

# L'AMÉNAGEMENT DES ACCOTEMENTS HORS AGGLOMÉRATION

1.4

## 1 – DÉFINITION

Cette présente fiche concerne les voies hors agglomération dont la vitesse est limitée à 70 km/h. Elle a pour objet de donner le principe général d'aménagement des accotements pour les modes actifs (piétons – cycles). Elle peut concerner les EDPM (engins de déplacement personnels motorisés) s'ils ont été autorisés hors agglomération par l'autorité investie du pouvoir de police par arrêté. Pour les voies limitées à 80 km/h, un échange spécifique par le porteur de projet avec la DEP et le DD sera à mener.

## 2 – RÉFÉRENCES

### 2-1 : CODE DE L'ENVIRONNEMENT

L'article [L. 228-3-1](#) du code de l'environnement est ainsi rédigé<sup>1</sup> :

« A l'occasion des réalisations ou des réaménagements **des voies hors agglomération**, hors autoroutes et voies rapides, **le gestionnaire de la voirie évalue**, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, **le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière**. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. **En cas de besoin avéré**, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière.

Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité simplifiés ainsi que du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et du schéma national des véloroutes, lorsqu'ils existent, sans que cela puisse remettre en cause l'obligation découlant du premier alinéa.

Pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans l'un de ces plans ou schémas, le besoin est réputé avéré. »

Cet article n'impose donc pas un type d'aménagement particulier (accotement, voie verte, bande ou piste cyclable...). Son utilité et sa nature sont à justifier et à définir par le gestionnaire de voirie (le pôle de proximité) en lien avec l'autorité organisatrice mobilité (DD/SPIT<sup>2</sup>) selon le contexte.

### 2-2 : CODE DE LA ROUTE

#### Article R110 – 2

« Agglomération : espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde. »

#### Article R411 – 2 :

« Les limites de l'agglomération sont fixées par arrêté du maire. »

#### Article R412 – 34 :

« I. - Lorsqu'une chaussée est bordée d'emplacements réservés aux piétons ou normalement praticables par eux, tels que trottoirs ou accotements, les piétons sont tenus de les utiliser, à l'exclusion de la chaussée. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux aires piétonnes et aux zones de rencontre. »

1. L'article 62 de la loi LOM ([LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités](#)) complète la section 2 du chapitre VIII du titre II du livre II du code de l'environnement

2. DD - SPIT : Département Déplacement – Service des Programmes d'Investissements territorialisés

#### Article R431 – 9 :

« Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier. »

#### Article R431-10 :

« Hors agglomération, le long des routes pavées ou des routes en état de réfection, la circulation des cycles et cyclomoteurs à deux roues sans remorque ni side-car, est autorisée sur les trottoirs et contre-allées affectées aux piétons. Dans ce cas, les conducteurs sont tenus de circuler à l'allure du pas à la rencontre des piétons et de réduire leur vitesse au droit des habitations. »

#### Article R412-43-1 :

« Hors agglomération, la circulation des EDPM est interdite, sauf sur les voies vertes et les pistes cyclables. Par dérogation à cette disposition, l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation peut autoriser la circulation sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 80 km/h sous réserve que l'état et le profil de la chaussée ainsi que les conditions de trafic le permettent. »

Service juridique de NM (07/01/2020) : Le conducteur d'EDPM peut utiliser les accotements « sous réserve que l'état et le profil de la chaussée ainsi que les conditions de trafic le permettent », en particulier qu'ils soient revêtus d'un revêtement routier, et que la circulation de son engin ne fasse pas obstacle à celle des piétons. Les conducteurs devraient être notamment tenus de circuler à l'allure du pas en présence de piétons et de réduire leur vitesse au droit des habitations (voir [article R431-10](#) prévoyant cette obligation pour les cycles).

