



# ARP adapté aux réseaux secondaires

Pauline Gauthier – Cerema Infrastructures de Transport et Matériaux

1. Éléments de contexte
2. Démarche de travail du Cerema
3. Objectifs globaux
4. Travaux en cours
5. Suites envisagées

# 1. Éléments de contexte

2. Démarche de travail du Cerema

3. Objectifs globaux

4. Travaux en cours

5. Suites envisagées

# 1. Éléments de contexte



Groupe de travail initié en 2015

Cerema + Conseils Départementaux

# 1. Éléments de contexte



- **Enquête** sur les réseaux départementaux et leur classification
- **Recensement** sur les difficultés d'application de l'ARP

# 1. Éléments de contexte

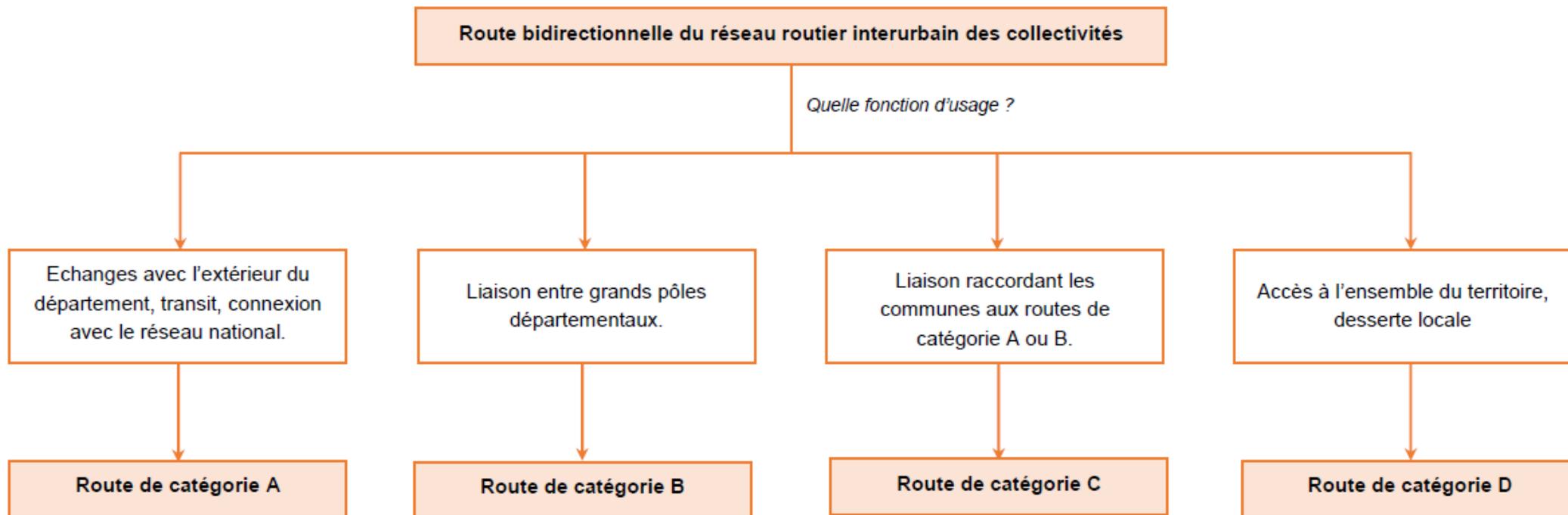
## Résultats de l'enquête :

- Classification des réseaux en 4 ou 5 catégories
- Catégories homogènes pour la fonction d'usage
- Catégories hétérogènes pour le trafic ou la géométrie

**Critère commun : fonction d'usage**

# 1. Éléments de contexte

## Résultats de l'enquête :



# 1. Éléments de contexte

## Résultats du recensement :

- Difficultés liées au TOL (zones de récupération, de sécurité, dispositifs de retenue, fossés)
- ARP « trop confortable », non adapté aux ASP
- Sujets des intersections et de la visibilité



# 1. Éléments de contexte

Résultats du recensement :

Nécessité d'établir des recommandations :

- adaptées aux réseaux routiers secondaires
- pour les projets neufs
- pour les projets d'ASP

