



# SÉPARATEURS VOIRIE / AMÉNAGEMENTS CYCLABLES : ÉTAT DES LIEUX DES PRATIQUES DANS 9 DÉPARTEMENTS

Premières conclusions du groupe de travail - *en cours*

14/12/2023



# CADRE DU TRAVAIL EN COURS

## CONTEXTE

- ❖ Hors agglomération
- ❖ Vitesses égales ou supérieures à 70km/h
- ❖ Le long des routes départementales
- ❖ En section courante
- ❖ Séparation entre la voie de circulation motorisée et la voie cyclable

## CONSTAT

Manque de recommandations nationales sur les dispositifs de séparation le long des routes départementales, hors agglomération, entre les chaussées motorisées et les aménagements cyclables

Ressources principales :

- ❖ 2002, Guide technique du Setra « [Traitement des obstacles latéraux sur les routes principales hors agglomération](#) »
- ❖ 2022, Guide du Cerema « [Aménagement des routes principales : routes ordinaires, routes à trois voies affectées ou artères interurbaines](#) »

## GROUPE DE TRAVAIL

Initié et animé par le département du Morbihan

Regroupe les 9 départements des régions de Bretagne et Pays de la Loire

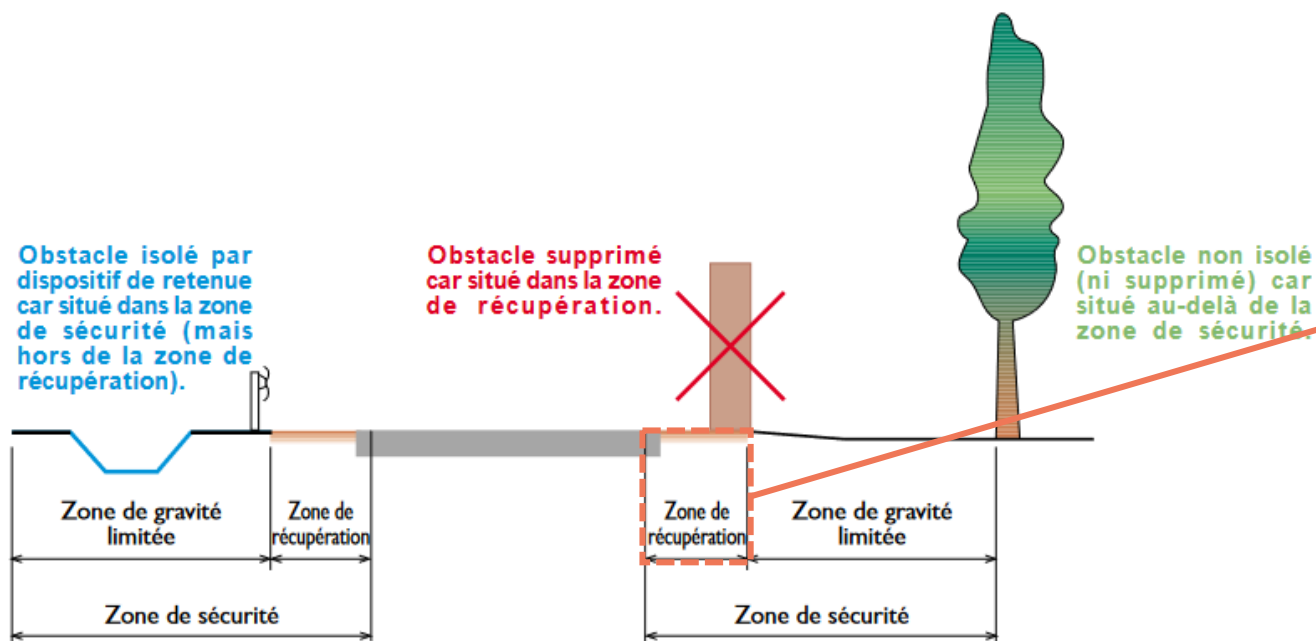
Échanges techniques

## PRINCIPAUX OBJECTIFS

- Parangonnage des pratiques des départements, à partir de référentiels techniques des départements et de réponses à un questionnaire
- Avoir une lecture globale et partagée avec l'ensemble des départements

# RAPPELS TECHNIQUES PRÉALABLES SUR LA ZONE DE RÉCUPÉRATION

Les fonctions de sécurité des abords de la route : la zone de récupération et la zone de sécurité



## 2.5 - ILLUSTRATION DE PROFILS EN TRAVERS

### 2.5.1 - Route ordinaire à 2 voies (type 4.1)

Figure 9 : Profil en travers d'une route ordinaire à 2 voies avec niveau de fonctions élevé

