



Ille & Vilaine  
LE DÉPARTEMENT

# Aménagement des routes départementales

**GUIDE POUR LES PROJETS D'AMÉNAGEMENTS  
EN FAVEUR DES MODES ACTIFS  
LE LONG DES ROUTES DÉPARTEMENTALES**

Ille-et-Vilaine, **la vie**  
à taille humaine

# Préambule

**L**e présent guide expose la réglementation et les préconisations a minima que doivent suivre les collectivités locales pour la réalisation des aménagements dédiés aux modes actifs le long des Routes Départementales. Il définit notamment les conditions minimales de sécurité à respecter ainsi que la gestion et l'entretien ultérieur de ces aménagements.

La réalisation d'aménagements cyclables et/ou piétonniers sur le domaine public Départemental est ainsi conditionnée par trois grands principes fondamentaux :

- La sécurité de tous les usagers ;
- La pérennité et conservation du patrimoine routier départemental vis-à-vis du drainage des corps de chaussées ;
- La concertation dès le début des études entre le gestionnaire de voirie et le maître d'ouvrage.

Ce guide est complémentaire au référentiel technique dédié au réseau Ile & Vélo, qui définit les caractéristiques que le Département s'attachera à respecter lors de la réalisation des pistes cyclables à haut niveau de service de son réseau express.

Ces pistes à haut niveau de service constitueront, en effet, le réseau cyclable structurant du Département. Il sera à compléter par les collectivités locales afin d'aboutir à un maillage continu du territoire. Ces aménagements, lorsqu'ils se situeront le long des Routes Départementales hors agglomération, devront répondre aux exigences du présent guide, et ainsi faire systématiquement l'objet d'une autorisation de la part du Département et un conventionnement qui fixera notamment les conditions ultérieures de gestion et d'entretien.

Par ailleurs, les aménagements portés par les communes et EPCI Breilliens pourront bénéficier d'un accompagnement financier par le biais des contrats de solidarité territoriale ou dans le cadre de la contractualisation d'un pacte des mobilités locales avec le Département.



**Stéphane LENFANT**  
*Vice-Président délégué aux mobilités  
aux infrastructures et dossiers ferroviaires*



**Schirel LEMONNE**  
*Conseillère départementale déléguée  
au plan vélo départemental  
et aux liaisons vertes*

# Sommaire

1 • La réglementation.....	5
2 • Quelques exemples et illustrations.....	6
3 • Références et guides de conception.....	8
4 • Implantation sur Routes Départementales en Ille-et-Vilaine.....	9
5 • Processus de validation des projets.....	11
6 • Gestion de la route.....	12
7 • Carte des trafics par seuils.....	13
• Annexe 1.....	14

# Partie 1

## LA RÉGLEMENTATION

### Rappel préalable des définitions réglementaires :

#### **La voie verte :** Art 110.2 du Code de la route

Les voies vertes sont des voies de circulation autonomes destinées au trafic non-motorisé, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, cavalier, développées dans un souci d'aménagement intégré valorisant l'environnement et la qualité de vie. Les seuls engins motorisés autorisés à y circuler sont les engins d'entretien des services publics ou de sécurité en vertu du Décret n° 2022-635 du 22 avril 2022. Des dispositions spécifiques existent également au cas par cas pour la superposition d'affectation ou pour la desserte des propriétés riveraines.

#### **La piste cyclable :** Art 110.2 du Code de la route

C'est une chaussée réservée aux cyclistes, séparée physiquement ou éloignée de la largeur roulable.

#### **La bande cyclable :** Art 110.2 du Code de la route

C'est une voie de circulation réservée aux cyclistes matérialisée par un marquage spécifique (déconseillée hors agglomération).

#### **L'accotement revêtu – bande dérasée – Bande Multi Fonction (BMF) :**

Sont des termes qui correspondent à un accotement circulaire ponctuellement par l'ensemble des usagers notamment en qualité de zone de récupération. Ils autorisent la circulation des cycles, piétons, véhicules agricoles...