1. Éléments de contexte

**2. Démarche de travail du Cerema**

3. Objectifs globaux

4. Travaux en cours

5. Suites envisagées

## 2. Démarche de travail du Cerema

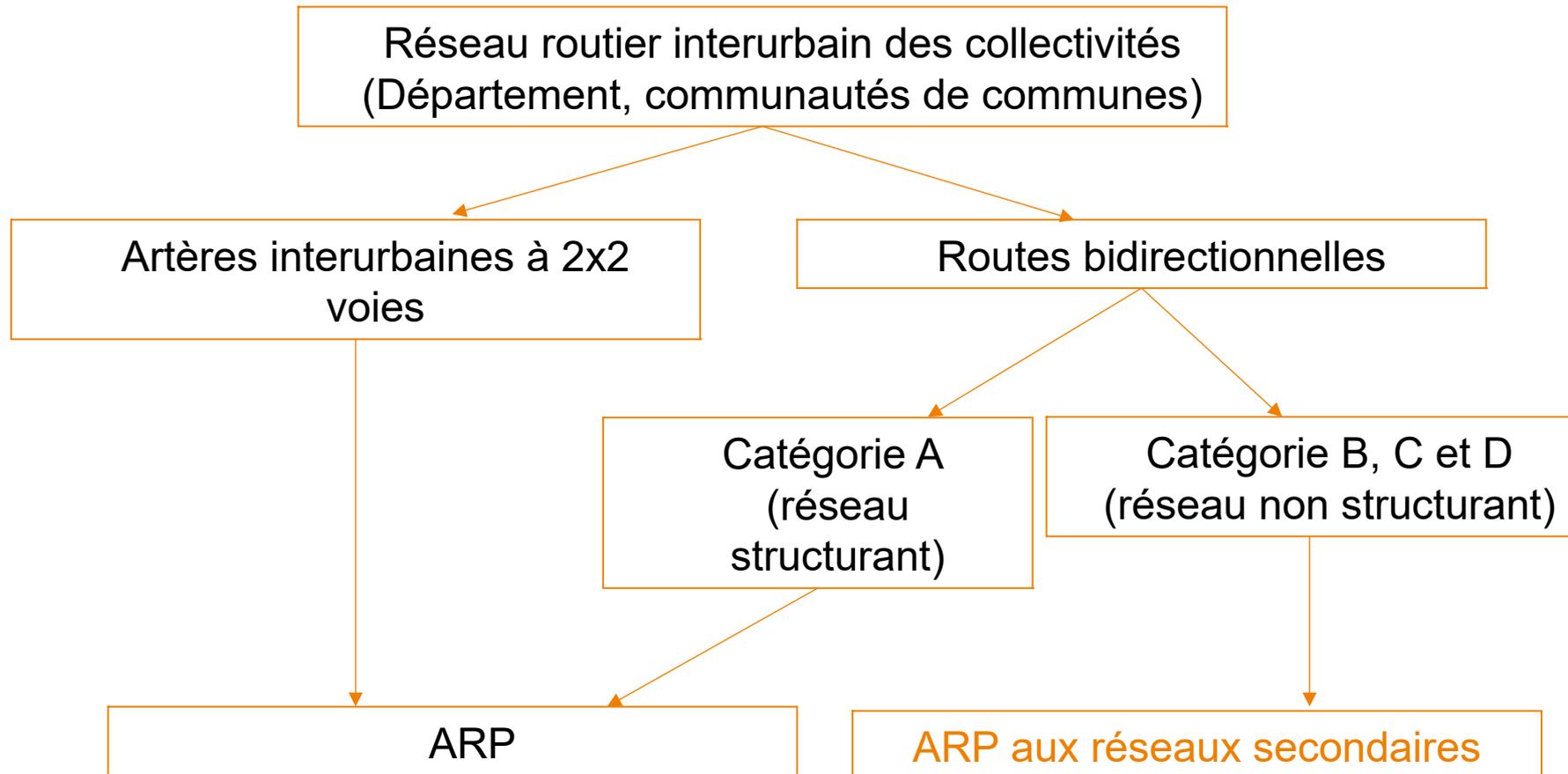
### Définition des réseaux routiers secondaires :

