



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



SÉPARATIONS DE VOIRIE HORS AGGLOMÉRATION

Résultats de l'enquête en ligne auprès des collectivités territoriales

18/12/25 – Restitution aux collectivités répondantes



Contexte de l'enquête

Les aménagements cyclables hors des villes se multiplient pour répondre aux besoins de mobilité, aux défis de transition énergétique et aux limitations attendues de l'artificialisation des sols. Les départements, les EPCI et les communes, responsables de l'infrastructure routière, se préoccupent de la sécurité des usagers dans la conception de ces projets.

Parmi les sujets de questionnaire figure celui des dispositifs de séparation entre la chaussée et les aménagements cyclables hors agglomération.

Un premier travail à l'échelle de la Bretagne et des Pays de la Loire a été réalisé en 2023. Les conclusions des échanges avec les départements ont été partagées par le Cerema, début 2024, dans un [article Internet](#).

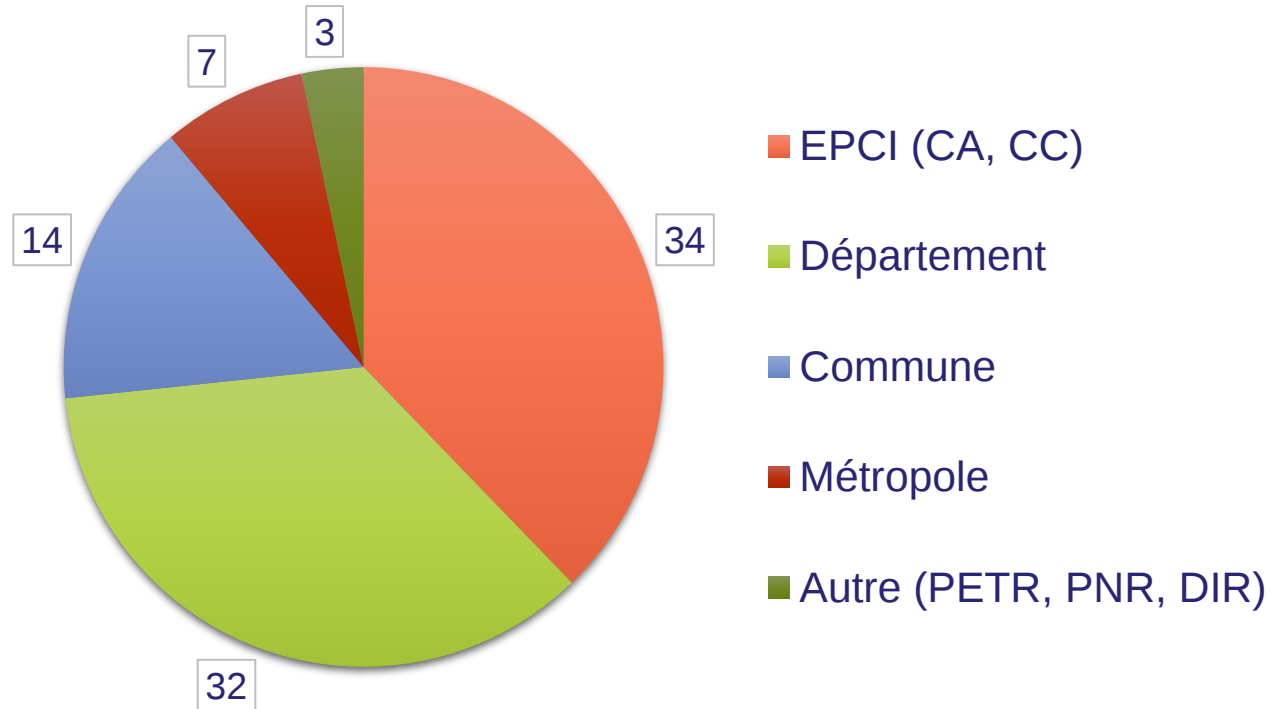
En 2025, suite aux conclusions du groupe de travail interdépartemental de l'Ouest, le Cerema a enquêté auprès des collectivités locales à l'échelle nationale, pour approfondir les cas d'usages.

Les résultats de cette enquête sont partagés par le Cerema à l'aide de 2 supports :

- Analyse du questionnaire partagé aux collectivités le 18/12/25
- Catalogue de types de séparations aménagées par les collectivités

Vous pouvez retrouver ces documents sur le site Internet du Cerema, dans un article intitulé « Comment séparer la route des aménagements cyclables hors agglomération ? Résultats de l'enquête nationale menée par le Cerema auprès des collectivités » paru en mars 2026.

Une pluralité de collectivités répondantes à l'échelle métropolitaine, maîtres d'ouvrages et/ou gestionnaires de voirie



90 collectivités répondantes
92 réponses retenues

Réponses données sur tout ou partie de l'enquête, selon : les référentiels techniques établis, le niveau de développement cyclable hors agglomération ou les choix politiques des territoires (plans de circulation)
=> les totaux varient donc d'une question à l'autre

1. Question de contextes

Les **enjeux** de la séparation de voirie entre la chaussée motorisée et l'aménagement cyclable sont **multiples**.

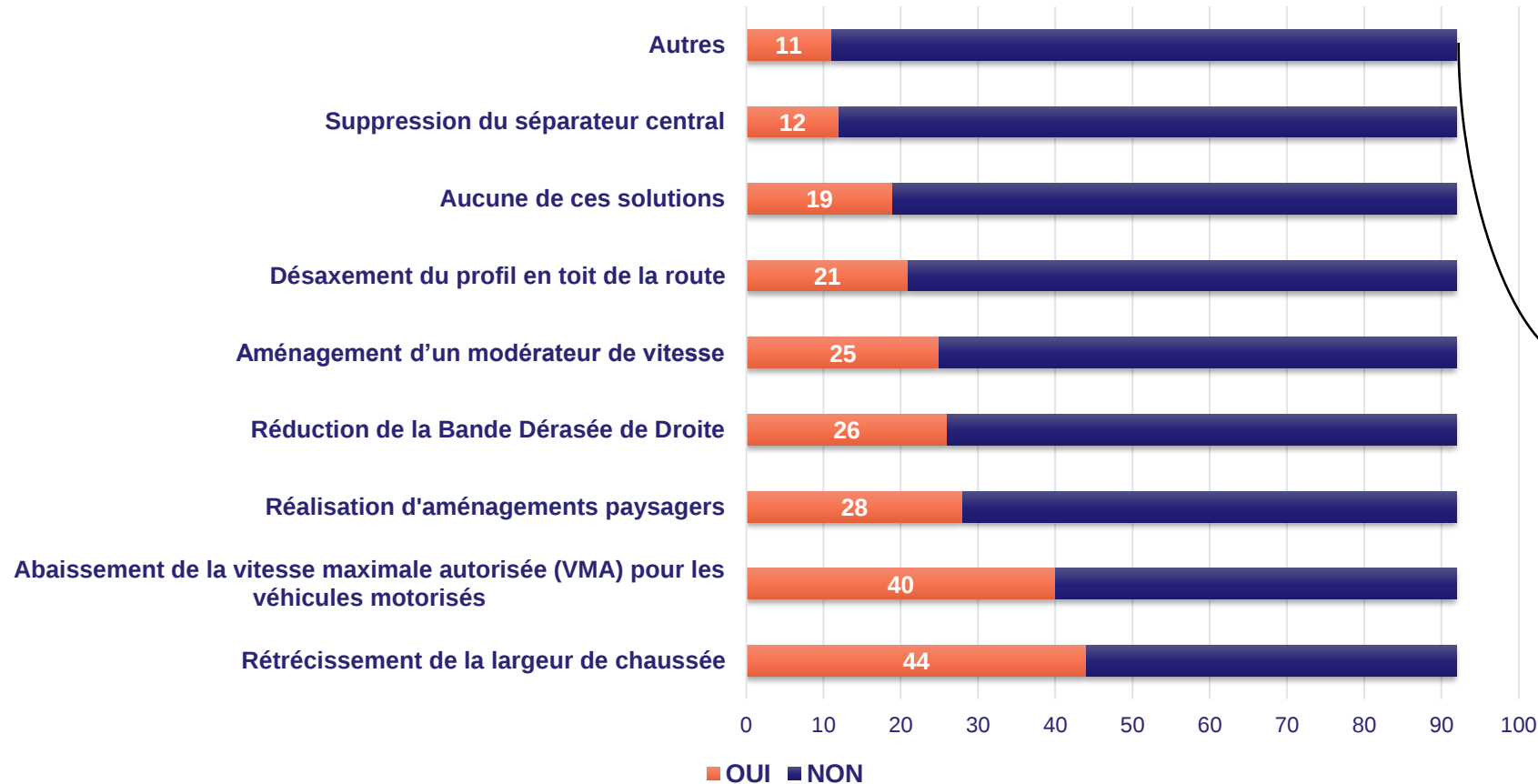


Si le profil en travers peut être réinterrogé pour intégrer un aménagement cyclable, le choix d'une séparation dépend dans la grande majorité des cas de **5 critères essentiels**.

Si l'objectif principal est de développer la pratique cyclable hors agglomération, les collectivités restent attentives à la **sécurité de l'ensemble des usagers**.

Solutions mises en œuvre pour intégrer un aménagement cyclable dans le profil en travers routier

Avez-vous déjà mis en œuvre une ou plusieurs de ces solutions ?

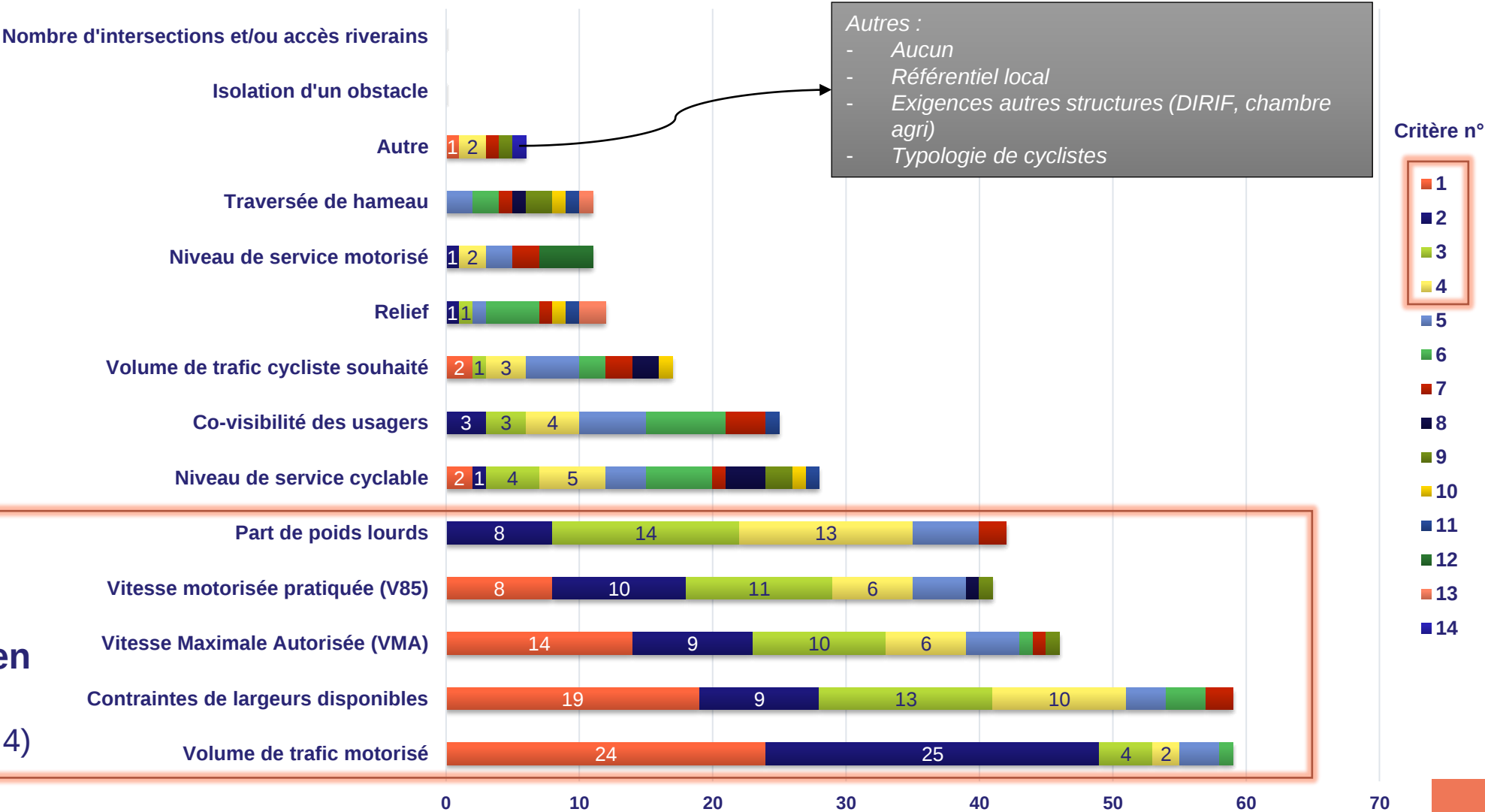


Autres solutions techniques :