#### **La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB ou Chaucidou) :**

Chaussée bidirectionnelle à une voie et accotements revêtus. Ce type d'aménagement fait l'objet d'une fiche technique spécifique au Département d'Ille-et-Vilaine (cf. Partie 3 du présent guide).

#### **Les trottoirs :**

Espace réservé initialement aux piétons ;  
Pas de définition particulière dans le Code de la route

- Les Engins de déplacements personnels motorisés sont interdits de circuler sur le trottoir.  
Sinon ils doivent être tenus à la main
- Les enfants de moins de 8 ans sont autorisés à emprunter le trottoir à vélo.

#### **Les Engins de Déplacements Personnels Motorisés (EDPM) :** Art 412-43 du Code de la Route

Correspondent aux trottinettes, monoroues, gyropodes et overboards. Hors agglomération, ils ne peuvent circuler que sur les voies vertes et les pistes cyclables.

En agglomération ils doivent circuler sur les bandes et pistes cyclables. À défaut ils peuvent circuler sur la route dont la vitesse maximale autorisée est inf. à 50 km/h.

#### **Les piétons ne sont pas interdits sur routes départementales :**

L'article R412-34 et R412-35 du Code de la route précisent que les piétons sont tenus d'utiliser l'aménagement qui leur est dédié s'il existe et dans le cas contraire peuvent utiliser la chaussée.

#### **Dépassement de cyclo :**

Code de la route Art 414.4 para 4. La distance minimale lors d'un dépassement d'un cycliste hors agglo est 1,50 m et 1.00 en ville.

La campagne de communication « la route se partage » au Département d'Ille-et-Vilaine reprend cette disposition du Code de la route.

# Partie 2

## QUELQUES EXEMPLES ET ILLUSTRATIONS



Jalonnement vélo route



Voie Verte



Piste éloignée de 1.00



Piste éloignée de 1.50



Piste éloignée de 2.00



Trottoirs



Accotements Revêtus



Bande Multifonction (BMF)



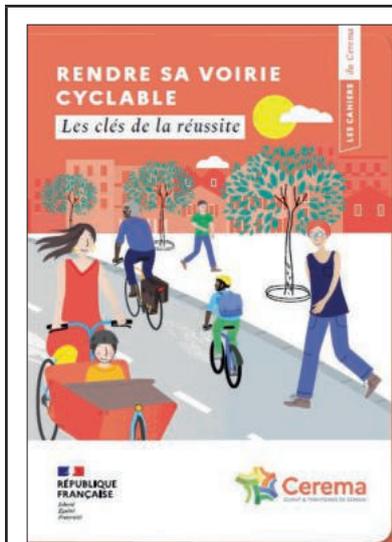
Chaucidou (CVCB)



Bande cyclable en agglomération

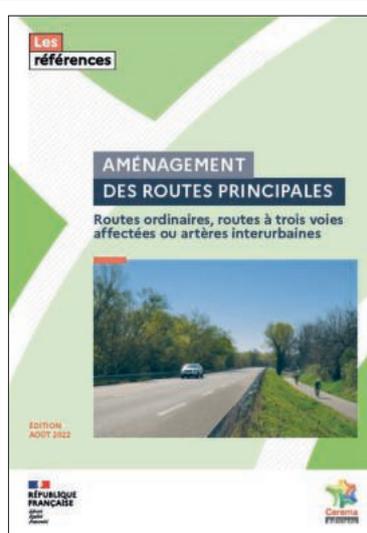
# Partie 3

## RÉFÉRENCES ET GUIDES DE CONCEPTION



Source : CEREMA

Rendre sa voirie cyclable



Source : CEREMA

Guide ARP



Source CD35

Fiche CVCB



Source CD35

Référentiel REV35



Source : site internet CEREMA

Exemples de fiches CEREMA



Nota : Le site internet du CEREMA regroupe de nombreuses fiches de recommandations spécifiques aux différents besoins des maîtres d'ouvrage.