## 2-3 : ÉTAT DE L'ART

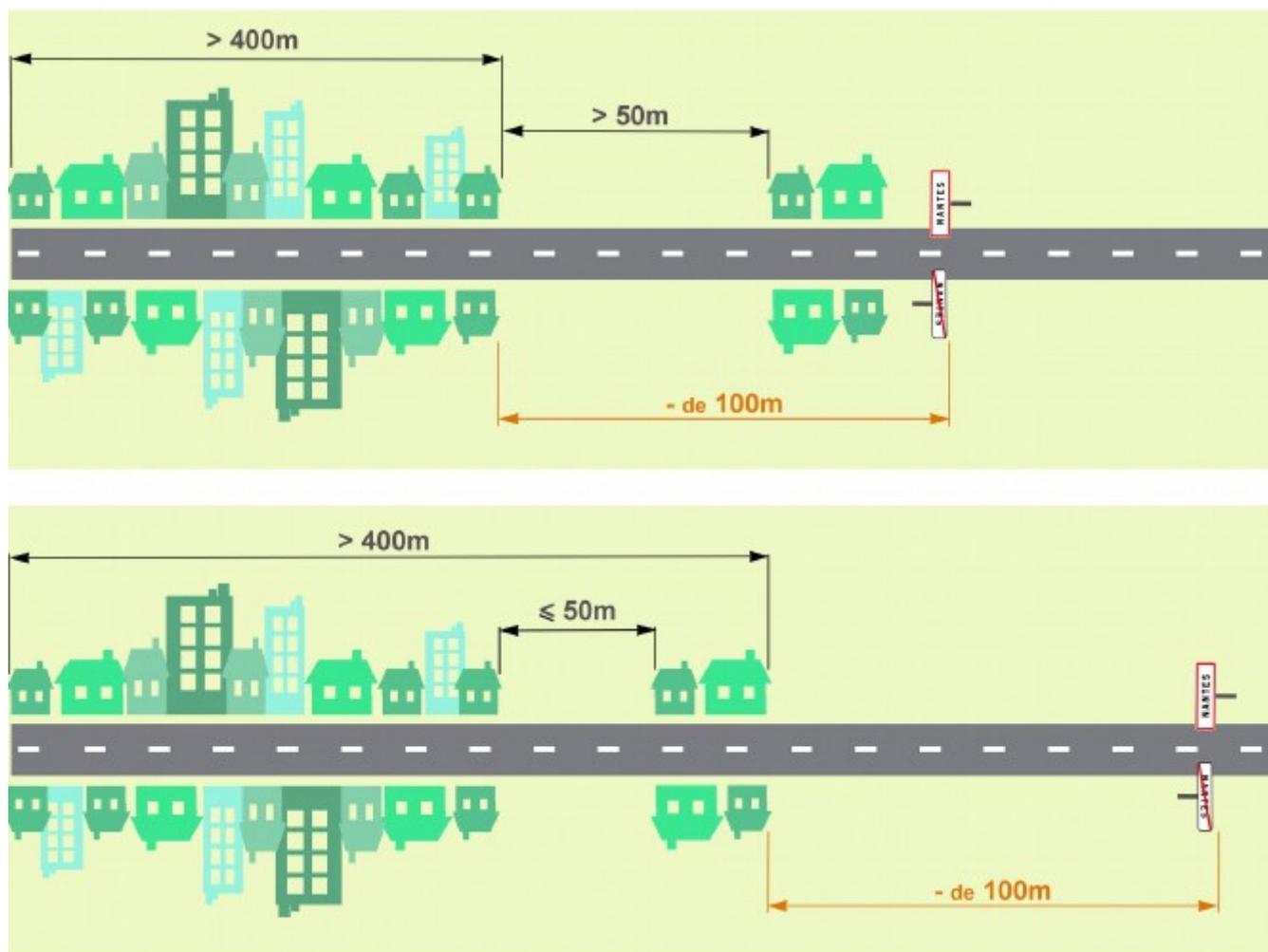
Les guides de conception ci-après sont d'application obligatoire uniquement pour le réseau routier géré par l'État. Néanmoins, ils constituent pour les collectivités locales, pour les routes hors agglomération – quelle qu'en soit la limitation de vitesse – un élément de l'état de l'art dont le respect s'impose à toute personne réputée compétente professionnellement<sup>3</sup>.

