rampants avant et arrière est comprise entre 45 et 50 cm ;
- la longueur totale est variable entre 3 et 4 m ;
- la hauteur est comprise entre 6 et 7 cm ;
- la saillie d'attaque est inférieure à 5 mm ⁽⁴⁾ .



(11)

4 Une saillie d'attaque supérieure à 5 mm présente un risque de déstabilisation des conducteurs de deux roues motorisés et des cyclistes, et génère un bruit de roulement plus important.