# Partie 4

## IMPLANTATION SUR ROUTES DÉPARTEMENTALES EN ILLE-ET-VILAINE HORS AGGLOMÉRATION

L'aménagement doit être réalisé dans une logique de continuité d'itinéraire et inscrit dans un schéma communal ou intercommunal.

L'aménagement ne doit pas contraindre à abaisser les limitations de vitesse de la route sauf circonstances exceptionnelles visant à assurer la continuité d'un aménagement sur RD à faible trafic.

Si la largeur de l'emprise est suffisante et que l'aménagement en dehors de l'emprise routière a été étudié mais ne peut aboutir, l'aménagement peut être réalisé le long des voies circulées, dans les conditions décrites en partie 4.a.

### 4.a – Tableau des aménagements possibles

Les aménagements et valeurs indiqués ci-dessous sont des minimas à respecter selon la vitesse limitée et le trafic supporté par la route

<b>Trafic</b> <b>Vitesse limitée</b>	< 1 000 véh./j 2 156 km de RD	Entre 1 000 et 4 000 véh./j 1 779 km de RD	> 4 000 véh./j 467 km de RD
<b>50 km/h</b>	Aménagement éloigné $\geq 1$ m Accotement revêtu CVCB (cf. fiche dédiée) Itinéraire voirie partagée Bandes cyclables	Aménagement éloigné $\geq 1$ m Accotement revêtu CVCB (cf. fiche dédiée)	Aménagement éloigné $\geq 1$ m CVCB jusqu'à 5 000 (cf. fiche dédiée)
<b>70 km/h</b> <b>80 km/h</b>	Aménagement éloigné $\geq 1$ m Accotement revêtu (si 70 km/h ou berme existante) Itinéraire voirie partagée	Aménagement éloigné $\geq 1,5$ m	Aménagement éloigné $\geq 2$ m

Si l'éloignement par rapport à la voie circulée est impossible ponctuellement (bâti ou solution technique disproportionnée par exemple) :

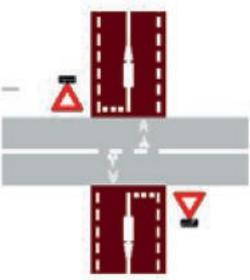
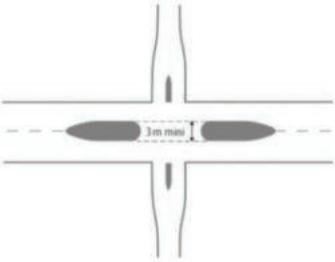
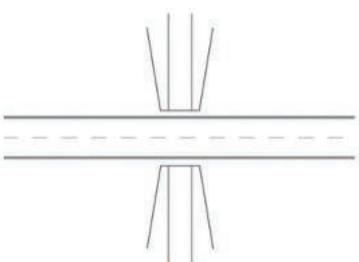
- L'aménagement pourra de manière dérogatoire être séparé par un dispositif spécifique (cf. Partie 4c).
- Les busages pourront être étudiés en fonction, du corps de chaussée (structure légère/hors gel), des contraintes environnementales, des bassins-versants, et des techniques de drainage proposées.

#### Les fossés servent à :

- Assainir les corps de chaussées
- Maintenir les corridors écologiques
- Décanter et épurer les eaux de ruissellement
- Préserver les masses d'eau
- Favoriser les infiltrations dans les nappes phréatiques

## 4.b - La gestion des traversées de RD

Les aménagements et valeurs indiqués ci-dessous sont des minimas à respecter selon les conditions de trafic supporté par la route croisée ainsi que la fréquentation attendue sur le projet de liaison modes actifs.

Trafic < 4 000 véh./j	Entre 4 000 et 10 000 véh./j	> 10 000 véh./j
  Traversée simple	  Traversée avec îlot refuge	  Traversée dénivelée

Si l'aménagement est « à haut niveau de service », il pourra éventuellement être prioritaire sur les routes qu'il croise.