- Dispositif de retenue (3)
- Acquisition foncières (2)
- Busage du fossé
- Voie réservée
- Suppression de voies de circulation
- Modification du plan de circulation
- Passage en agglomération d'une section en approche
- Borduration

Choix du type de séparation à mettre en œuvre

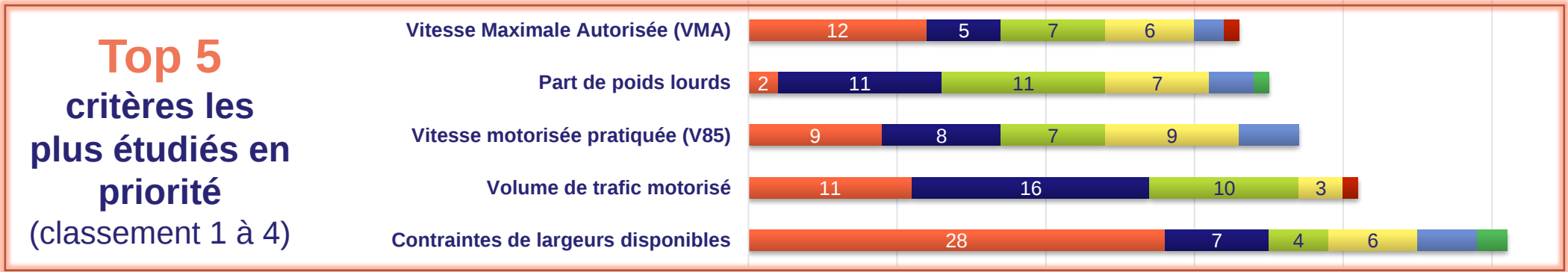
Critères étudiés dans le choix du type de séparation



Distance minimale d'éloignement entre la chaussée routière et la voie cyclable

Critères étudiés dans le choix d'une distance minimale d'éloignement

- Autres :
- Aucun
 - Contraintes posées par le gestionnaire de voirie
 - Emprise foncière disponible +++
 - Réglementation / recommandations
 - Volume de trafic motorisé (uvp/jr)
 - Hiérarchie / typologie de la route



5 critères principaux pris en compte dans l'éloignement ou le type de séparation à mettre en œuvre

D'abord

Volume de trafic motorisé

Contraintes de largeur disponible

puis

Vitesse Maximale Autorisée (VMA)

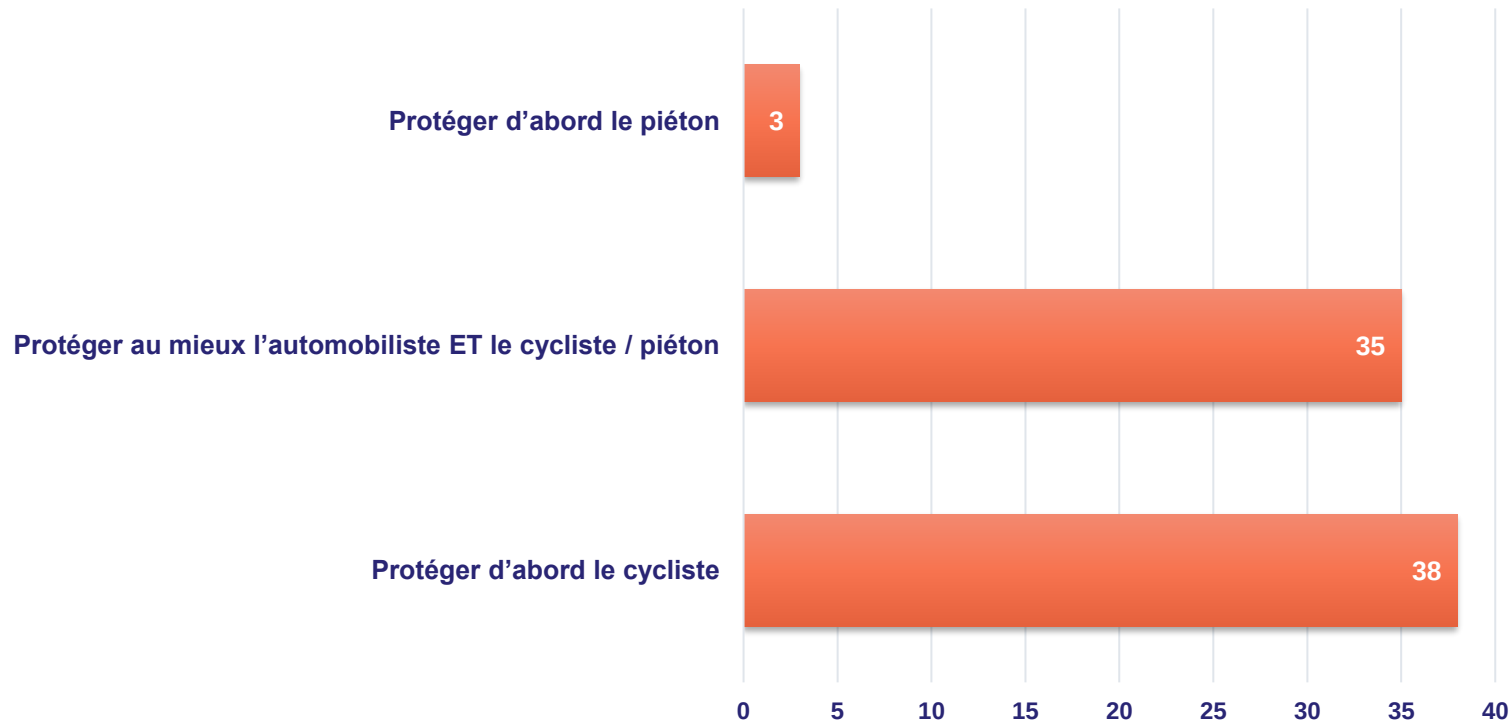
Vitesse motorisée pratiquée

Part de poids lourds

Le niveau de service cyclable
arrive en 6^{ème} position des
critères à prendre en compte

La séparation : Pour qui ? Pour quoi ?

Pour votre collectivité, le choix technique d'une séparation vise à :



92%

Ayant répondu à la question
cherchent également à
améliorer le **sentiment de
sécurité** du cycliste / piéton

2. Types de séparation : Éléments généraux



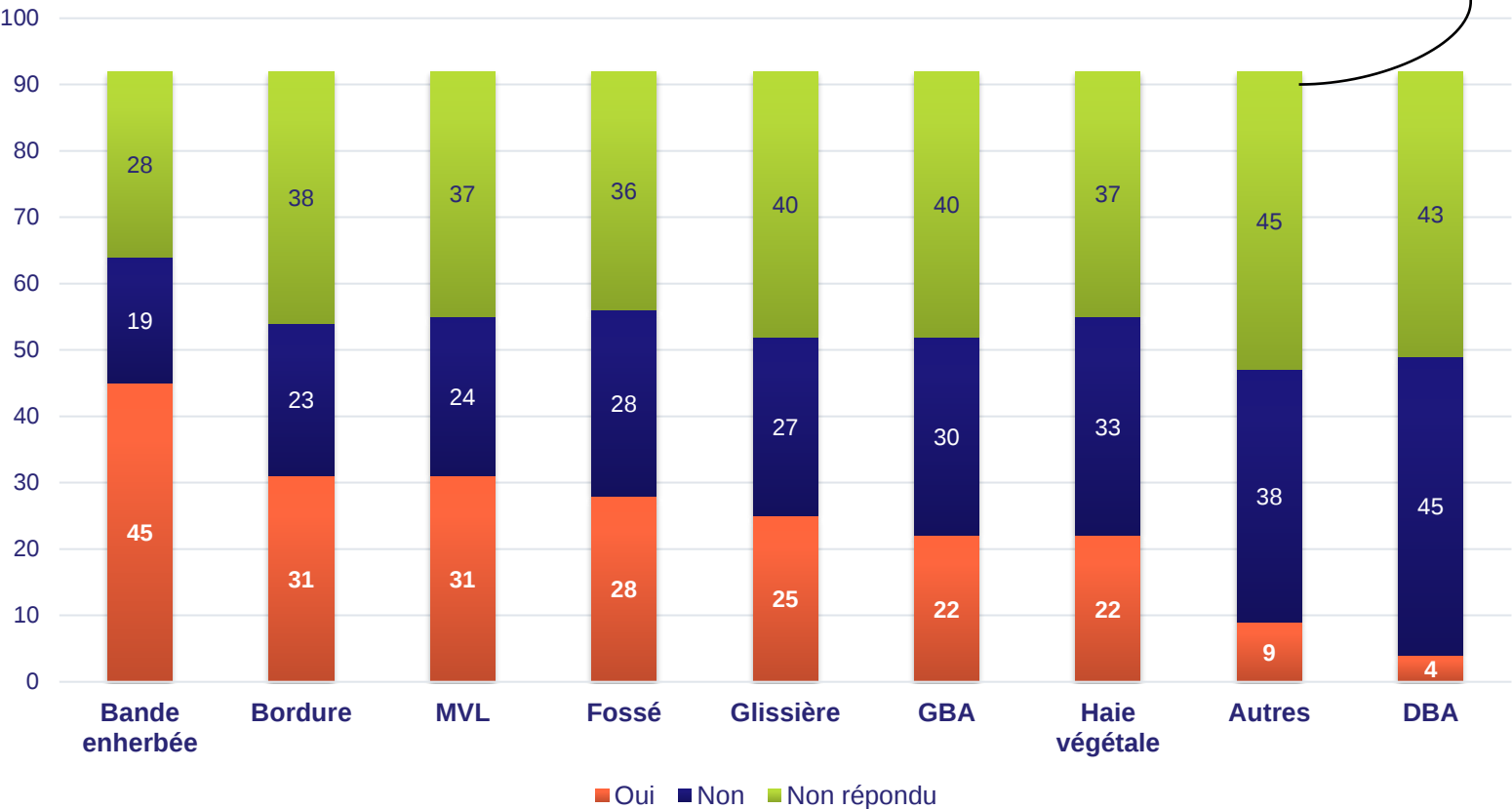
8 types de séparations abordés :

1. Bande enherbée
2. Fossé
3. Haie végétale
4. Bordures
5. Glissières
6. Muret Véhicules Légers (MVL)
7. Glissière Béton Adhérent (GBA)
8. Double Béton Adhérent (DBA)

Première lecture comparative de ces solutions et identification des besoins d'évolution de réglementation.

La séparation : de quoi parle-t-on ?

Classement des types de séparation utilisés



Autres : potelets et lisse bois, potelets pliables pour expérimentations, poteaux galva avec lisse bois, bordure sur ouvrage d'art, en contrebas protection d'obstacles, bordures spécifiques si configuration particulière, mini-GBA avec lisse bois, marquage renforcé de BDD à l'étude.

20%

Des répondants couplent un autre dispositif à la séparation :

Ligne continue derrière la séparation (effet paroi)	8
Main courante ou garde-corps	4
Coloration de bordure, au moins aux extrémités	3
Capuchons d'éléments saillants ou cornière (système REVOL4.0)	3
Marquages réfléchissants	3
Catadioptrés / réflecteurs côté aménagement cyclable	2
Planche en bois sur le revers de la glissière	1
Adaptation de la hauteur de la lisse pour les cyclistes	1

Séparations refusées par 14 répondants

Types de séparations	Nb	Motivations
Barrières et lisses bois	3	Obstacles latéraux pour les véhicules motorisés
Poteaux bois	2	Trop dangereux en cas d'accident d'un véhicule motorisé
Glissière bois	2	Sentiment de sécurité augmenté mais pas la sécurité réelle + mauvais vieillissement dans le temps
Glissière	2	Nous ne savons pas les entretenir et donnent un caractère trop "autoroutier"
Arbres, voire haies	1	Entretien contraignant
GBA	1	Questions environnementales (crues et passage de faune) à proximité du lac
Bordure ordinaire	1	?
Bordure basse		Trop dangereux pour tous les usagers
J11 	1	Laid et utile uniquement pour délimiter les espaces, pas efficace en matière de sécurité et hautement périssable
Les aménagements trop proches de la voie des véhicules motorisés (simple marquage, séparateur en bordures)	1	S'il n'y a pas le choix, il faut réduire la vitesse des véhicules
Caoutchouc 	1	Trop dangereux
Potelets, mobilier urbain rigide, barrières paddock, éléments séparatifs plastiques et bordures demi-lune béton	1	

Et l'accidentologie ?