- La **S**écurité des **R**outes et **R**ues, SETRA - CETUR 1992 (**SRR**)
- L'Instruction pour l'**A**ménagement des **R**outes **P**incipales (**ARP**)
- L'**A**ménagement des **C**arrefours **I**nterurbains, SETRA 1998 (**ACI**)
- L'Instruction sur les **C**onditions **T**echniques d'**A**ménagement des **A**utoroutes de **L**iaison , SETRA 2000 (**ICTAAL**)
- Le guide de **T**raitement des **O**bstacles **L**atéraux sur les routes principales hors agglomération, SETRA 2002 (**TOL**)
- Le Guide des **V**oies **S**tructurantes d'**A**gglomération – Conception des artères urbaines à 70 km/h, CERTU 2013 (**VSA 70**)
- En complément : Le Guide des **V**oies **S**tructurantes d'**A**gglomération – Conception des voies à 90 et 110 km/h, CEREMA 2015 (**VSA 90-110**) – *ne s'applique pas aux cas des voies à 70 km/h objet de cette fiche.*

<sup>3</sup> . Une recommandation émise par un organisme public compétent ou même par une organisation professionnelle constitue un élément de l'état de l'art qui s'impose à toute personne réputée compétente professionnellement (dont les collectivités locales). Le cas échéant, tout praticien peut donc être amené à justifier (y compris devant les juridictions) les raisons pour lesquelles il n'a pas respecté l'état de l'art. A contrario, le maître d'ouvrage (par exemple le Maire d'une commune) n'est pas tenu par l'état de l'art qu'il n'est pas réputé connaître. Sa responsabilité peut toutefois être engagée s'il a sciemment refusé de suivre les conseils d'une personne compétente y faisant référence.

## 2-4 : DÉFINITION AGGLOMÉRATION / HORS AGGLOMÉRATION

Les dispositions de Nantes Métropole sont celles du CETUR<sup>4</sup> :



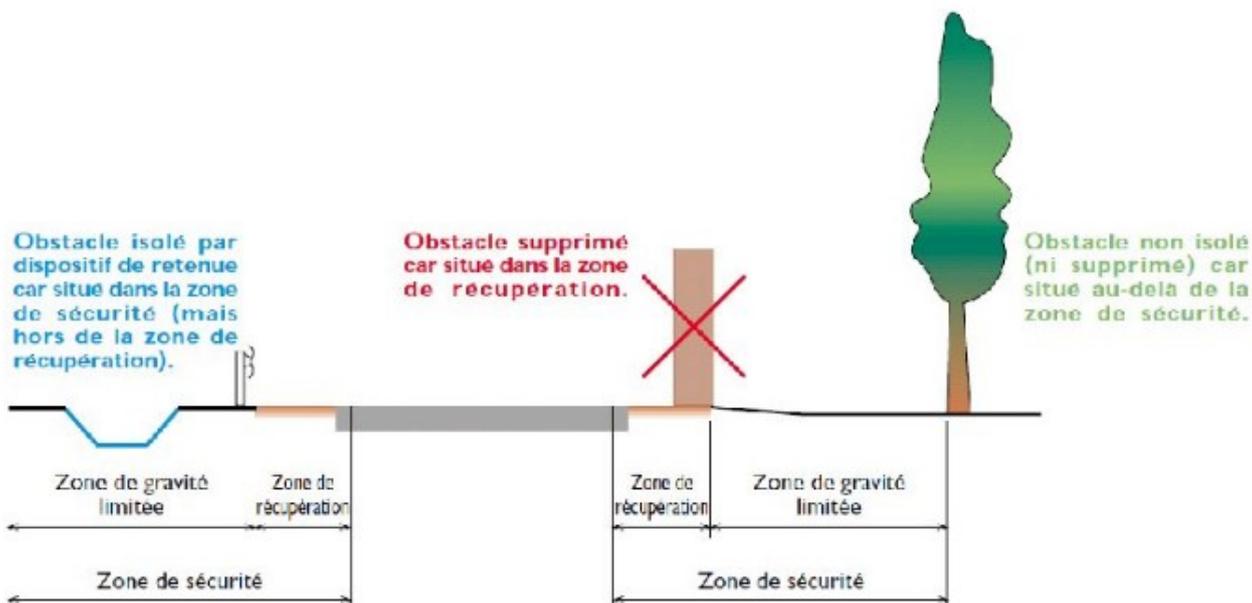
Source : [Fiche DEP Signalisation Verticale : « entrée et fin d'agglomération / EB10 – EB20 / panneaux bilingues / cartouche E47 »](#)