## 4.c - Les dispositifs de retenues et de séparations

Dans la continuité de la sous partie 4.a où il est indiqué « L'aménagement pourra de manière dérogatoire être séparé par un dispositif spécifique », le Département pourra étudier des propositions de mise en place de séparateurs de voies. En effet, si l'aménagement modes actifs ne peut être suffisamment éloigné, il peut être envisagé, pour des raisons de sécurité, de le séparer physiquement des voies circulées.

La mise en place d'un garde-corps n'est pas obligatoire et sa hauteur dépend de l'écartement de l'aménagement modes actifs et du danger potentiel. Une hauteur de 1m00 est suffisante dans la plupart des cas et peut être portée à 1m20 voire 1m40 si le risque est très élevé (passerelle de grande hauteur par exemple).

Notons qu'à ce jour, quel que soit le dispositif de retenue envisagé et homologué par le Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement CEREMA, dès lors qu'il lui est adjoint un équipement de type garde-corps, celui-ci perd son homologation (sans pour autant atténuer ses performances de retenue).

Plusieurs configurations sont alors possibles et certaines à éviter. Le service exploitation et sécurité doit être consulté pour valider l'une des options proposées. S'il est jugé nécessaire par l'aménageur et/ou le gestionnaire de voirie de protéger physiquement les voies circulées par rapport aux aménagements modes actifs, les dispositifs à privilégier doivent être :

• **Sur les voies limitées à 70 km/h ou plus :**

Équipement de type « dispositif de retenue ». La hauteur des éventuels garde-corps peut varier de 1m00 à 1m40 selon les cas.

• **Sur les voies limitées à 50 km/h ou moins :**

Des dispositifs de retenue peuvent être utilisés mais aussi des équipements de types bordures « chasse roue » ou double bordures adossées. Sur ces équipements dont la taille est moins grande que les dispositifs de retenue, la hauteur des éventuels garde-corps sera à 1m00.

• **Exemples de dispositifs de retenue avec ou sans garde-corps**

		
GBA (hauteur 80) Glissière Béton Adhérent	MVL (hauteur 60) Muret Véhicule Léger	Glissière mixte bois métal (hauteur 70-75)
		
MVL + Garde-corps (Hauteur à 1.00 ou 1.20)	Glissière bois métal + garde-corps (Hauteur à 1.05)	Bordure chasse roue

**Exemples d'équipements de séparation avec ou sans garde-corps**

		
Bordures double « I »	Mini GBA	Bordure « chasse-roue »
		
Mini GBA avec garde-corps à 1.00 maxi	Barrière Aquitaine	Haie Séparatrice

# Partie 5

## PROCESSUS DE VALIDATION DES PROJETS

L'aménageur externe doit se doter de toute l'ingénierie nécessaire à la réalisation de son projet (assistance à maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre interne ou externe, etc.) et à l'établissement des dossiers d'instructions à fournir au Département.

L'instruction technique des projets sur RD sera faite par les services départementaux exclusivement en qualité de gestionnaire des Routes Départementales.

Le présent guide est fourni aux aménageurs externes. Le Département les incite à appliquer ces dispositions sur les aménagements prévus sur Voirie Communale ; le Département ne fera pas l'instruction technique des projets sur VC.

**.1.** Lors de la première phase d'étude (Intention et étude de faisabilité), l'aménageur contacte l'agence départementale qui est l'instructeur du dossier. Selon le type de dossier (VC ou VC + RD ou RD) le service construction ou développement local sera l'interlocuteur du demandeur. L'instruction technique se fera selon les modalités du présent document.

Le pôle construction et logistique sera sollicité :

- La Direction déléguée aux nouvelles mobilités pour les aspects stratégie lors de la phase d'intention
- La Direction de la Gestion des Routes Départementales (DGRD) pour conforter l'avis technique du Département.

**.2.** Les différentes phases de concertations de chaque étape d'étude (Intention / Faisabilité / AVP / PRO) pourront nécessiter plusieurs temps d'échanges entre le demandeur, le service construction de l'agence et le Service Exploitation et Sécurité (SES).

