

## Société | Tour de France : dans les coulisses du tracé en Charente-Maritime



La Charente-Maritime prépare déjà le passage des coureurs du Tour de France les 6,7 et 8 juillet prochains. Un challenge qui se prépare très en amont car il faut vérifier la compatibilité de chaque recoin du tracé avec le passage des coureurs. André Bancalà accompagne les collectivités locales depuis 1996 dans la sécurisation du tracé des étapes du Tour. Coordinateur général sur l'épreuve pour l'Assemblée des Départements de France, il assure en équipe le lien opérationnel entre Amaury Sport Organisation (A.S.O) et les départements traversés par la course.

### @! : Comment s'organise une étape de Tour de France ?

**André Bancalà** : ASO fournit aux départements et aux agents des routes un vademecum pour prendre en compte les éléments matériels de la chaussée qu'il va falloir protéger ou enlever : il explique comment on traite les ronds-points ou comment on met les barrières et les traces de peinture au sol pour matérialiser un point dangereux, par exemple. A partir de là, on organise avec les agents la sécurisation du tracé, à l'aide d'une carte détaillée : on regarde exactement où on passe et on décide où on va protéger le passage des coureurs, par une botte de paille, par de la signalisation, par des cordages ou des barrières. L'objectif est d'avoir un passage fluide de la course, c'est-à-dire des coureurs mais aussi des caravanes publicitaires, des journalistes, des invités, du staff technique, etc. Une étape du Tour de France, c'est l'équivalent d'une ville qui se déplace ! Le but est d'obtenir un itinéraire totalement homogène, du départ à Nice, jusqu'à l'arrivée à Paris, qu'on soit sur une route départementale (soit 95% de l'itinéraire et 80% en Charente-Maritime), communale, voire nationale. Ça implique que tous les gestionnaires de ces routes doivent travailler ensemble. Pour cette raison, on travaille à partir de documents communs, validés par les techniciens des routes départementales, qui connaissent bien leurs voies et les manières de les travailler. La validation des cartes et du tracé se fait également avec l'Association des Départements de France, ASO et une quinzaine d'agents de l'organisation du Tour de France, qui sont des agents de routes des différents départements ayant plusieurs organisations de tours derrière eux et qui apportent une vision complémentaire.

### @! : Comment on passe d'un tracé sur papier à sa réalité concrète sur le terrain ?

**A.B.** : Le Tour donne son tracé, réalisé il y a un an, et on adapte en fonction des réalités du terrain (le tracé officiel

ne sera dévoilé qu'en mars, après validation de la préfecture, NDRL). Ca nécessite parfois de démonter un îlot directionnel, de raboter ou de faire sauter un aménagement urbain qui sert à la sécurisation du quotidien mais qui n'est pas compatible avec le passage d'un peloton. L'objectif est tout de même de limiter autant que possible des démontages/remontages, le passage du Tour ne doit pas être une charge financière à outrance pour une collectivité. On essaye donc d'aménager plutôt que de démonter : on privilégie les plans B, en passant ailleurs, qui nécessitent moins de travail d'aménagement ou de réaménagement.

#### **@! : Vous avez un exemple en Charente-Maritime ?**

**A.B.** : Lors de la réunion qui s'est tenue le 7 février avec les agents de la direction des infrastructures du département, on a eu le cas avec l'agglomération de Rochefort : on privilégie le passage sur un côté plutôt qu'un autre parce que le rond-point est un peu biscornu et que s'il on voulait passer de l'autre côté, ça obligerait à enlever un îlot directionnel, alors qu'en passant de l'autre côté, on n'a besoin de rien démonter. Quitte à rétrécir la voie sur une seule, plutôt que de passer sur deux après avoir tout démonté. En général, les démontages ont lieu surtout en agglomération, en particulier sur les zones d'arrivée. Il ne serait pas cohérent de laisser un îlot directionnel sur le passage du sprint final ! Il est probable qu'on doit notamment reprendre la chaussée sur l'arrivée du Tour à l'Île de Ré.

#### **@! : La Charente-Maritime présente-t-elle des contraintes particulières ?**

**A.B.** : Traditionnellement, l'Ouest et le Sud de la France ont énormément d'aménagements, de chicanes, de ronds-points, de doubles-ronds-points, de barrières, de potelets, ce qui veut dire pour nous beaucoup de ballots de paille à placer et d'infrastructures à contourner. C'est assez dangereux pour le passage d'un peloton. Les parcours de cyclistes du quotidien comme les pistes cyclables, par exemple, ne sont absolument pas adaptés au passage de coureurs du Tour de France. L'autre particularité de cette échappée maritime, ce sont les passages par les Îles d'Oléron et de Ré. Ca nécessite un accueil spécifique du public, qui une fois entré sur l'île ne pourra plus sortir avant la fin du passage des coureurs. Sinon, le traitement des chaussées est semblable à celui que l'on trouve sur la côte. On doit faire attention au vent, en particulier aux traces de sable sur le parcours. Dans ces cas de figure, on fait appel à une balayeuse, généralement fournie par le Département. Concernant les ponts et leurs abords, le Département, via la préfecture, a un certain nombre de consignes à suivre sur les zones où on met du public ou pas. Généralement, sur les ponts, on n'en met pas car c'est un type d'ouvrage un peu délicat, sans compter les gens qui peuvent en tomber. Sur ce tracé, on a des ponts de belles factures et de grandes tailles, et le problème qu'on a dans ces cas là concerne plutôt le passage du peloton : on a plutôt des problématiques de dilatation de matériaux, des joints et des peignes de ponts. On intervient dessus pour éviter que les roues de vélos ne viennent s'y coincer, en mettant des plaques métalliques, des bandes de caoutchouc et éventuellement de la mousse à expansion dans certains cas, voire du plâtre, car tous ces matériaux doivent se retirer facilement après. C'est une technique de remplissage qu'on utilise quand on se retrouve avec des rails de chemins de fer ou de tramway.

#### **@! : Quel est le coût des opérations ?**

**A.B.** : Cette partie est gérée par les Départements, qui s'organisent avec ses gestionnaires de voirie. En la matière, chaque Département à son fonctionnement. En montagne, par exemple, c'est parfaitement rodé : ils réutilisent le même matériel d'une année à l'autre. Tout dépend du nombre d'aménagements à prendre en compte, de la linéarité des routes, et là-dessus les départements sont très différents les uns des autres.

Anne-Lise Durif

*Crédit Photo : Anne-Lise Durif*

*Publié sur [aqui.fr](http://aqui.fr) le 11/02/2020*

*[Url de cet article](#)*