- 21 répondants déclarent ne pas recenser d'accidents sur des routes avec des aménagements cyclables qui longent cette route
- NB : d'après 2 témoignages, il semble y avoir moins d'accidents en section courante qu'au niveau des intersections



DR efficaces pour protéger les cyclistes ?
Plus que les autres séparations physiques ?
Bande enherbée de 1m semble insuffisante
La vitesse joue un rôle dans la maîtrise de la trajectoire et du véhicule motorisé

11 répondants **témoignent** d'au moins 1 accident, avec diverses situations ; le type de séparation n'est pas toujours en cause :

- **Absence de dispositif de séparation physique**, malgré une bande d'éloignement de 1m => groupe de cyclistes fauchés
- Lisses « sur-hautes » côté cyclistes créant un **effet de paroi** => chutes de cyclistes entre eux (blessés légers)
- Barrières bois sur section en courbe **trop proches de la route** => accidents matériels uniquement
- **Vitesse inadaptée et perte de contrôle** et trajectoire pas toujours très lisible : le séparateur n'arrête pas toujours le véhicule => de nuit, pas d'accident de personne côté aménagement cyclable
- **Perte de contrôle** du véhicule motorisé => séparateur bois percuté
- **Sorties de route, parfois liées à la vitesse et perte de contrôle du véhicule motorisé** => auraient pu être dramatique si des usagers étaient présents sur la piste cyclable
- **Heurts de bordures** => accidents matériels uniquement
- Lors d'accidents, les **dispositifs de retenue** présents montrent leur **efficacité**, du fait de leur présence, les VL ne débordent pas sur l'aménagement cyclable.

Évolutions réglementaires souhaitées par les collectivités

Demandes exprimées par les répondants	Premiers éléments de réponse
Imposer une distance minimale entre l'infrastructure cyclable et la voirie motorisée . Si impossibilité de respecter cette distance, imposer un dispositif séparatif adapté (tenant compte de son ventre de déformation)	Guide DGITM : Aménager le réseau cyclable en dehors des agglomérations
Evolutions techniques pour disposer de glissières mixtes voitures / vélos et qui soient réglementaires , c'est à dire normées pour les deux usages et pas uniquement pour les véhicules motorisés	/!\ Un DRR doit être normalisé CEU Les fabricants s'adaptent à la demande des clients
Autoriser réglementairement des séparateurs plastiques pour traiter des problèmes de sécurité ponctuels dans des virages par exemple	A préciser ? Un séparateur plastique améliorer la visibilité du problème de sécurité ponctuel mais ne protège en aucun cas les usagers
Acter la pertinence de certains types de séparateurs au regard de critères de volume de trafic et/ou de vitesses pratiques . De la même manière, il semble important d'interdire certains types de séparateurs au regard de leur dangerosité	Le niveau de retenue minimum pour les barrières de sécurité est réglementé par l'arrêté RNER : précise les retenues en fonction de la VLA et du type de véhicule
Les espaces nécessaires à la déformation de certains dispositifs posent de réels problèmes en situation de contrainte pour les largeurs de la voirie et de la piste cyclable	

Synthèse des avantages et inconvénients des 8 types de séparation | ajusté suite aux échanges lors de la séance

Méthode :

- Classement manuel et anonymisé de près de 950 verbatims des répondants, selon 10 critères
- Notation de la pertinence des séparations à partir du classement obtenu

		SEPARATEURS PHYSIQUES				DISPOSITIFS DE RETENUE			
		Bande enherbée	Fossé	Haie végétale	Bordure	Glissière	MVL	GBA	DBA
MOYENS	Coût et investissement / réalisation	5	3	3	4	2	3	2	2
	Entretien	3	3	2	3	2	3	2	2
	Emprise foncière, artificialisation	2	2	3	4	4	4	4	3
ENVIRONNEMENT	Impact environnemental (biodiversité, écoulement de l'eau)	5	5	5	3	3	1*	1*	1*
	Intégration paysagère	5	4	5	3	2	2	2	2
AMENAGEMENT	Confort et <u>sentiment</u> de sécurité des modes actifs	3	4	4	3	3	5	5	4
	Franchissement vs retenue	3	4	2	2	5	5	5	5
	Sécurité et protection des usagers motorisés	3	3	4	2	3	4	4	3
	Visibilité / lisibilité	4	NR	3	3	3	3	NR	NR
	Adaptabilité / contrainte	4	NR	NR	NR	NR	NR	4	4

Niveau de pertinence de la séparation

5	adapté
4	plutôt adapté
3	moyennement adapté
2	peu adapté
1	pas adapté
NR	Non renseigné

*Dispositifs de retenues : les fabricants proposent des solutions techniques adaptées aux attentes des collectivités en termes d'approche environnementale

3. Types de séparation : Mises en pratique

Zooms techniques sur l'utilisation des 8 types de séparations :

- A partir de quelle vitesse maximale autorisée ?
- A partir de quel volume de trafic ?
- Quelle largeur d'accotement utile ou utilisée ?



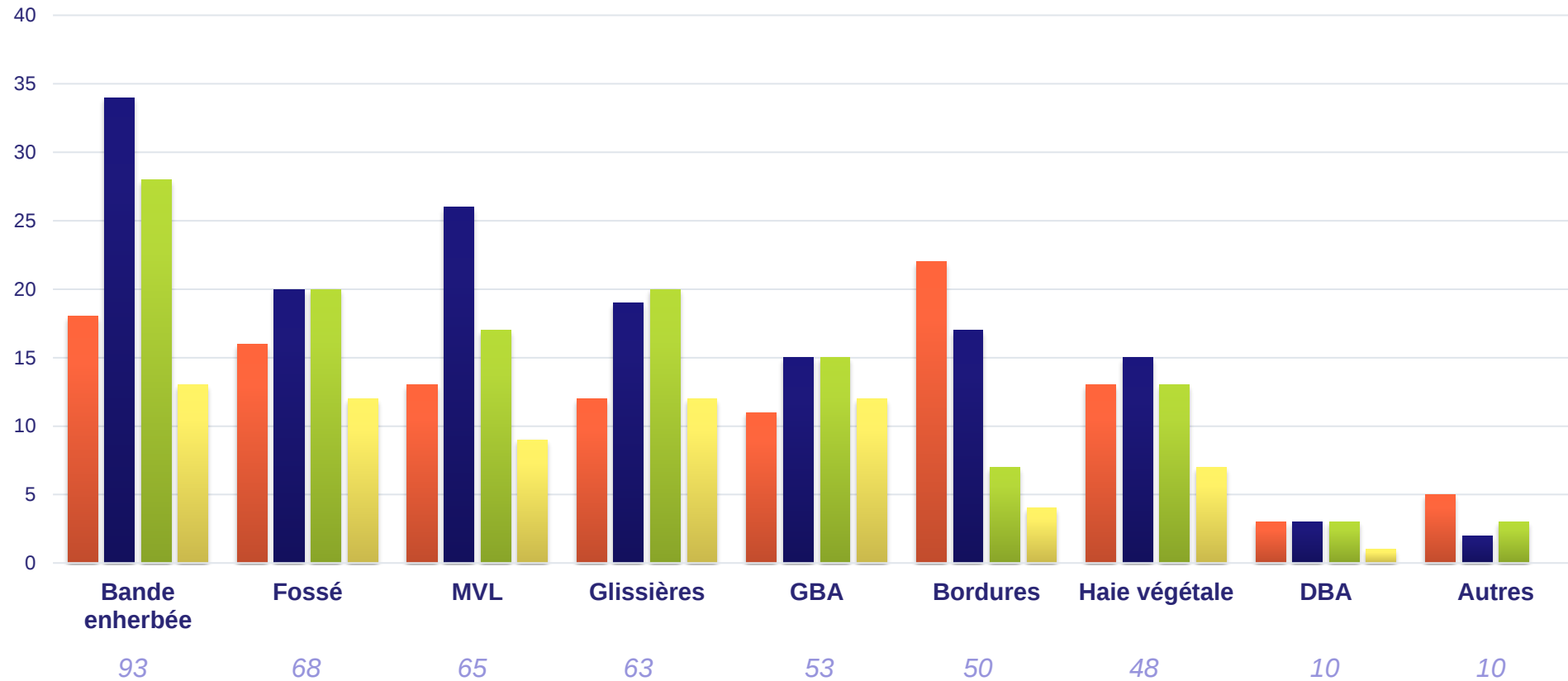
Si les retours d'expériences laissent profiler un domaine d'emploi pour certains types de séparation, d'autres restent à l'appréciation des collectivités, au cas par cas.

NB : Le nombre de réponses données est plus faible sur ces points techniques que sur les questions plus générales des parties 1 et 2.

Lecture globale des type de séparation selon la VMA

Type de séparation utilisé selon la vitesse maximale autorisée (VMA)

50 km/h 70 km/h 80 km/h 90 km/h



Récapitulatif des données de la légende :

Analyse des seuils d'utilisation des séparations

Méthode

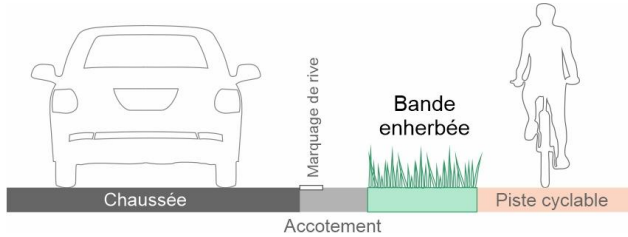
Contexte : hors agglomération, avec une V85 de 70/80 km/h

Seuils choisis	Justification
1 000 uvp/jr	Cerema, tableau d'aide à la décision : seuil en dessous duquel un trafic mixte est envisageable sous réserve d'un volume de trafic cyclable inférieur à 750 cyclistes / jour
1 500 uvp/jr	DGITM : séparation possible de <1500 : 1,5m >1500 : 4m
4 000 uvp/jr	Cerema, tableau d'aide à la décision : seuil à partir duquel une séparation physique des modes de déplacement est recommandée, quelque soit le volume de trafic cyclable
10 000 uvp/jr	DGITM : éloignement supérieur à 8m de la chaussée motorisée ou 500 PL/jour

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



Bande enherbée & volume de trafic



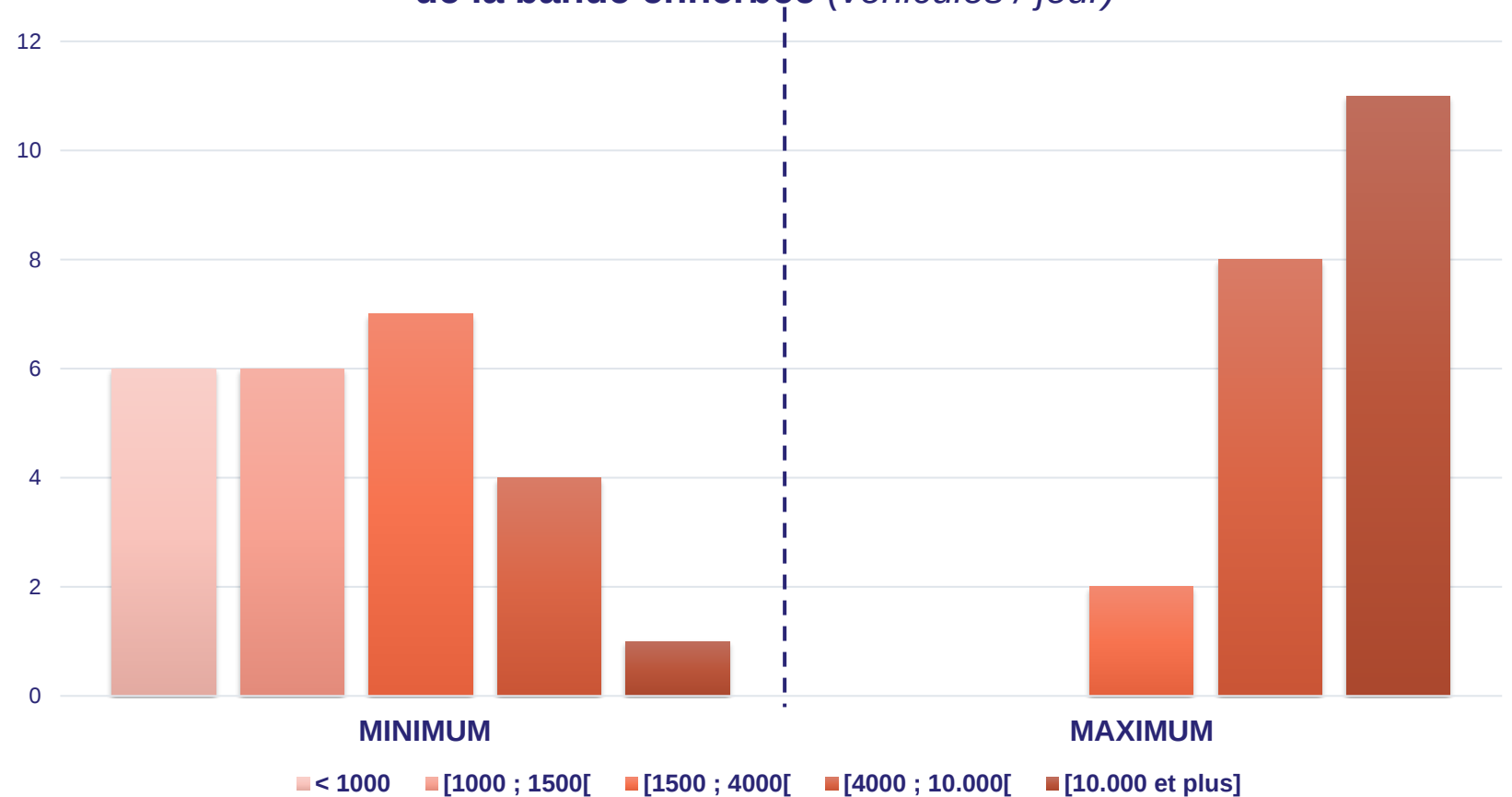
Rappel – récurrence d'utilisation de la bande enherbée selon la VMA