4. CETUR : Centre d'études des transports urbains (CETUR) – Remplacé par le CERTU (centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) en 1994 qui a repris l'ensemble de ses compétences et une partie de celles du Service Technique de l'Urbanisme (STU) dans les domaines de l'urbanisme et des réseaux urbains ainsi que de nouvelles compétences dans les domaines des constructions publiques et de l'environnement. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014, le CERTU a intégré le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement)

### 3 – LA ZONE DE SÉCURITÉ

« La zone de sécurité est une partie de l'accotement où tout obstacle fixe susceptible d'aggraver les conséquences d'une sortie de chaussée accidentelle d'un véhicule doit être exclu ou isolé. Une largeur de 4m à compter du bord de chaussée est recommandée. Il est préférable d'aménager les cheminements piétons, stations de transport collectif ou les pistes cyclables au-delà de la zone de sécurité. » (chapitre 2.1.7 – Guide VSA 70)

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



Source: "Guide Traitement des obstacles latéraux", SETRA 2002.

Cette zone de sécurité est constituée:

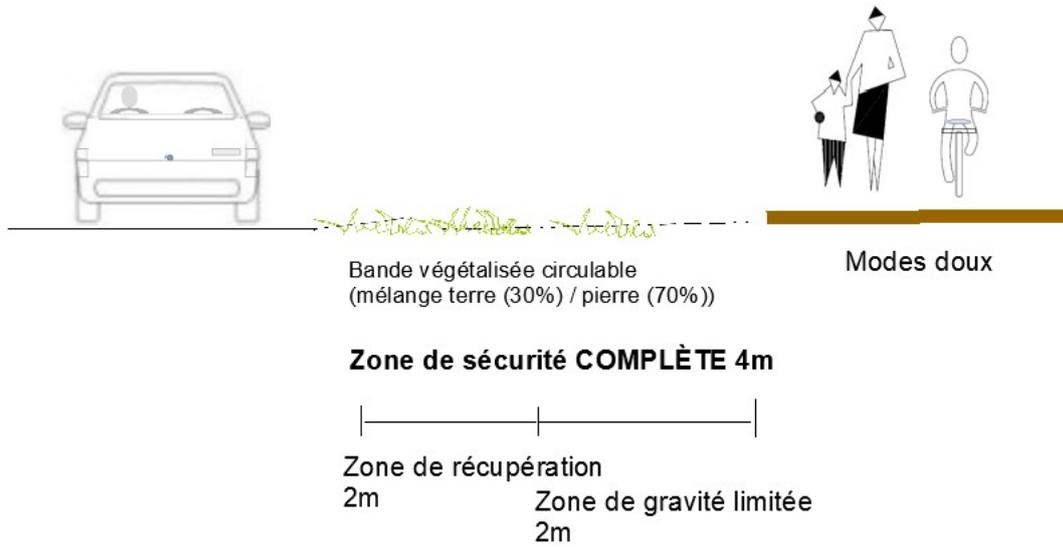
- d'une **zone de récupération de 1m75 à 2m** (dont sur largeur de chaussée) : bande dérasée constituée de matériaux convenablement compactés et nivelés, permettant le passage occasionnel d'un véhicule déviant involontairement de sa trajectoire normale en cas de perte de contrôle, ou volontairement pour une manœuvre d'urgence d'évitement d'une collision (animal sauvage, autre véhicule en sens inverse ou arrêté en pleine voie pour un tourne à gauche...). Cette zone de récupération permet aux piétons (*art R412-34 du Code de la Route*) et aux cyclistes (*art R431-9*) de cheminer.
- d'une **zone de gravité limitée de minimum 2 m sans obstacle**. Si, dans cette zone, les obstacles ne peuvent être enlevés ni fragilisés, ils doivent être protégés par une glissière de sécurité. Cependant "ces glissières constituant elle mêmes des obstacles, elles ne doivent être implantées que si le risque en leur absence le justifie. » (ARP)