Ensemble des routes :

- bidirectionnelles
- du réseau routier interurbain des collectivités
- dont la fonction d'usage ne relève pas de la cat A

# 2. Démarche de travail du Cerema

## Définition des réseaux routiers secondaires :



## 2. Démarche de travail du Cerema

### Production envisagée :

- S'inspirant des différentes thématiques de l'ARP
- Traitant des règles de conception adaptées aux réseaux secondaires
- Dont le format reste à déterminer

# 2. Démarche de travail du Cerema

## Thématiques traitées :

- Tracé en plan / créneaux de dépassement
- Profil en travers / modes actifs / zones de transition
- Profil en long
- Intersections / carrefours / arrêts bus
- Equipements / signalisations / assainissement

# 2. Démarche de travail du Cerema

## Thématiques traitées :

- Tracé en plan / créneaux de dépassement
- **Profil en travers** / modes actifs / zones de transition
- Profil en long
- Intersections / carrefours / arrêts bus
- Equipements / signalisations / assainissement

1. Éléments de contexte

2. Démarche de travail du Cerema

**3. Objectifs globaux**

4. Travaux en cours

5. Suites envisagées

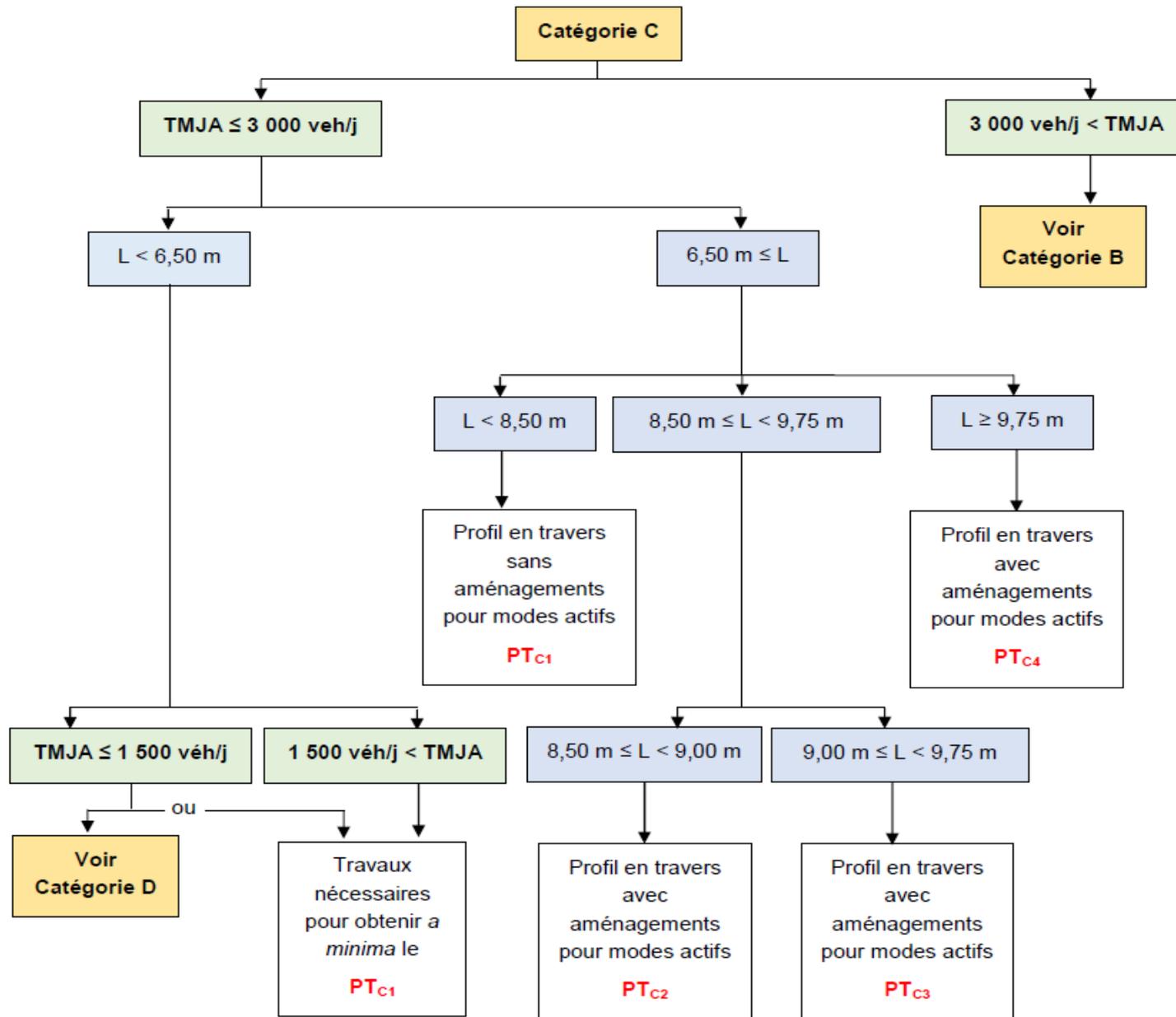
# 3. Objectifs globaux

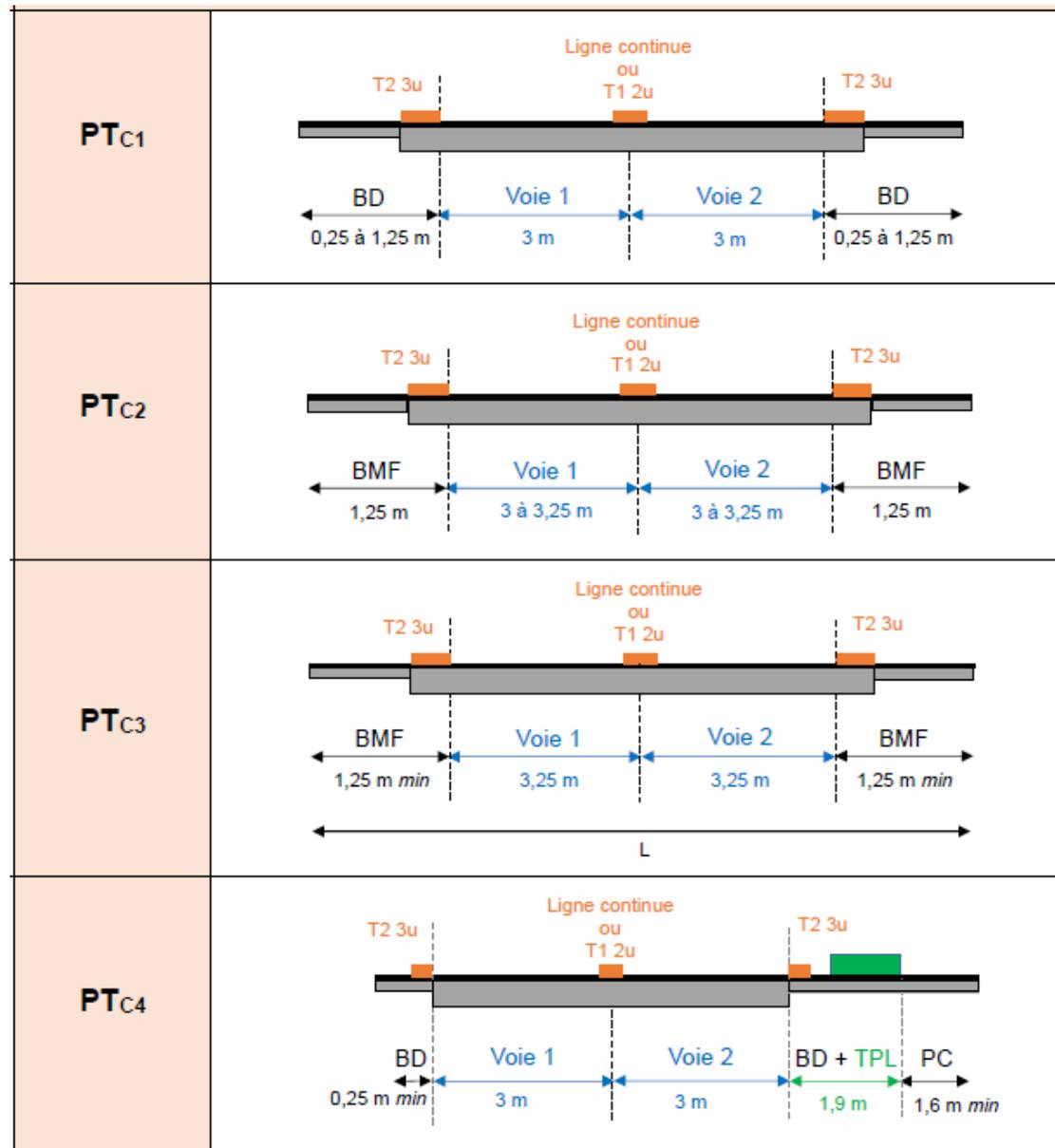
- Répondre aux **besoins croissants** relatifs aux **infrastructures existantes** : optimisation / modernisation
- Encourager de **nouveaux usages** (modes actifs)
- **Harmoniser** les pratiques, offrir plus de **lisibilité**