50 km/h	19%
70 km/h	37%
80 km/h	30%
90 km/h	14%

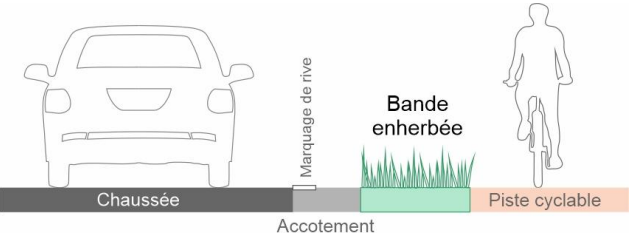
La bande enherbée est davantage utilisée avec un(e) :

- volume de trafic inférieur à 4.000 vhl/jr
- VMA jusqu'à 80km/h

Seuils de volumes de trafic pour la mise en œuvre de la bande enherbée (véhicules / jour)



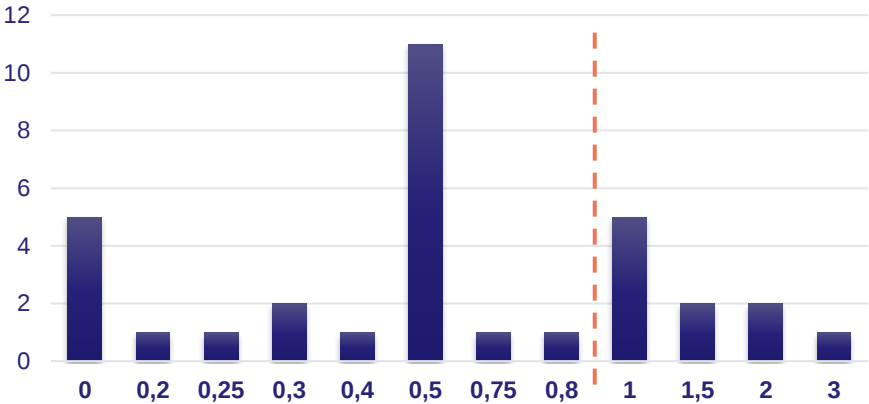
La bande enherbée & distances de séparation



Rappel – récurrence d’utilisation de la bande enherbée selon la VMA	
50 km/h	19%
70 km/h	37%
80 km/h	30%
90 km/h	14%

La bande enherbée est majoritairement supérieure à 1m.
L'accotement reste variable et généralement inférieure à 1m.

Largeur de l'accotement revêtu (en mètres)

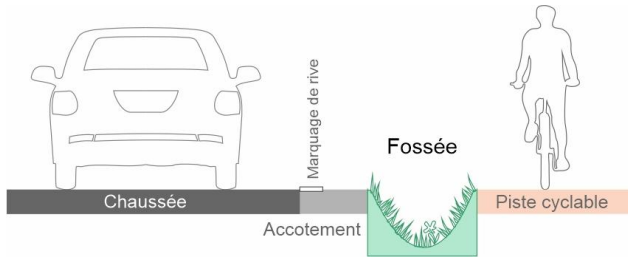


Largeur de la bande enherbée (en mètres)



Accotement + bande (mètres)	Récurrence
0,7	1
0,8	2
1,25	1
1,3	1
1,4	1
1,5	8
2	4
2,3	1
2,5	2
3	1
3,5	1
4	8
4,5	1
5	1

Fossé & volume de trafic



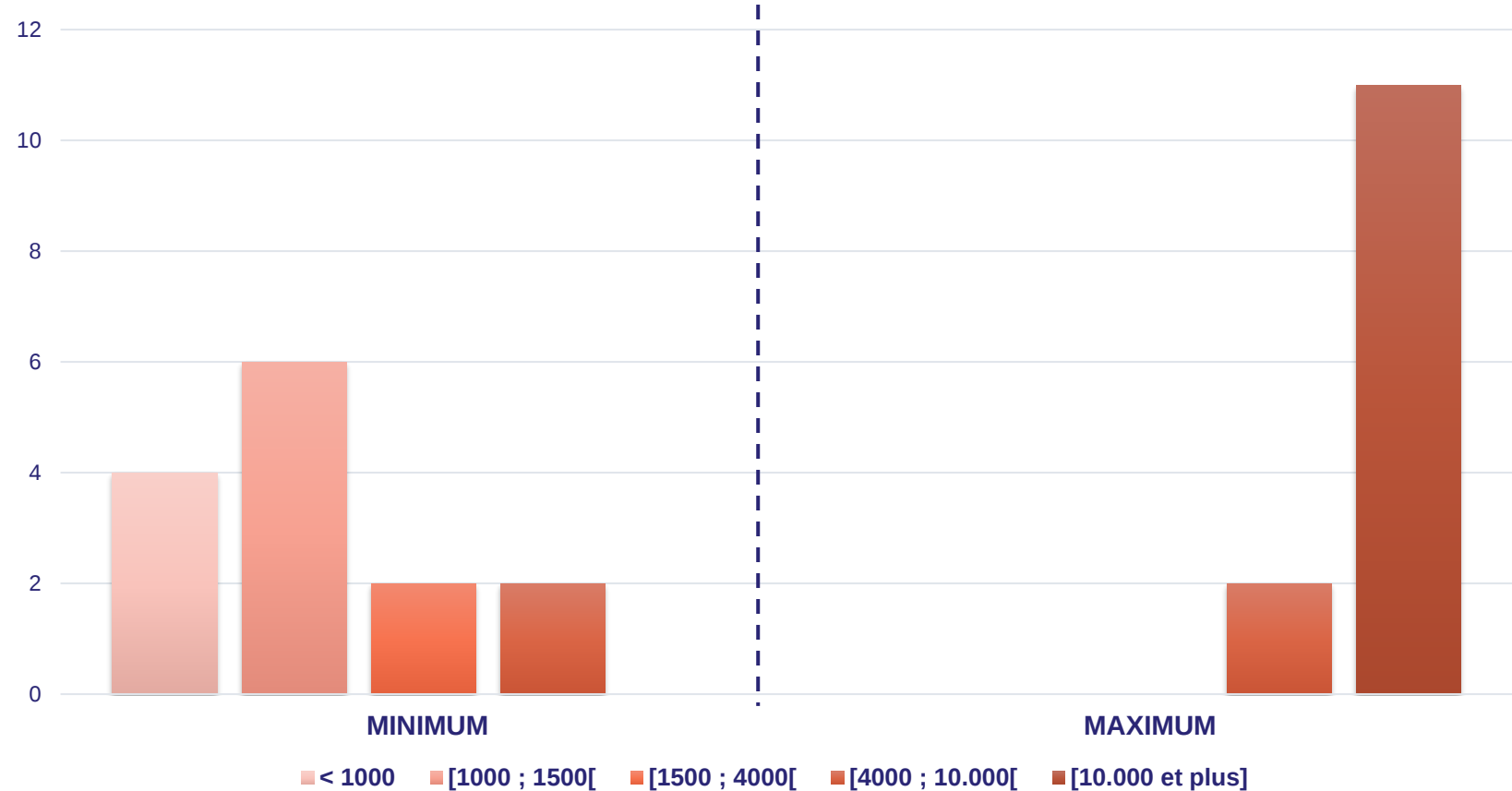
Rappel – récurrence d'utilisation du fossé selon la VMA

50 km/h	24%
70 km/h	29%
80 km/h	29%
90 km/h	18%

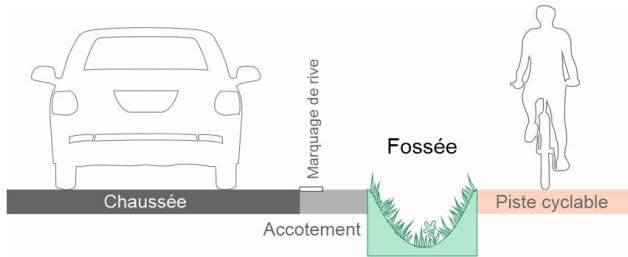
Le fossé est davantage utilisé avec un(e) :

- volume de trafic inférieur à 4.000 vhl/jr
- VMA jusqu'à 80km/h

Seuils de volumes de trafic pour la mise en œuvre du fossé (véhicules / jour)



Fossé & distances de séparation



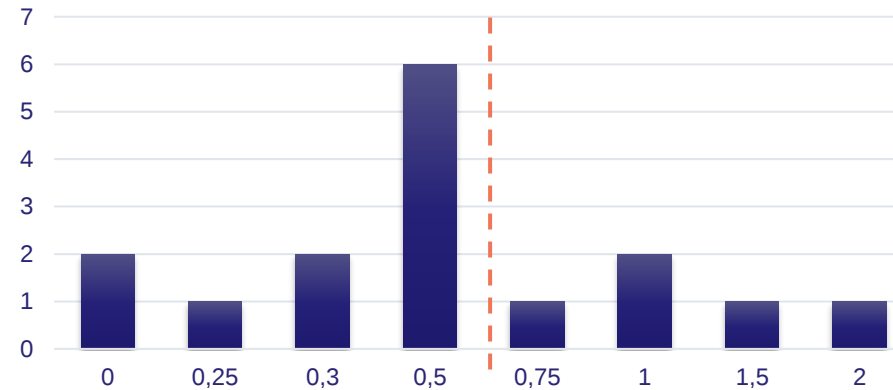
Rappel – récurrence d'utilisation du fossé selon la VMA

50 km/h	24%
70 km/h	29%
80 km/h	29%
90 km/h	18%

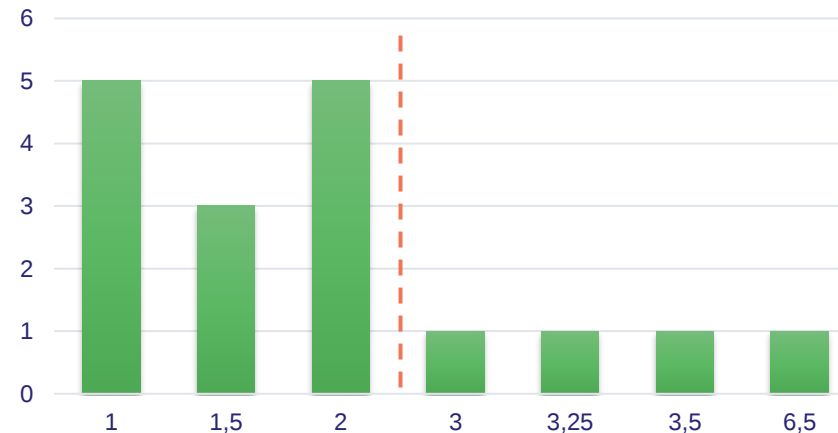
La largeur du fossé varie entre 1 et 2m.

L'accotement reste variable et généralement inférieur à 0,75m.

Largeur de l'accotement revêtu pour un fossé (en mètres)



Largeur du fossé (en mètres)



RAPPEL recommandations Cerema

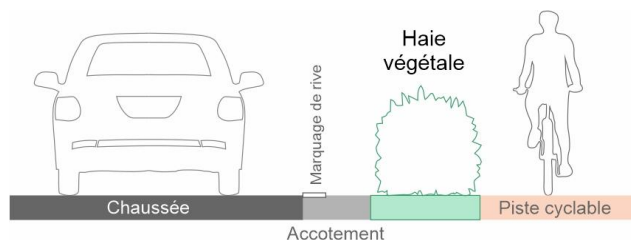
Le fossé est un dispositif d'assainissement. Si :

- sa profondeur est $\geq 0,5m$
 - est situé dans la zone de sécurité
- il est considéré comme agressif et nécessite d'être isolé par un dispositif de retenue.