**.3.** Une fois l'ensemble du projet validé, les pièces suivantes seront jointes à la demande de **convention (\*)** par l'aménageur

- plan de situation ;
- notice explicative (diagnostic de sécurité avec analyse des enjeux et définition des objectifs, continuité d'itinéraire, futurs développements).
- plan de masse ;
- profils en travers, en long, coupes, plans de détails.

**.4.** Pour les projets sur RD, une fois la convention signée par un élu du Département et la collectivité qui aménage, les travaux peuvent être exécutés. L'aménageur est tenu d'associer le gestionnaire de voirie aux différentes étapes des travaux et d'organiser une opération de réception à la fin de ceux-ci.

**.5.** Lorsque l'ouvrage est mis en service, le gestionnaire de voirie s'assurera que les conditions d'entretien ultérieures précisées dans la convention soient bien respectées.

(\*) **La convention** précisera les conditions administratives, financières et techniques pour la réalisation de l'ouvrage mais aussi les conditions d'entretien ultérieures de celui-ci. Les niveaux de services qui seront mis en œuvre sur l'aménagement doivent permettre d'assurer la sécurité des usagers de la voie et garantir la pérennité de l'ouvrage.

# Partie 6

## GESTION DE LA ROUTE – ENTRETIEN ULTÉRIEUR

### Introduction :

Un aménagement cyclable ou autre, dans la mesure où il est ouvert au public, est intégré au domaine public routier même s'il est détaché d'une infrastructure routière existante.

Il s'impose donc des droits et obligations pour le propriétaire de l'infrastructure public et pour les riverains bordant celles-ci. Les règles d'occupation du domaine public par des tiers s'appliquent aussi à ce type d'aménagement.

Pour les aménagements réalisés le long du réseau routier départemental, il faut noter que toute acquisition nécessaire à la réalisation d'un nouvel aménagement intègre obligatoirement le domaine public routier Départemental.

De ce fait, un ouvrage réalisé par une collectivité locale devient propriété du Département.

