

# RDV Mobilités

Zoom séparations de voirie vélos-voitures : démarche nationale d'analyse des pratiques hors agglomération



26/03/2026

# 2024 : Rappel des conclusions des premiers travaux

## Contexte

- Sollicitation département du Morbihan
- Manque de recommandations hors agglomération



Groupe de travail interdépartemental Bretagne et Pays de la Loire



Note de travail sur Ceremadoc

Comment séparer la route des aménagements cyclables hors agglomération ?

## 1. EN PRIORITE

Eloigner l'aménagement cyclable du bord de chaussée : un objectif partagé

- DGITM, 2024 Guide « Aménager le réseau cyclable en dehors des agglomérations » :

Volume de trafic (UVP / JOUR)	Largeur (mètres)
< 1.500	1,5 m
> 1.500	4 m
> 10.000 ou 500 PL / jour	8 m

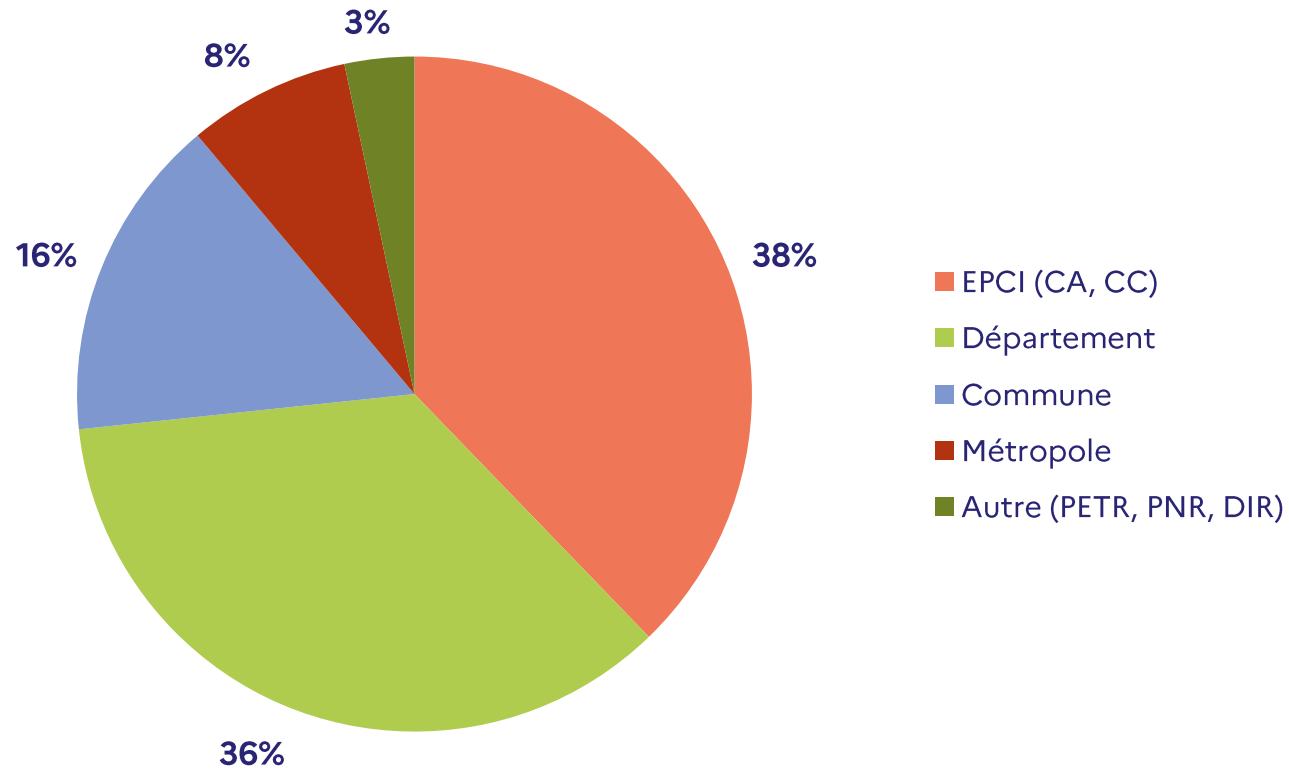
## 2. LORSQUE L'ELOIGNEMENT N'EST PAS POSSIBLE

Recourir à un dispositif spécifique de séparation : pertinent **sous conditions**

- Séparateur physique
- Dispositif de retenue routière (DRR), homologué

# 2025 : Enquête nationale auprès des collectivités locales

92 réponses analysées



## Question de contextes

À l'échelle des projets : profil en travers, critères étudiés, pour qui / quoi séparer ?