Accotement + fossé (mètres)	Récurrence
0	1
1	1
1,3	2
1,5	2
2	2
2,25	1
2,5	1
3	1
4	4
7,5	1

Haie végétale & volume de trafic



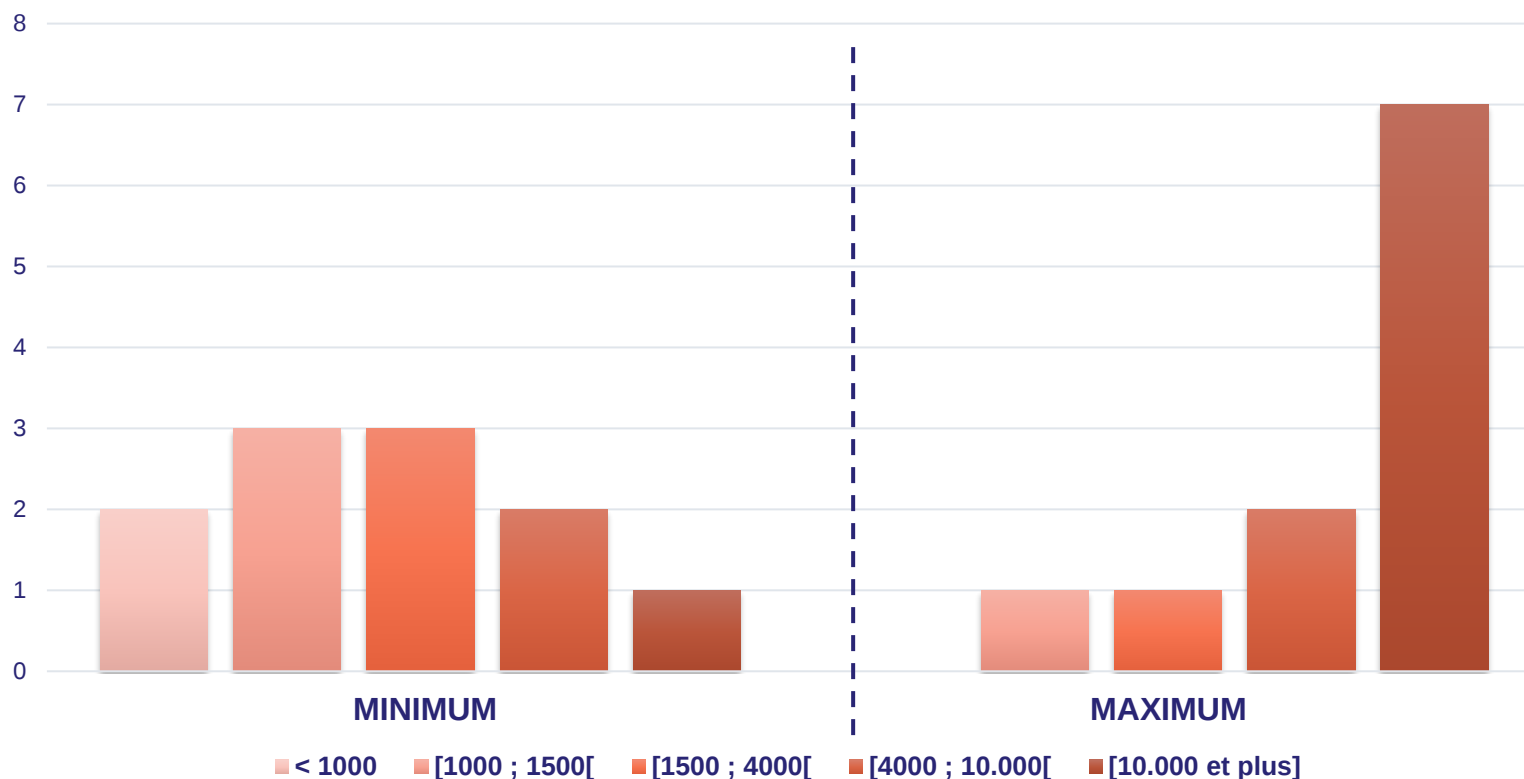
Rappel – récurrence d'utilisation de la bande enherbée selon la VMA

50 km/h	27%
70 km/h	31%
80 km/h	27%
90 km/h	15%

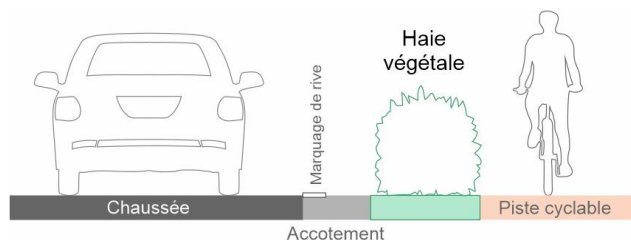
La haie végétale est davantage utilisée avec un(e) :

- volume de trafic inférieur à 4.000 vhl/jr
- VMA jusqu'à 80km/h

Seuils de volumes de trafic pour la mise en œuvre D'une haie végétale (véhicules / jour)



Haie végétale & distances de séparation



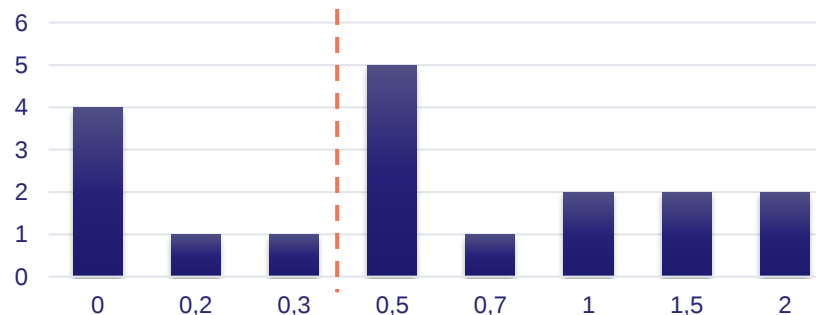
Rappel – récurrence d'utilisation de la bande enherbée selon la VMA

50 km/h	27%
70 km/h	31%
80 km/h	27%
90 km/h	15%

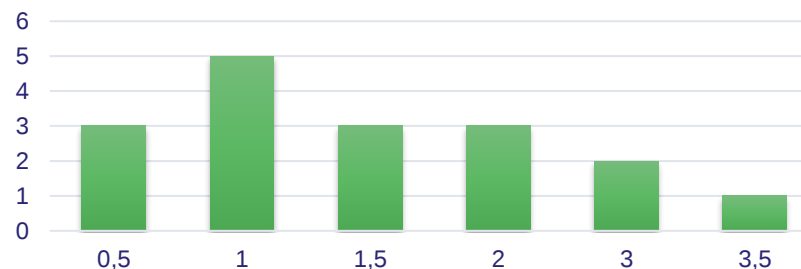
La largeur de la haie végétale reste variable.

L'accotement reste variable et généralement supérieur ou égal à 0,5m.

Largeur de l'accotement revêtu pour une haie végétale (en mètres)



Largeur de la haie végétale (en mètres)



Hauteur : la haie est généralement comprise entre 70 cm et 2 m de hauteur.

RAPPEL recommandations Cerema

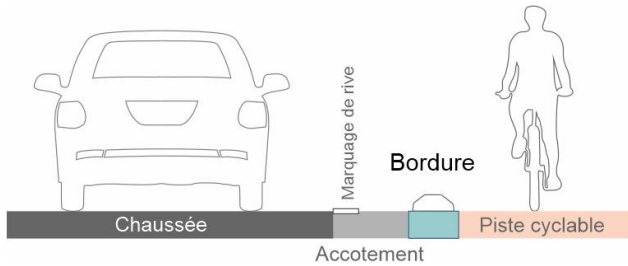
Une végétalisation basse (<60 cm) pour éviter de masquer la visibilité

Attention à porter à la croissance naturelle des végétaux



Accotement + haie (en mètres)	Récurrence
0,5	1
0,8	1
1	2
1,2	1
1,5	3
2	2
2,5	1
3	1
3,5	1
4	3
4,5	1

Bordure & volume de trafic



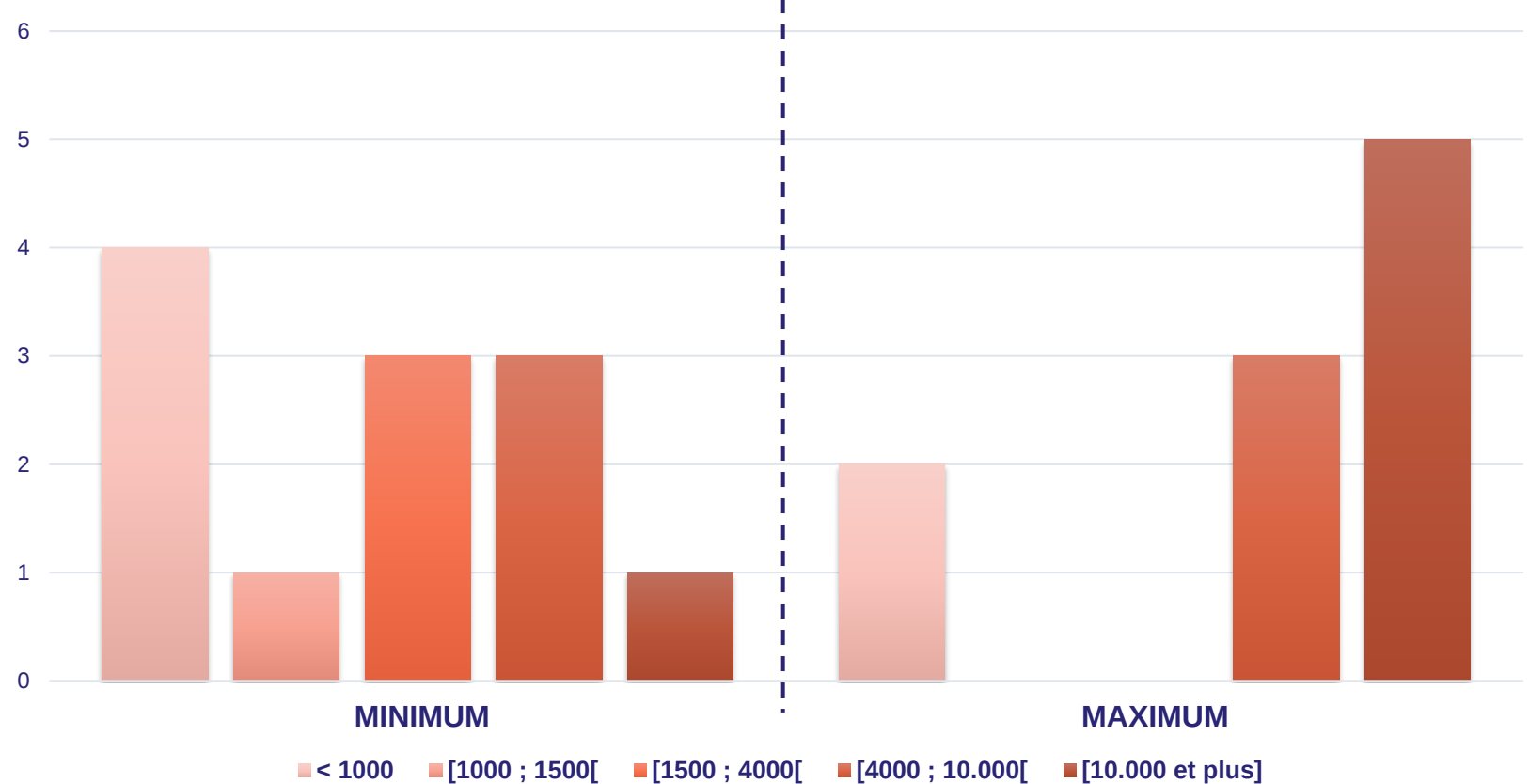
Rappel – récurrence d'utilisation de la bande enherbée selon la VMA

50 km/h	44%
70 km/h	34%
80 km/h	14%
90 km/h	8%

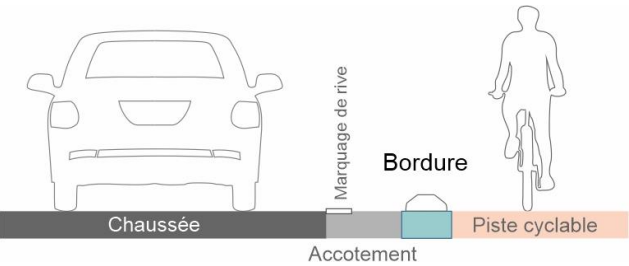
La bordure est davantage utilisée avec un(e) :

- volume de trafic inférieur à 1.500 vhl/jr
- VMA jusqu'à 70km/h

Seuils de volumes de trafic pour la mise en œuvre D'une bordure (véhicules / jour)



Bordure & distances de séparation

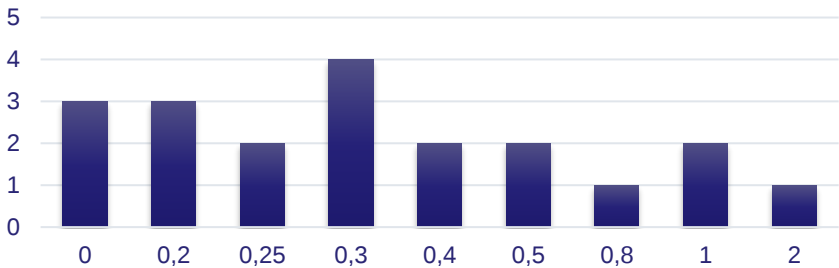


Rappel – récurrence d’utilisation de la bande enherbée selon la VMA

50 km/h	44%
70 km/h	34%
80 km/h	14%
90 km/h	8%

La largeur de la bordure est faible.
L'accotement reste variable.