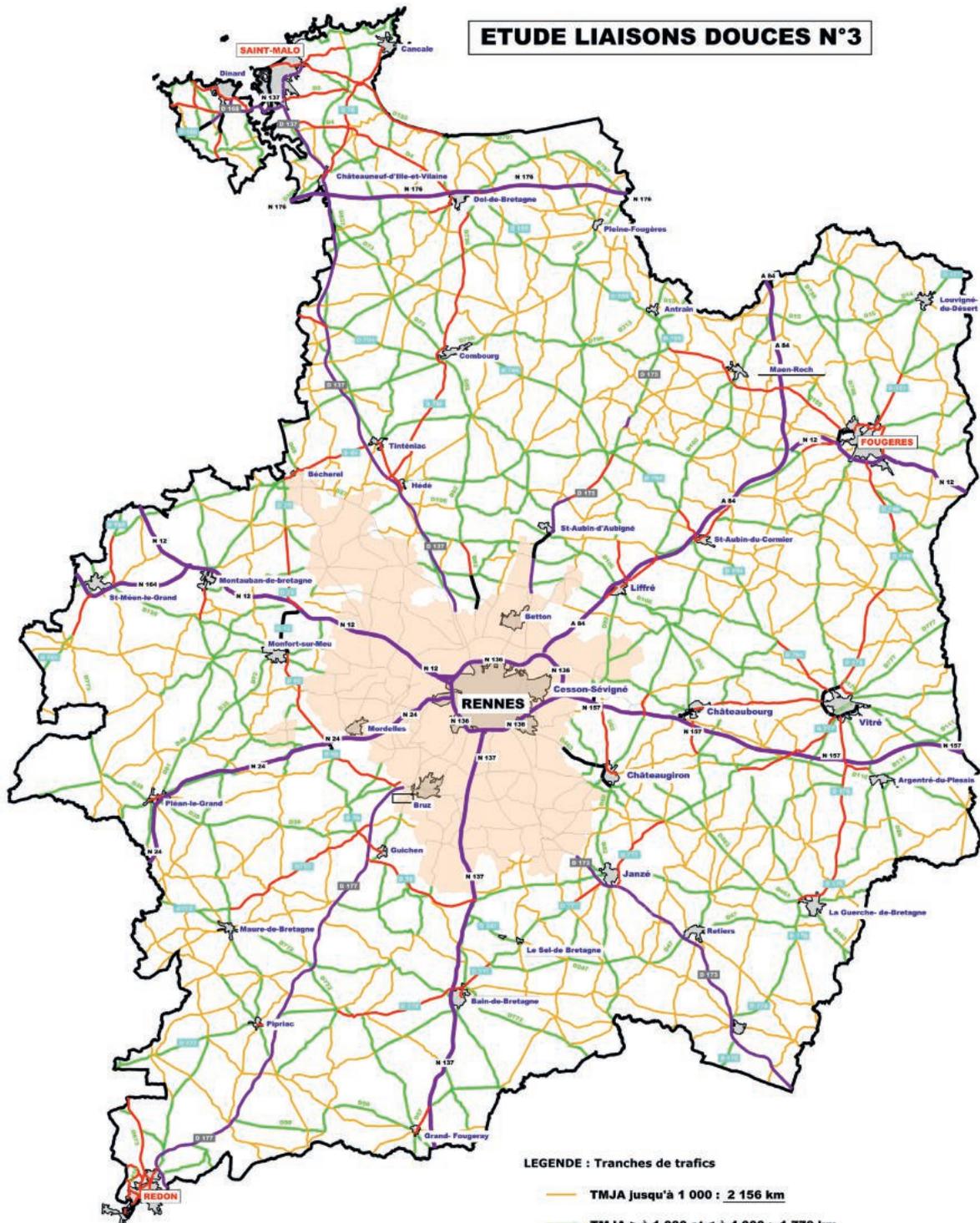
La gestion et l'entretien de l'ouvrage sont un enjeu fort sur ce type d'aménagement. En effet, une fois les travaux réalisés il est important que l'ouvrage reste à un niveau de fonctionnement et de sécurité compatible avec l'usage recherché.

Le tableau ci-dessous indique les grands principes de gestion qui sont déclinés plus précisément en annexe 1 du présent guide. Ces principes sont à reprendre au cas par cas lors du conventionnement.

	Aménagement le long des Routes Départementales							
	Aménagement réalisé par le Département		Aménagement réalisé par un autre aménageur		Itinéraires vélo touristique jalonnés			
	En agglo	Hors agglo	En agglo	Hors agglo	Voies vertes CD35	Itinéraires départementaux	Boucles locales	Itinéraire Régional
Entretien	Entretien structure CD35 Entretien périodique Commune	CD 35	Commune ou EPCI	Commune ou EPCI	CD35	Selon domanialité	Selon domanialité	Selon domanialité
Exploitation	Commune ou EPCI	CD35	Commune ou EPCI	Commune ou EPCI	CD35	Selon domanialité	Selon domanialité	Selon domanialité
Gestion	selon acte	CD 35	Commune	CD 35	CD35	Selon domanialité	Selon domanialité	Selon domanialité