## Éléments généraux des séparations

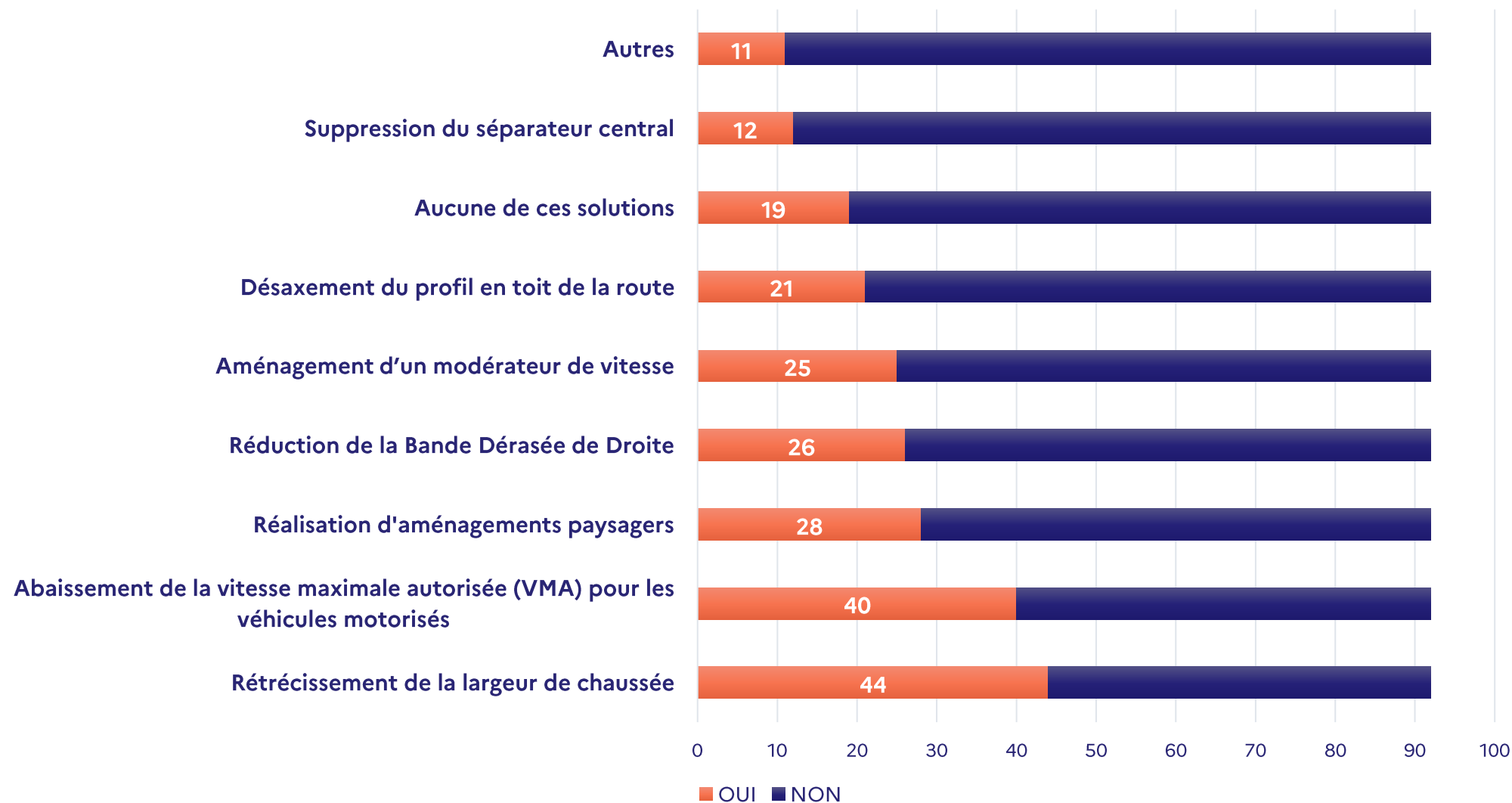
Lecture comparative de 8 types de séparation : séparateurs physiques et dispositifs de retenue