### 4 – PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DE NANTES MÉTROPOLE

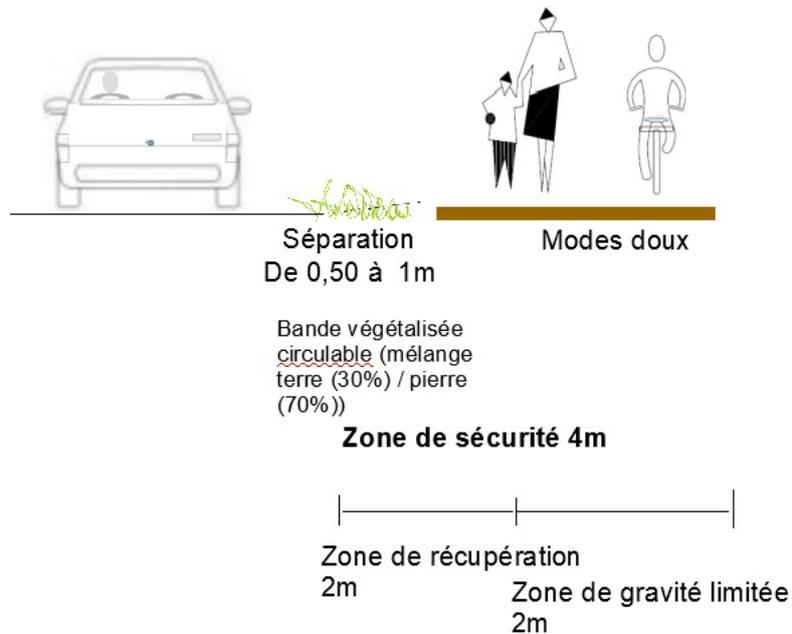
**Le principe général est de ne pas retenir de dispositif séparatif hors agglomération en section courante sur les voies principales (70/80 km/h), conformément aux recommandations et aux règles de l'art.**

Le profil à adopter est donc le suivant :

**- Cas où l'espace n'est pas contraint**



**- Cas contraint**



### Notas :

1. Si la voie présente ponctuellement un contexte spécifique pouvant être un danger accru pour le piéton ou le cycle (virage prononcé, dévers de la chaussée important...), la pose d'un dispositif séparateur pourra être envisagé. Ce sera obligatoirement un dispositif de retenue conforme au règlement national des équipements de la route ([arrêté RNER du 02 mars 2009 modifié](#)).

En outre et conformément à [l'article 2](#) du RNER, il est rappelé que « *La décision d'installation de dispositifs de retenue résulte d'une analyse de la configuration de la section de voie traitée prenant en compte notamment la probabilité d'accidents et de sorties de chaussée, les conséquences pour les divers usagers, pour les tiers ou l'environnement, les gains escomptés de sécurité, les contraintes d'exploitation ainsi que, le cas échéant, les avantages d'un autre mode d'aménagement mieux adapté au vu des contraintes de sécurité inhérentes à l'utilisation de ce type d'équipements. [...]* ».

Par ailleurs, sa largeur de déformation ou son cône d'isolement (dépendant du dispositif) devront être intégrés dans la largeur dédiée aux piétons et cycles.

La glissière restant un obstacle potentiellement dangereux notamment pour les 2RM, un système d'écran moto devra être envisagé. A noter que le choix d'un dispositif de retenue avec protection moto impose une vigilance sur le type d'homologation : la réglementation fixant les performances et règles de mise en service des dispositifs de retenue sur les routes françaises impose un marquage CE.

2. Si la voie concernée pourrait s'inscrire dans la définition de l'agglomération, au vu de la densité d'habitations, commerces... avec un projet d'aménagement favorisant l'apaisement des vitesses en cohérence, son intégration par arrêté à la zone agglomérée peut être une réponse adaptée. Dans ce cas, un aménagement de type voie verte (séparation de la chaussée par végétaux ou en dernier recours par barrière bois : voir fiche voie verte) ou piste cyclable peut être envisagé.

## **5 – STATUT DE L'AMÉNAGEMENT**

---

Le statut d'accotement ne nécessite pas de prise d'un arrêté de police.

Si une configuration particulière le nécessite, le statut (voie verte ou piste) devra être précisé par arrêté et la signalisation horizontale et verticale respectée ([voir les fiches « piste cyclable », « voie verte » et en annexe les fiches associées « marques sur chaussée » et « signalisation verticale » pour les cycles](#)).

## 6 – EXEMPLES SUR NANTES MÉTROPOLE

### ●Bd Luc Dejoie – Vertou (VM 59)



### ●VM 751A entre Bouaye et Bouguenais