# Partie 7

## CARTE DES TRAFICS PAR SEUILS



DIRECTION DE LA GESTION DES  
ROUTES DEPARTEMENTALES  
SERVICE EXPLOITATION ET  
SECURITE

3 novembre 2022

# ANNEXE 1

		Réseau cyclable ( <i>à haut niveau de service</i> ) réalisé par le Département (Principe de base : CD35)		Tout autre aménagement en faveur des modes actifs (Principe de base : maîtrise d'ouvrage)		Voies vertes sous gestion ENS CD35	Itinéraires jalonnés		
		En agglo	Hors agglo	En agglo	Hors agglo			Itinéraires départementaux	Boucles locales
Entretien	Structure - bordures - chaussées	CD 35	CD 35	Commune ou EPCI	Commune ou EPCI	CD35	Selon domanialité	Selon domanialité	Selon domanialité
	Balaye - Délimitation - Déchets	Commune ou EPCI	CD 35	Commune ou EPCI	Commune ou EPCI	CD35	Selon domanialité	Selon domanialité	Selon domanialité
	Fauchage aux abords - Elagage	Commune ou EPCI	CD 35	Commune ou EPCI	Commune ou EPCI	CD35	Selon domanialité	Selon domanialité	Selon domanialité
	Assainissement	Commune ou EPCI	CD 35	Commune ou EPCI	Commune ou EPCI	CD35	Selon domanialité	Selon domanialité	Selon domanialité
	Marquage / Résine	Commune ou EPCI	CD 35	Commune ou EPCI	Commune ou EPCI	CD35	Selon domanialité	Selon domanialité	Selon domanialité
	Signalisation verticale (Police - directionnelle) Mobilier	Commune ou EPCI	CD 35	Commune ou EPCI	Commune ou EPCI	CD35	Police selon domanialité Directionnelle CD35	Police selon domanialité Directionnelle Commune ou EPCI	Selon domanialité
	Ouvrages d'art	CD 35	CD 35	Commune ou EPCI	Commune ou EPCI	CD35	Selon domanialité	Selon domanialité	Selon domanialité
	Eclairage	Commune ou EPCI	CD35 (ouvrage d'art, passage inférieur)	Commune ou EPCI	Commune ou EPCI	CD35	Selon domanialité	Selon domanialité	Selon domanialité
Exploitation	Surveillance du réseau	Commune ou EPCI	CD35	Commune ou EPCI	Commune ou EPCI	CD35	Selon domanialité	Selon domanialité	Selon domanialité
	Mesures d'exploitation (fermeture - déviation- etc)	Commune ou EPCI	CD 35	Commune ou EPCI	Commune ou EPCI (Arreté CD35)	CD35	Selon domanialité	Selon domanialité	Selon domanialité
	Viabilité (hivernale et accidents)	Commune ou EPCI	CD 35	Commune ou EPCI	Commune ou EPCI	CD35	Selon domanialité	Selon domanialité	Selon domanialité
	Animaux morts	Commune ou EPCI	CD 35	Commune ou EPCI	Commune ou EPCI	CD35	Selon domanialité	Selon domanialité	Selon domanialité
Gestion	Actes relatifs à l'occupation du DP	CD 35 (sauf permis de stationnement)	CD 35	CD 35 (sauf permis de stationnement)	CD35	CD35	Selon domanialité	Selon domanialité	Selon domanialité
	Actes de police de circulation	Commune	CD35	Commune	CD35	CD35	Selon domanialité	Selon domanialité	Selon domanialité
	Arreté d'ouverture	Commune / CD35	CD35	Commune / CD35	CD35	CD35	Selon domanialité	Selon domanialité	Selon domanialité
	DOE DIUO	Aménageur initial		Aménageur initial					

## LE DÉPARTEMENT AGIT



- **Il accompagne** les personnes âgées, les personnes en situation de handicap, les personnes en insertion, les familles et les jeunes lorsqu'ils rencontrent des difficultés à une période de leur vie.



- **Il développe** les nouvelles mobilités (routes, réseau cyclable, aires de covoiturage...), construit et entretient les collèges. Il aide les communes et les groupements de communes de toute l'Ille-et-Vilaine.



- **Il promeut** une approche durable du développement : préservation de l'environnement, des espaces naturels sensibles, agriculture responsable et circuits courts...



- **Il soutient** l'éducation, la culture, le sport, la jeunesse et le secteur du tourisme.



Département d'Ille-et-Vilaine

Pôle construction  
1, avenue de la Préfecture  
CS 24218 - 35042 Rennes Cedex  
Tél. : 02 99 02 20 18

Suivez-nous sur