## Mises en pratiques des collectivités

Bilan détaillé de chaque de type séparation employé : seuils de volumes de trafic et de vitesses maximales autorisées, distances de séparation

# 2025 : Solutions mises en œuvre pour intégrer un aménagement cyclable dans le profil en travers routier

Question de contextes



# 2025 : Critères principaux pris en compte dans l'éloignement ou le type de séparation à mettre en œuvre

Question de contextes

D'abord

1. Volume de trafic motorisé
2. Contraintes de largeur disponible

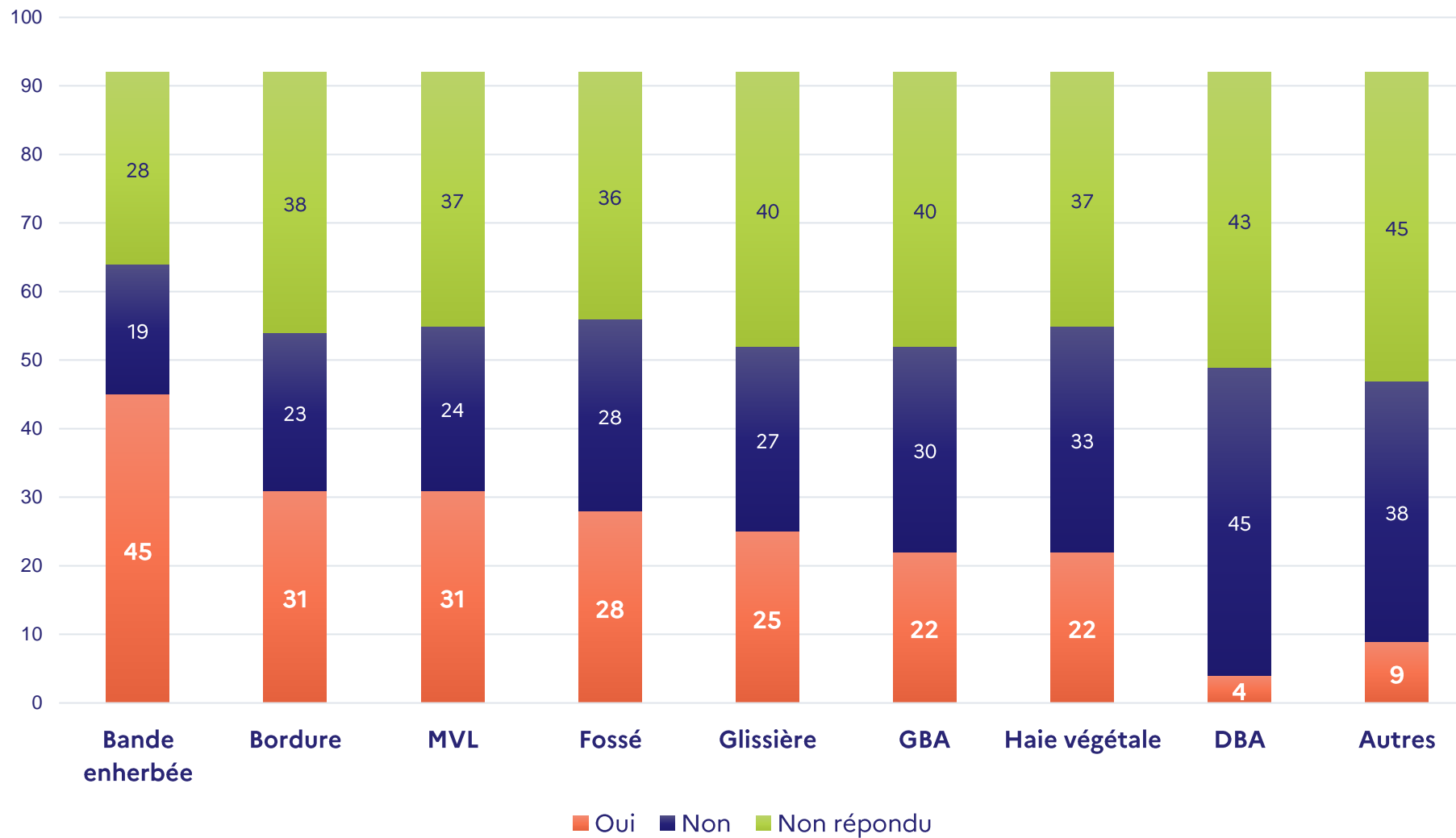
Puis

3. Vitesse Maximale Autorisée (VMA)
4. Vitesse motorisée pratiquée
5. Part de poids lourds

*Le niveau de service cyclable arrive en 6<sup>ème</sup> position des critères à prendre en compte*

# 2025 : Classement de la récurrence d'emploi des types de séparation

Éléments généraux



MVL : muret véhicule léger  
GBA : glissière béton adhérent  
DBA : double béton adhérent

# 2025 : Synthèse des avantages et inconvénients perçus

Éléments généraux

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	Muret Véhicule Léger	Glissière Béton Adhérent	Double Béton Adhérent
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

# 2025 : Profils des domaines d'emploi partagés par les collectivités

Mises en pratiques

Famille	Dispositifs	Volume de trafic <i>Nombre véhicules / jour</i>	Vitesse Maximale Autorisée <i>Kilomètres / heure</i>	Points de vigilance
<b>Séparateurs physiques non homologués</b>	Bande enherbée	Inférieur à 4.000	Jusqu'à 80	Une largeur de séparation trop faible ne sécurise pas les cyclistes
	Fossé			Le fossé participe à l'éloignement
	Haie végétale			/! Il reste un dispositif d'assainissement avec des recommandations
				Largueur de séparation variable
Bordure	Inférieur à 1.500	Jusqu'à 70	Les bordures faisant une saillie de plus de 20 cm sont considérées comme des obstacles	