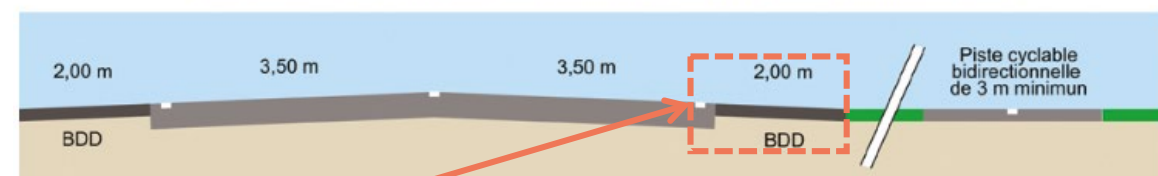


Figure 10 : Profil en travers d'une route ordinaire à 2 voies avec niveau de fonctions intermédiaire

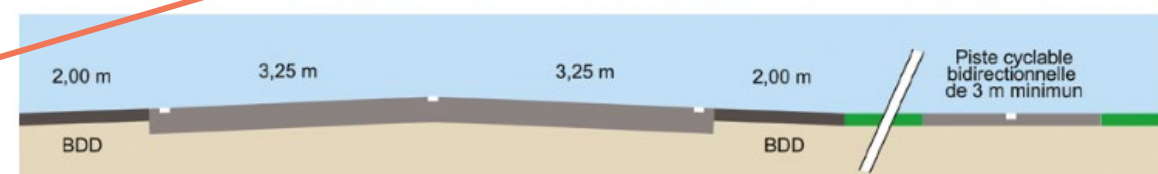
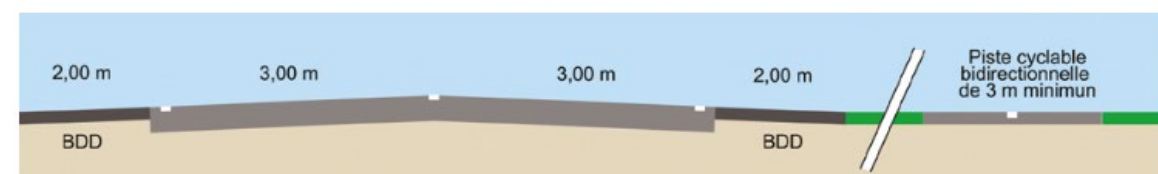


Figure 11 : Profil en travers d'une route ordinaire à 2 voies avec niveau de fonctions modéré



2002, Guide technique du Setra « [Traitement des obstacles latéraux sur les routes principales hors agglomération](#) »

2022, Guide du Cerema « [Aménagement des routes principales : routes ordinaires, routes à trois voies affectées ou artères interurbaines](#) »

# PREMIÈRES CONCLUSIONS DU GT

Les 3 principaux critères pris en compte dans la lecture des projets par les départements sont :

1. La vitesse motorisée pratiquée\*
2. Le trafic motorisé\*, dont poids lourds
3. Les contraintes de largeurs possibles (foncier disponible)

Autres : potentiel trafic cyclable\*, sécurité des usagers, intégration paysagère, coûts / économie, gestion du fil d'eau (assainissement), sinuosité, visibilité, accidentologie relevée, saisonnalité, etc.

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
<b>30</b> KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 A 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
<b>50</b> KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 A 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000	Piste cyclable		
<b>70/80</b> KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 A 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000	Piste cyclable		

2021, Guide Cerema « [Rendre sa voirie cyclable](#) »



# PREMIÈRES CONCLUSIONS DU GT

1. Un principe d'éloignement entre la  
chaussée et l'aménagement cyclable  
est à étudier en priorité, en évitant  
l'implantation d'un obstacle physique



# PREMIÈRES CONCLUSIONS DU GT

2. Si l'éloignement n'est pas possible, alors un séparateur physique est à envisager
- a. Séparateur de type bordure - plutôt lorsque la vitesse maximale autorisée pour les véhicules motorisés est de 70km/h





# PREMIÈRES CONCLUSIONS DU GT

2. Si l'éloignement n'est pas possible, alors un séparateur physique est à envisager
- b. Dispositif de retenue routier (normalisé)



# PREMIÈRES CONCLUSIONS DU GT

## Séparateurs refusés hors agglomération :

- Les barrières bois (ou lisses bois) car non homologué et n'offre pas de réelle fonction de protection pour les usagers
- Les poteaux et plots, considérés comme du mobilier urbain à privilégier en agglomération
- Le merlon de terre, qui peut créer un « effet tremplin » en cas de sortie de route
- Les séparateurs de type berlinois plastifiés





**Merci de votre attention**