Largeur de l'accotement revêtu pour une bordure (en mètres)



Largeur de la bordure (en mètres)



RAPPEL recommandations Cerema

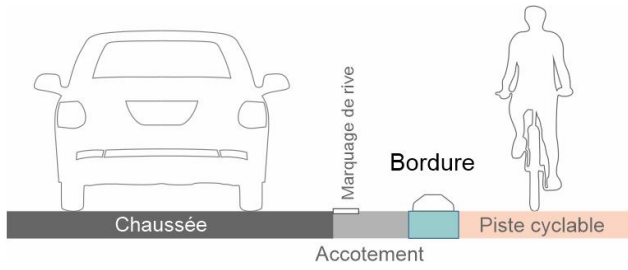
Les bordures faisant une saillie de plus de 20 cm par rapport au niveau de la chaussée sont considérées comme des obstacles ponctuels.

Source : TOL 2022, page 22



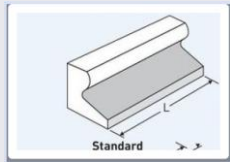
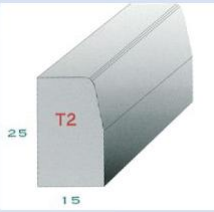
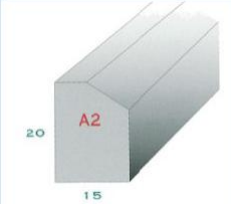
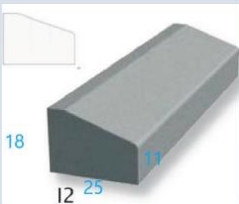
Accotement + bordure (en mètres)	Récurrence
0,2	2
0,3	1
0,4	1
0,5	2
0,55	1
0,6	3
0,65	1
0,7	2
1	2
1,5	2
2,5	1
3,5	1

Bordure & type de bordures



Rappel – récurrence d'utilisation de la bande enherbée selon la VMA

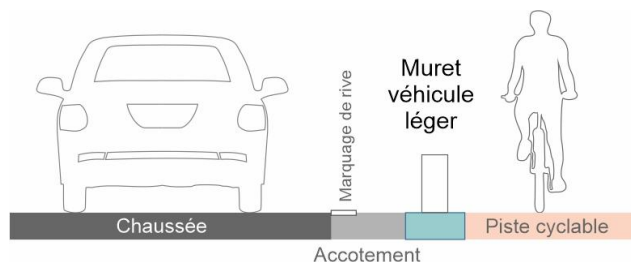
50 km/h	44%
70 km/h	34%
80 km/h	14%
90 km/h	8%

GS1 (chasse-roue)	T2	A2 seul	I2 dos à dos	A2 dos à dos	I2 seul
8	6	5	5	3	3
 	 				

Autres types de bordures mentionnés :

- Demi-lune*3
- Bourrelet*2
- T2 dos à dos
- 1 droite 15cm avec double chanfrein
- Biway
- I4 dos à dos
- 30*03
- granit 23*30
- P1
- Autre

Muret Véhicule Léger (MVL) & volume de trafic



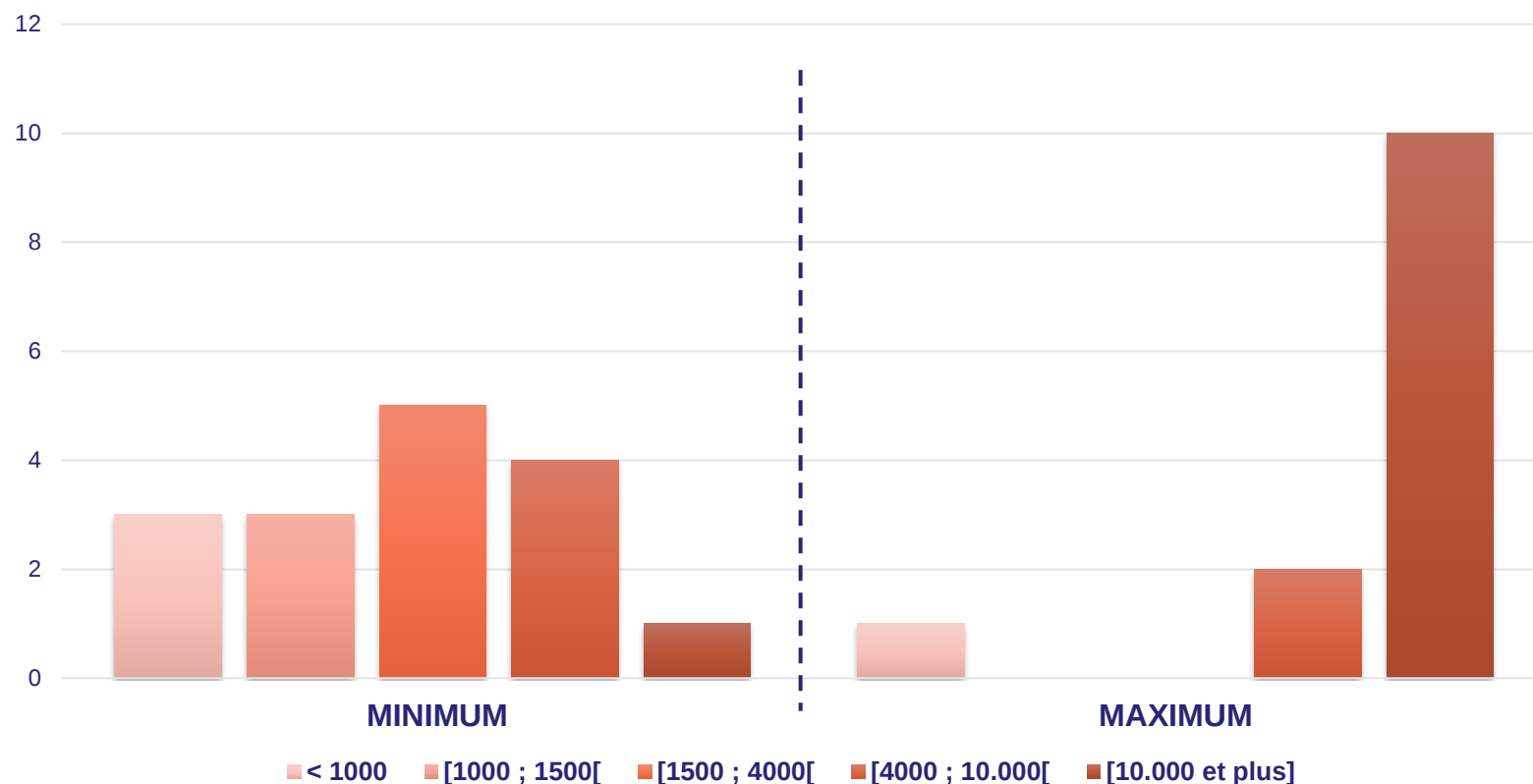
Rappel – récurrence d'utilisation de la bande enherbée selon la VMA

50 km/h	20%
70 km/h	40%
80 km/h	26%
90 km/h	14%

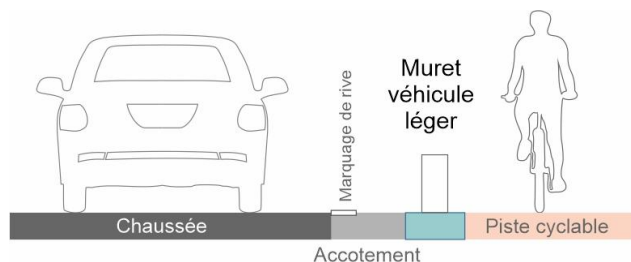
Le MVL est davantage utilisé avec un(e) :

- volume de trafic supérieur à 1500 vhl/jr
- VMA supérieure ou égale à 70km/h

Seuils de volumes de trafic pour la mise en œuvre D'un MVL (véhicules / jour)



Muret Véhicule Léger (MVL) & distances de séparation



Rappel – récurrence d'utilisation de la bande enherbée selon la VMA

50 km/h	20%
70 km/h	40%
80 km/h	26%
90 km/h	14%

La largeur accotement + MVL est généralement inférieure à 1,5m.

La largeur de base étant normée, c'est l'accotement qui fait office de variable d'ajustement.

RAPPEL norme DRR béton (ouvrages coulés en place)

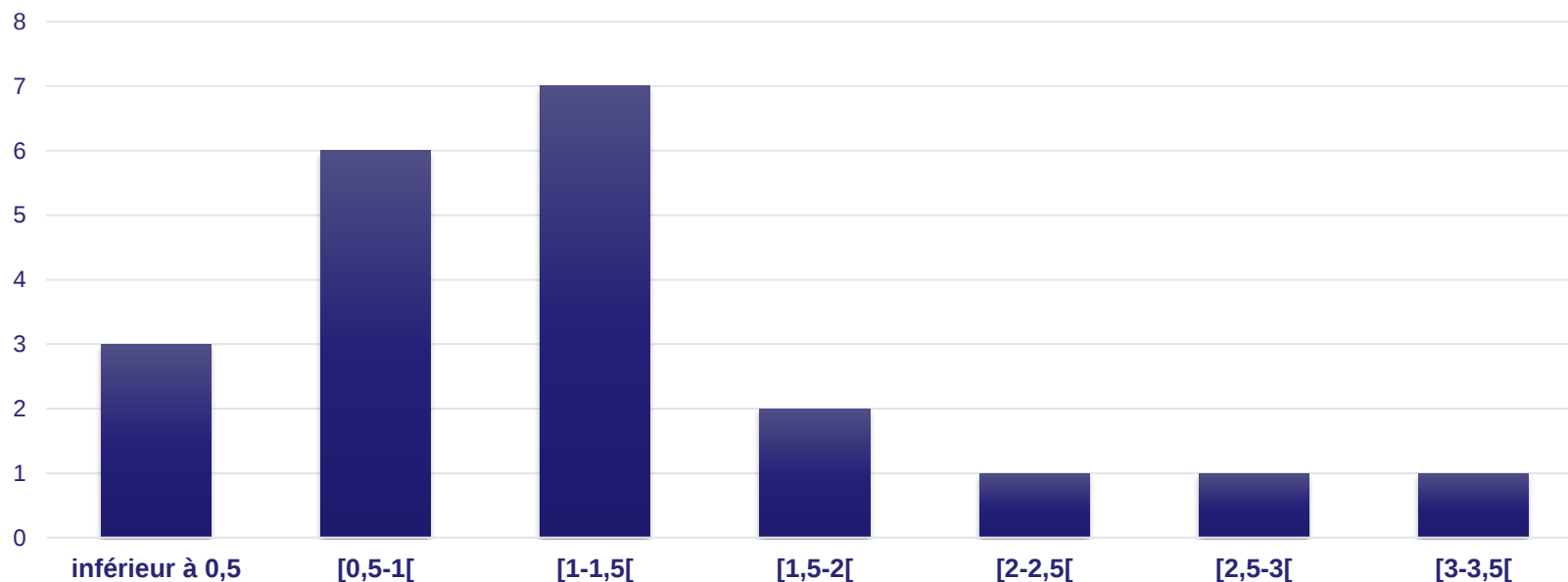
Largeur de base du MVL :

36 cm (tolérances + 3cm / -1cm)

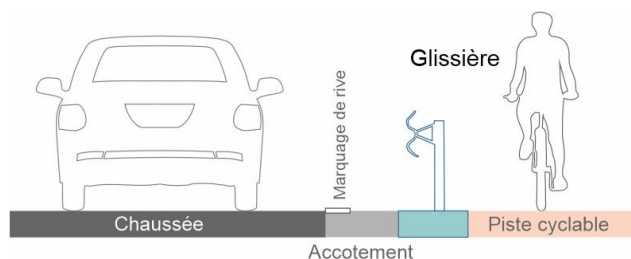
Référence : NF P98-426

Source : Guide installation des DRR, page 32

Largeur de l'accotement revêtu + du MVL (en mètres)



