

L'ARP - routes principales

Les belles routes selon l'ARP : les routes "principales"

Que dit l'ARP (Guide Aménagement des Routes Principales du SETRA - 1994) ?

L'ARP définit des recommandations pour la conception et de l'aménagement des routes principales situées en dehors des zones urbaines, qu'il s'agisse de **l'amélioration du réseau existant** ou de la **réalisation d'infrastructures nouvelles**.

Un accent particulier y est mis sur l'objectif de sécurité routière par la prise en compte des principes suivants :

- la définition de types de route techniquement **cohérents** et clairement **identifiables** par l'utilisateur.
- le principe de lisibilité de la route.
- l'importance accordée aux aménagements sûrs.
- la reconnaissance du droit à l'erreur pour l'utilisateur, en particulier par un aménagement des accotements et des abords de la route.
- une **priorité reconnue aux objectifs de sécurité** pour l'aménagement des routes existantes

Accotements (2.2-c). L'ARP recommande :

- Une **zone de sécurité dérasée de 4 m**, sans obstacles latéraux (arbres, fossés, poteaux, parapets de ponts ...) : **4 m en aménagement des routes existantes** et **7 m en aménagement neuf ou en cas d'implantation d'obstacles nouveaux sur route existante**. (Rem JR : ceci vise bien en particulier les **arbres** qui pourtant ont été plantés par milliers très près des chaussées depuis la sortie de l'ARP 1994).

- Une **zone de récupération de 1,75 m**. Cette bande dérasée constituée de matériaux propres convenablement compactés et nivelée permet de supporter le passage occasionnel d'un véhicule déviant involontairement de leur trajectoire normale en cas de perte de contrôle, ou volontairement pour une manœuvre d'urgence d'**évitement** d'une collision frontale imminente ou une collision par l'arrière suite à un tourne à gauche.

Cette zone de récupération dérasée constitue une bande dérasée multifonctionnelle qui permet un arrêt provisoire des véhicules et qui donne la possibilité aux piétons et aux **cyclistes** de circuler en meilleure sécurité (explications en 3.4.1 du guide "Recommandations pour les Aménagements cyclables" du CERTU).



Calibrage – élargissement –

Extraits du paragraphe 2.3 de l'ARP : "le calibrage (élargissement de la chaussée) n'est généralement pas une priorité par comparaison au maintien d'une bande dérasée au moins stabilisée de 1,75 m et à l'élimination des obstacles de la zone de sécurité de 4 m".

L'ARP donne des répartitions de largeurs entre chaussée et bande dérasée selon la largeur de la plateforme disponible : par exemple pour 10,50 m de plateforme disponible, 7 m est attribuable à la chaussée et 1,75 m à la bande dérasée, mais si l'on ne dispose que de 9 m de plateforme, la largeur de chaussée doit être seulement de 6 m afin de garder 1,50 m pour la bande dérasée.

Dans les faits : des élargissements exagérés - Beaucoup d'aménageurs, RD ou antérieurement pour les ex RN, ont allègrement passé outre cette recommandation et ont élargi outrancièrement les chaussées à 7 m au détriment de l'accotement en ne laissant qu'un infime accotement jouxtant le fossé. Parfois la démesure a été poussée jusqu'à élargir pour obtenir 3 voies étroitement et dangereusement enserrées entre deux files de glissières. **élargissements exagérés**

Les glissières.

Extraits du paragraphe 8.2 de l'ARP : "les glissières constituant elles-mêmes des obstacles, elles ne doivent être implantées que si le risque en leur absence le justifie. Elles doivent être implantées à

distance des voies de circulation de façon à respecter les dégagements de sécurité nécessaires (zone de récupération et circulation des piétons.)"

Dans les faits : beaucoup d'aménageurs, RD ou antérieurement parfois RN, ont allègrement passé outre cette recommandation et ont implanté des glissières tout proche de la bande de rive faisant courir le risque d'une collision frontale à la moindre déviation. **Glissières proches**

Les carrefours. En plus des bonnes caractéristiques des accotements et des abords recommandées dans l'ARP, qui réduisent le risque de collision frontale ou contre obstacles latéraux et le risque de percution des piétons et cyclistes, un critère de qualification de "belle route" compatible avec la vitesse de 90 km/h, concerne les carrefours : leur fréquence et leurs configurations. Les tronçons de route où les carrefours importants non traités en giratoire sont fréquents et rapprochés peuvent ne pas être compatible avec une vitesse de 90 km/h mais relèvent plutôt d'une VMA de 80 km/h car ces carrefours importants comportant une voie de tourne à gauche centrale, bien que prioritaires, nécessitent une réduction ponctuelle de vitesse à 70 km/h, beaucoup le sont déjà. En ce qui concerne les carrefours moins importants, leur fréquence et leur mauvais aménagement peuvent contribuer au choix de ne pas maintenir une vitesse d'itinéraire de 90 km/h.