1. Éléments de contexte
2. Démarche de travail du Cerema
3. Objectifs globaux
- 4. Travaux en cours**
5. Suites envisagées

# 4. Travaux en cours

- Démarche itérative de **réduction des caractéristiques** des différents éléments constitutifs du profil en travers « ARP », en adéquation avec :
  - La fonction d'usage de la voie ;
  - Le volume de trafic de la voie (maintien de la sécurité) ;
  - La largeur revêtue disponible (minimisation des coûts engendrés) ;
- Intégration dès que possible des **modes actifs**
- Mises en situation et tests sur des **cas concrets**





# 4. Travaux en cours

Tests avec différents Conseils Départementaux sur les propositions de profils en travers

- Isère : Janvier 2018 ;
- Seine Maritime : Mars 2018 ;
- Loire Atlantique : Avril 2018 ;
- Hérault : Mai 2018 ;
- Haute-Garonne : Mai 2018 ;
- Seine-et-Marne : Juin 2018

# 4. Travaux en cours

La méthode, dans sa globalité, correspond aux besoins des Conseils départementaux, mais... :

- **Divergence sur le périmètre d'application** : les CD souhaitent intégrer la catégorie A dans le périmètre du guide ;
- **Il faut être plus innovant et volontariste** sur les profils en travers proposés : les largeurs proposées restent trop « gourmandes » en termes d'emprise...
- **L'intégration des modes actifs dans les PT fait l'objet d'une dichotomie** : une systématisation n'est pas toujours souhaitée...

## Exemple RD 13 : Ry / Martinville-Epreuville (76)



1	Détermination de la fonction d'usage	Route de catégorie C (Liaison raccordant les communes au réseau de catégorie A ou B).
2	Trafic (1787 veh/j)	Inférieur au seuil des 3000 veh/j relatif aux routes de catégorie C.
3	Largeur revêtue (5,60 m)	Inférieur à 6,50 m et 8,50 m → Réexamen au regard de la catégorie D.
4	Trafic (1787 veh/j)	Supérieur à 1500 veh/j → <b>Travaux pour obtenir a minima le PT<sub>C1</sub></b> (2 voies de 3,00 m + 25 cm d'accotements revêtus).

1. Éléments de contexte
2. Démarche de travail du Cerema
3. Objectifs globaux
4. Travaux en cours
- 5. Suites envisagées**

# 5. Suites envisagées

Fin 2018, reprise de la partie Profil en Travers :

- Réflexion à mener sur la catégorie A en lien avec la mise à jour de l'ARP
- Reprise des profils en travers types dont la largeur des éléments constitutifs variera en fonction :
  - De la catégorie de la voie ;
  - De la largeur revêtue disponible ;
  - Du type de trafic (occurrence de croisement de PL notamment).

2019 : écriture du guide

# 5. Suites envisagées

**Première relecture** : interne Groupe de travail (Cerema + CD ayant participé aux tests + CD volontaires ?) ;

**Seconde relecture** : Validation Cerema ;

**Troisième relecture** :

- MARRN ;
- ADF



**Merci de votre attention**

**Pauline Gauthier – Cerema Infrastructures de Transport et Matériaux**