Glissière & volume de trafic



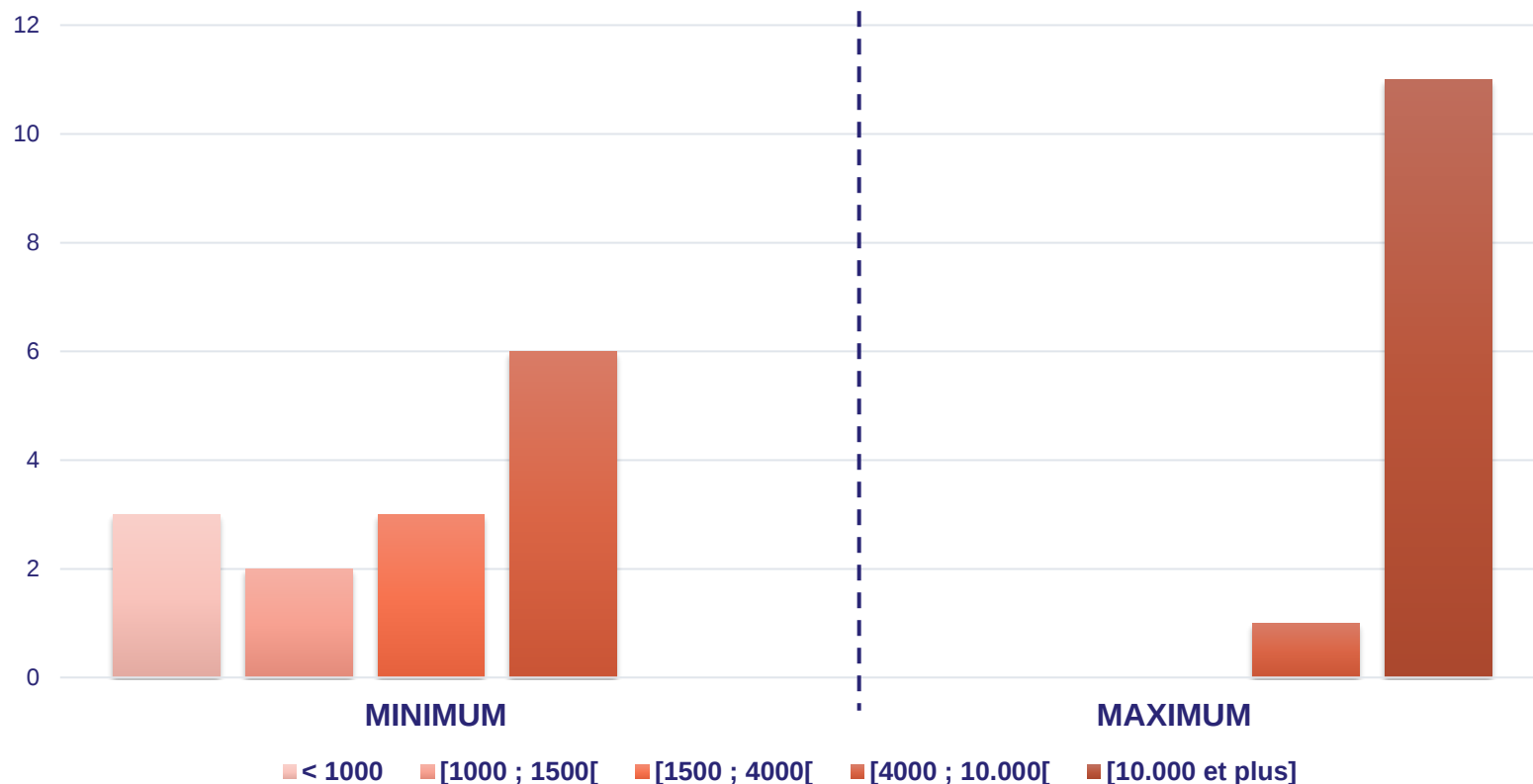
Rappel – récurrence d'utilisation de la bande enherbée selon la VMA

50 km/h	19%
70 km/h	30%
80 km/h	32%
90 km/h	19%

La glissière est davantage utilisée avec un(e) :

- volume de trafic supérieur à 4000 vhl/jr
- VMA supérieure ou égale à 70km/h

Seuils de volumes de trafic pour la mise en œuvre D'une glissière (véhicules / jour)



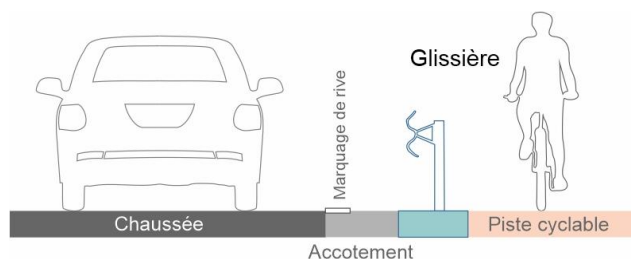
Glissière & distances de séparation

RAPPEL normes DRR métalliques

Avant 2009 : normes NFP98-415, NFP98-416 et FDP98-417

Depuis 2009 : homologations CE

Source : Guide installation des DRR



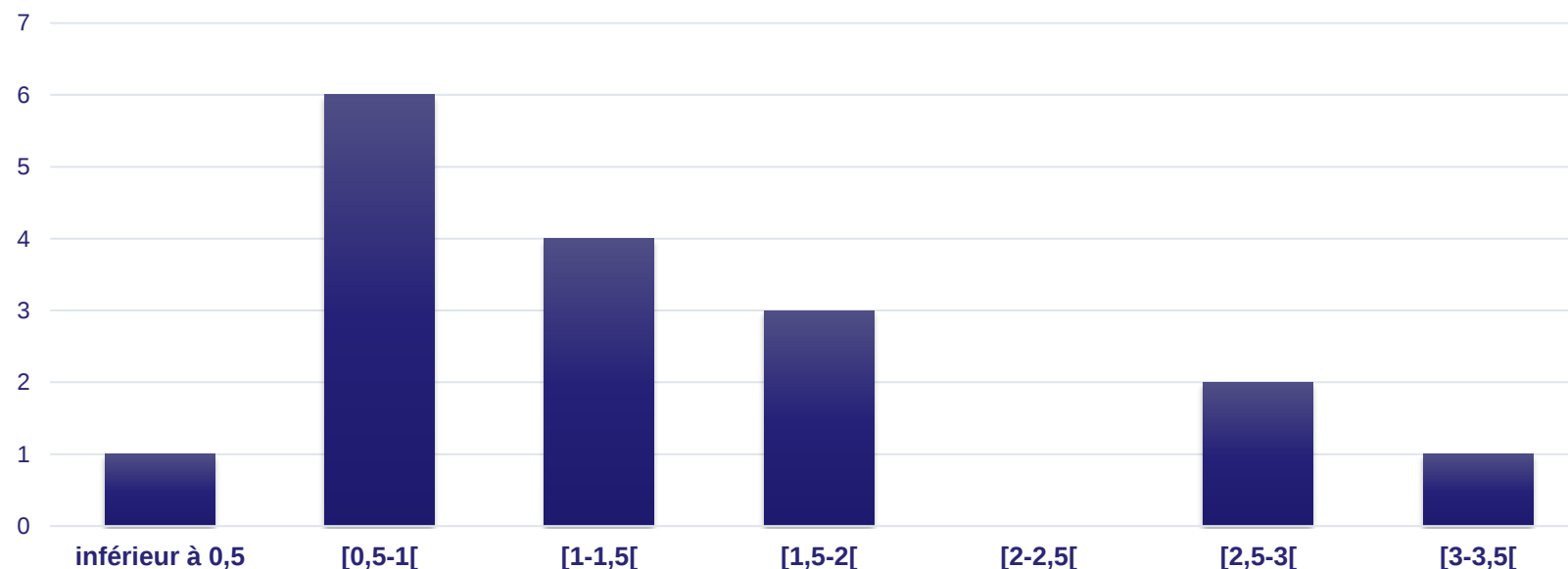
Rappel – récurrence d'utilisation de la bande enherbée selon la VMA

50 km/h	19%
70 km/h	30%
80 km/h	32%
90 km/h	19%

La largeur accotement + glissière est très variable.

La largeur de base étant normée, c'est l'accotement qui fait office de variable d'ajustement.

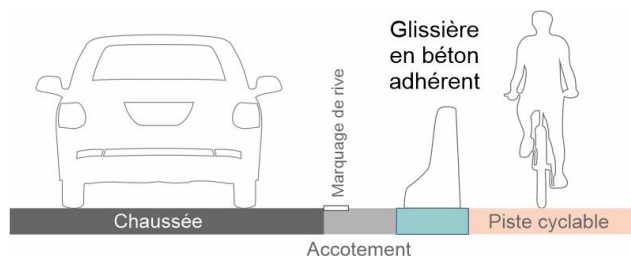
Largeur de l'accotement revêtu + de la glissière (en mètres)



Matériau principal des glissières :

- Métal : 10
- Mixte bois / métal : 19

Glissière Béton Adhérent (GBA) & volume de trafic



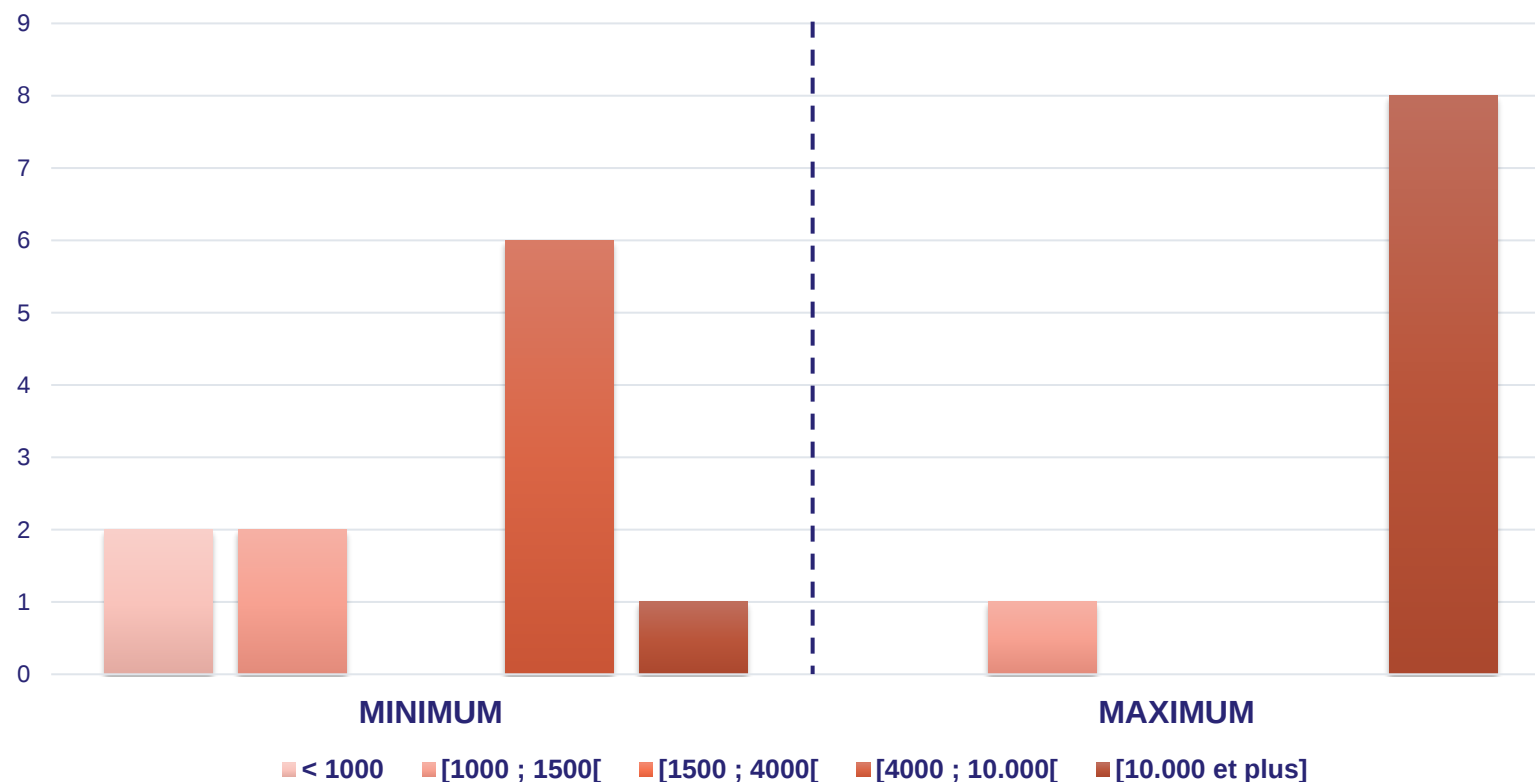
Rappel – récurrence d'utilisation de la bande enherbée selon la VMA