<b>Dispositifs de retenue routiers (DRR) homologués</b>	Muret Véhicule Léger (MVL)	Supérieur à 1.500	Supérieure ou égale à 70	Largueur de séparation (accotement + DRR) généralement inférieure à 1,5m
	Glissière	Supérieur à 4.000	Supérieure ou égale à 70	Largueur de séparation (accotement + DRR) très variable
	Glissière Béton Adhérent (GBA)		Indépendamment de la VMA	/! largeur de fonctionnement (déformation) à intégrer !
	Double Béton Adhérent (DBA)		Trop peu utilisée pour en tirer une conclusion	Largueur de séparation (accotement + DRR) très variable

# 2025 : Quelques éléments de conclusion

Mises en  
pratiques

- Les séparateurs physiques ont un avantage environnemental ; ils peuvent être pertinents à **condition d'une largeur suffisante** pour assurer un minimum de sécurité des usagers
- Les dispositifs de retenue (normés) ont un avantage en termes de sécurité des usagers ; attention toutefois à prévoir la **largeur de fonctionnement de la glissière**
- L'**accotement** (bande dérasée revêtue, utile à la récupération des écarts de conduite) semble faire office de variable d'ajustement dans le profil en travers dans certains cas
- Le **volume de trafic et la vitesse motorisés** jouent un rôle essentiel dans le choix de la séparation en termes de **sécurité pour l'ensemble des usagers** (vélos, véhicules motorisés)
- La diversité des cas et contraintes des aménageurs nécessite **une étude au cas par cas des projets d'aménagement**

# Pour aller plus loin

## Article Internet :

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenagements-cyclables-plus-surs-comment-separer-route> 

## Accès aux documents :

- Analyse détaillée de l'enquête nationale auprès des collectivités locales
- Catalogue de types de séparations aménagées par les collectivités

**Merci pour votre attention**

[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)