50 km/h	21%
70 km/h	28%
80 km/h	28%
90 km/h	23%

La GBA est davantage utilisée avec un(e) :

- volume de trafic supérieur à 4000 vhl/jr
- Indépendamment de la VMA

Seuils de volumes de trafic pour la mise en œuvre D'une GBA (véhicules / jour)



Glissière Béton Adhérent (GBA) & distances de séparation

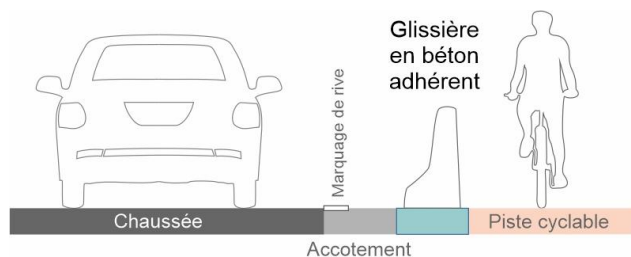
RAPPEL norme DRR béton (ouvrages coulés en place)

Largeur de base de la GBA:

48 cm (tolérances + 3cm / -1cm)

Référence : NF P98-426

Source : Guide installation des DRR, page 32



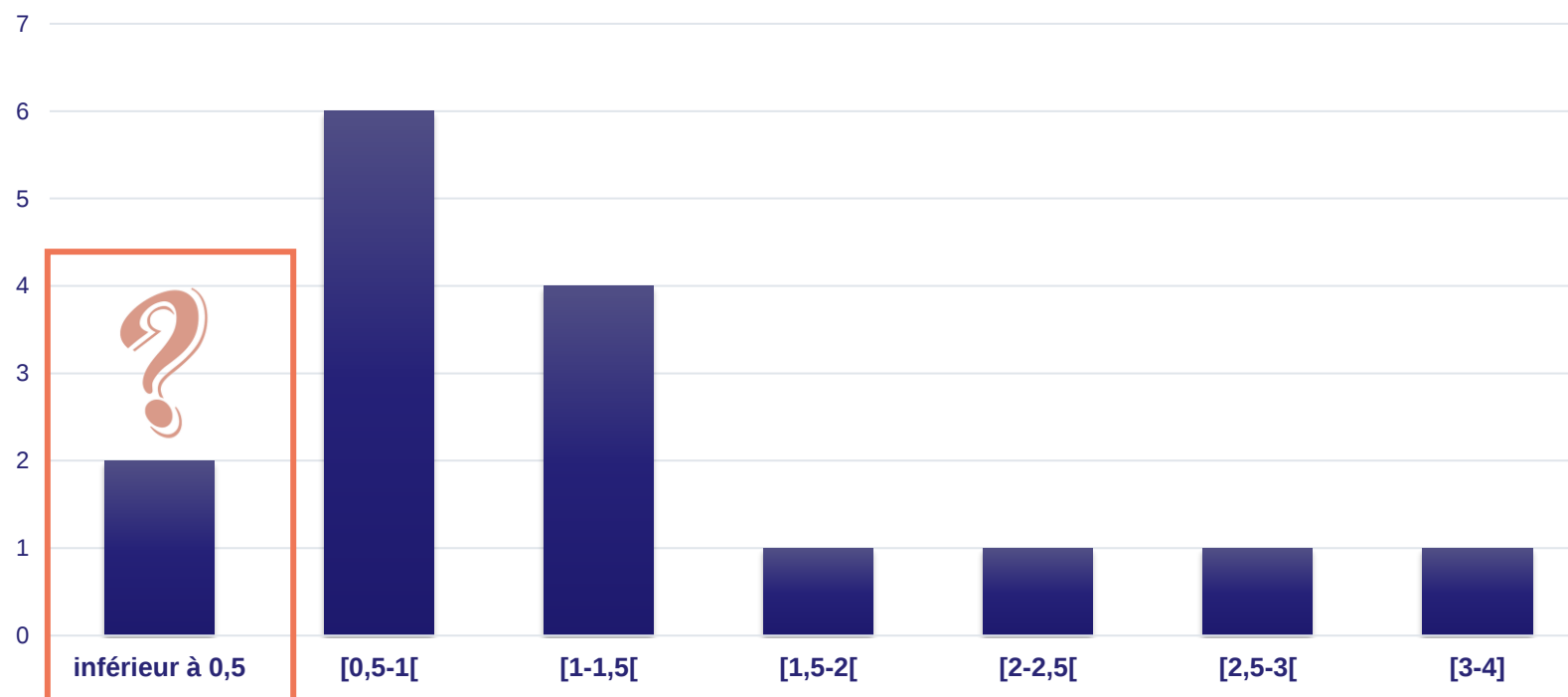
Rappel – récurrence d'utilisation de la bande enherbée selon la VMA

50 km/h	21%
70 km/h	28%
80 km/h	28%
90 km/h	23%

La largeur accotement + GBA est très variable.

La largeur de base étant normée, c'est l'accotement qui fait office de variable d'ajustement.

Largeur de l'accotement revêtu + de la GBA



Double Béton Adhérent (DBA) & volume de trafic, distance de séparation

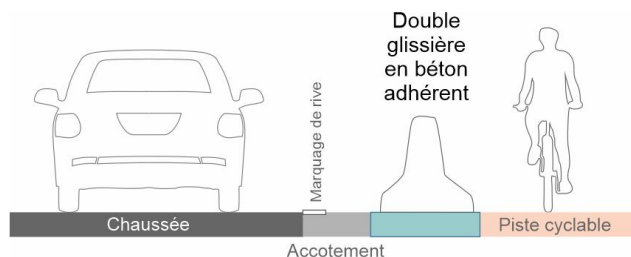
RAPPEL norme DRR béton (ouvrages coulés en place)

Largeur de base de la DBA:

60 cm (tolérances + 3cm / -1cm)

Référence : NF P98-426

Source : Guide installation des DRR, page 32



Rappel – récurrence d'utilisation de la bande enherbée selon la VMA

50 km/h	30%
70 km/h	30%
80 km/h	30%
90 km/h	10%

La DBA étant peu utilisée, il est difficile de caractériser son domaine d'emploi.

La largeur de base étant normée, c'est l'accotement qui fait office de variable d'ajustement.

Seuils de volumes de trafic pour la mise en œuvre D'une GBA (véhicules / jour)



Autres types de séparation & volume de trafic

Rappel de « Autres » : potelets et lisse bois (en aggro ?), potelets pliables pour expérimentations, poteaux galva avec lisse bois, bordure sur ouvrage d'art, en contrebas protection d'obstacles, bordures spécifiques si configuration particulière, mini-GBA avec lisse bois, marquage renforcé de BDD à l'étude.

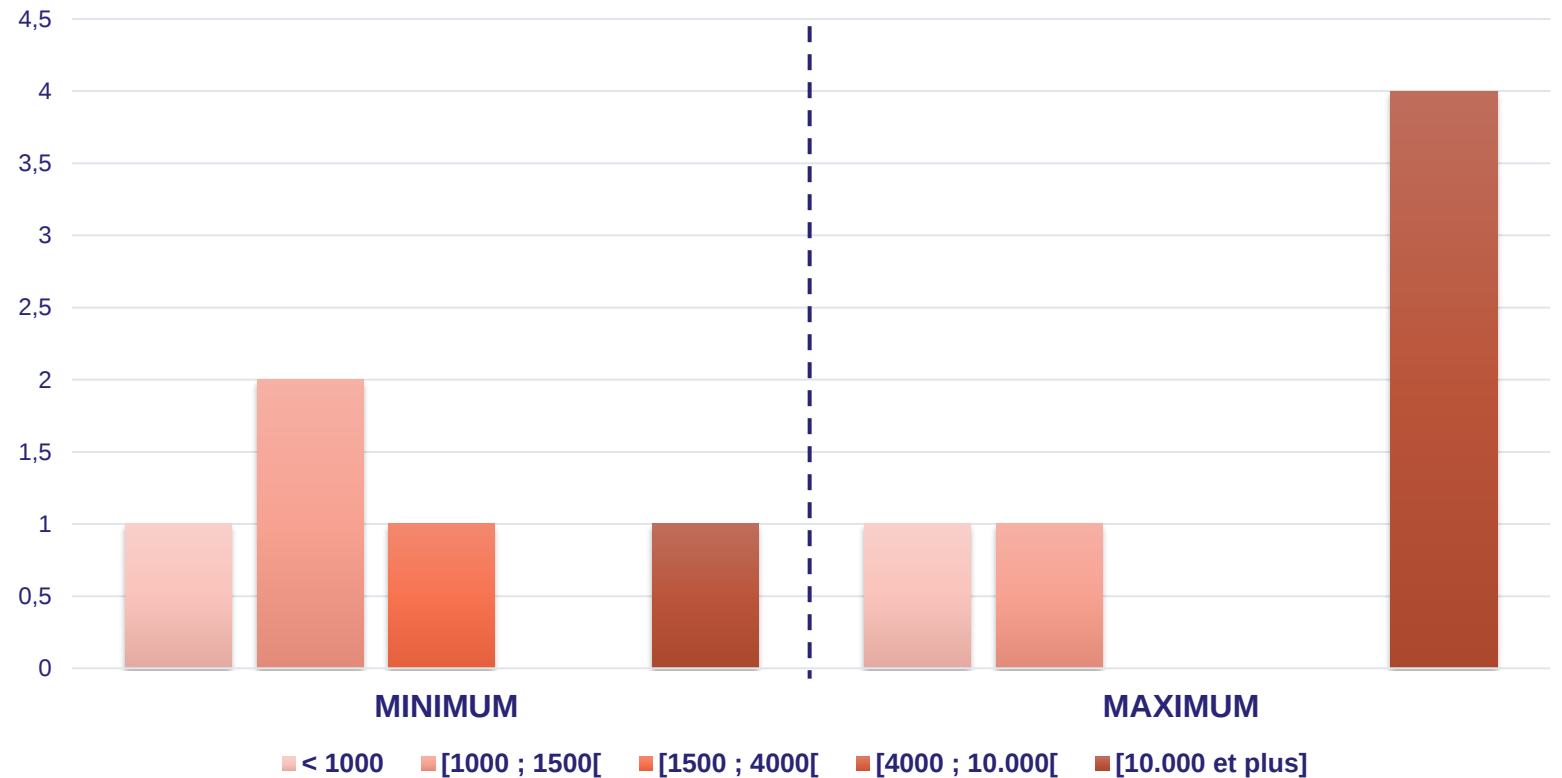
Rappel – récurrence d'utilisation de la bande enherbée selon la VMA

50 km/h	50%
70 km/h	20%
80 km/h	30%
90 km/h	0%

D'autres types de séparation sont davantage utilisés avec un(e) :

- volume de trafic inférieur à 1500 vhl/jr
- VMA de 50km/h

Seuils de volumes de trafic pour la mise en œuvre D'autres types de séparation (véhicules / jour)



Ressources

Recommandations

- 2021, Guide du Cerema « [Rendre sa voirie cyclable](#) »
- 2024, Guide DGITM « [Aménager le réseau cyclable en dehors des agglomérations](#) »
- 2002, Guide technique du Setra « [Traitement des obstacles latéraux sur les routes principales hors agglomération](#) » (TOL)
- 2022, Guide du Cerema « [Aménagement des routes principales : routes ordinaires, routes à trois voies affectées ou artères interurbaines](#) » (ARP)
- 2022, Guide du Cerema « [Dispositifs de retenue en section courante. Guide d'installation](#) »

Réglementations

- [Arrêté du 4 juillet 2019 modifiant l'arrêté du 2 mars 2009 relatif aux performances et aux règles de mise en service des dispositifs de retenue routiers](#)
- [Évolutions de l'arrêté RNER relatif aux performances et aux règles de mise en service des dispositifs de retenue routiers – ANNEXE](#)
- Site Internet des [Équipements des routes & des rues](#)
- [Instruction Interministérielle de la Sécurité Routière \(IISR\) – version en vigueur](#)
- Norme pour les ouvrages coulés en place (MVL, GBA, DBA, LBA) : NF P98-426
- Normes pour les glissières génériques (DRR métalliques implantés avant 2009 : NF P98-415, NF P98-416 et FD P98-417)
- DRR métalliques marqués CE (obligatoires depuis 2009), les caractéristiques dimensionnelles et d'implantation (niveau de retenue, longueurs minimales, largeurs de fonctionnement...) sont propres à chaque produits CE



Merci de votre attention