

Mise à jour 2021 du guide 2x1 voie – Route à chaussées séparées de septembre 2011

Sommaire – page 3

Les sous-titres 2.1 et 2.3.5 du sommaire sont modifiés :

- 2.1 - Dispositions générales
- 2.3.5 - Visibilité en approche et le long d'un ouvrage d'art non courant (hors ouvrages d'art souterrains)

Les sous-titres 2.3.11 et 2.3.12 sont ajoutés au sommaire :

- 2.3.11 - Visibilité sur virage
- 2.3.12 - Visibilité dans une bretelle
- 2.3.13 - Visibilité sous ouvrage
- 2.3.14 - Visibilité sur les traversées piétonnes

Avant-propos - page 7

Au troisième paragraphe, le texte « (type 2 ou T) », relatif au type route express à une chaussée, est supprimé.

Au sixième paragraphe, les deux dernières puces sont modifiées comme suit :

- «
 - pour la conception des routes principales : le guide technique aménagement des Routes Principales (ARP) [2] qui traite de la conception des routes de types artère interurbaine et route à chaussée bidirectionnelle et à carrefours plans ;
 - pour l'aménagement des voies structurantes d'agglomération (VSA) : le guide technique de conception des voies structurantes d'agglomération à 90 et 110 km/h [11]. »

La note de page de page (1) est modifiée comme suit :

« (1) La création de ce nouveau type de route *correspond aux types 2 et 3.2 définis postérieurement dans le catalogue des types de routes pour l'aménagement du réseau routier national [1]* »

Chapitre 1 – pages 8 à 12

Page 10, au troisième paragraphe en haut de page, la seconde puce est remplacée comme suit :

- «
 - des rayons en angle saillant inférieurs à 5 200 m (cf. § 4.2.1). »

Page 10, au 1.5, la seconde puce du premier paragraphe est remplacée comme suit :

- «
 - les carrefours giratoires plans, avec un mode de conception basé sur le guide d'Aménagement des Carrefours Interurbains [4], moyennant quelques adaptations particulières mentionnées plus loin (cf. chap. 5). »

Page 12, les figures 1 et 2 sont modifiées : le terme V.R.U. y est remplacé par le terme V.S.A.

Chapitre 2 – pages 13 à 19

Le chapitre 2 est intégralement remplacé comme suit :

Les règles de visibilité à prendre en compte sur route à chaussées séparées à 2x1 voies sont apportées exhaustivement par le guide « Conception des routes et autoroutes – Révision des règles sur la visibilité et sur les rayons en angle saillant du profil en long » [14] édité par le Cerema en octobre 2018 (dénommé « guide visibilité » dans la suite de ce guide). Le lecteur est invité à s'y reporter.

Les principales règles de visibilité sont évoquées ci-après, en précisant les chapitres du guide visibilité qui s'y rapportent.

2.1 - Dispositions générales

Les dispositions générales pour la prise en compte et la vérification des règles de visibilité sur route à chaussées séparées à 2x1 voie sont décrites au chapitre 2 de la partie 1 du guide visibilité.

En particulier, le niveau de performance à atteindre est le $N_{pV/A}$ dans les créneaux de dépassement, où la BAU disparaît.

2.2 - Visibilité en section courante

La visibilité en section courante est à assurer dans les conditions décrites au chapitre 3 de la partie 1 du guide visibilité.

2.3 - Visibilité en approche des points singuliers

2.3.1 - Visibilité en approche d'une sortie

La visibilité en approche d'une sortie est à assurer dans les conditions décrites au chapitre 8 de la partie 1 du guide visibilité.

2.3.2 - Visibilité en approche d'une entrée

La visibilité en approche d'une entrée est à assurer dans les conditions décrites au chapitre 9 de la partie 1 du guide visibilité.

2.3.3 - Visibilité en approche et en entrée d'un carrefour giratoire plan

La visibilité en approche et en entrée d'un carrefour giratoire plan est à assurer dans les conditions décrites au chapitre 6 de la partie 1 du guide visibilité.

2.3.4 - Visibilité en approche d'un rabattement de voie

La visibilité en approche d'un rabattement de voie est à assurer dans les conditions décrites au chapitre 3 de la partie 1 du guide visibilité. Celles-ci précisent qu'un rabattement de voie, entre l'entame de rabattement et son extrémité, justifie d'assurer la visibilité au niveau N_{PVA} , sur tout véhicule situé dans la zone de rabattement (zone de conflit) mais aussi dans les éventuelles remontées de files associées.

2.3.5 - Visibilité en approche et le long d'un ouvrage d'art non courant (hors ouvrages d'art souterrains)

La visibilité en approche et le long d'un ouvrage d'art non courant est à assurer dans les conditions décrites au chapitre 3 de la partie 1 du guide visibilité. Celles-ci précisent en particulier qu'il est justifié d'atteindre la visibilité au niveau N_{PVA} , sur tout véhicule situé dans une zone de variation significative du profil en travers conduisant à la perte d'une fonctionnalité (notamment suppression de la BAU ou de la séparation physique des deux sens) par rapport à la section d'approche.

2.3.6 - Visibilité en approche d'un refuge

La visibilité en approche d'un refuge est à assurer dans les conditions décrites au chapitre 12 de la partie 1 du guide visibilité.

2.3.7 - Visibilité en approche d'un lit d'arrêt

La visibilité en approche d'un lit d'arrêt est à assurer dans les conditions décrites au chapitre 13 de la partie 1 du guide visibilité.

2.3.8 - Visibilité en approche et à l'intérieur des ouvrages d'art souterrains

La visibilité en approche et à l'intérieur des ouvrages d'art souterrains est à assurer dans les conditions décrites au chapitre 3 de la partie 1 du guide visibilité. Celles-ci précisent qu'il est justifié d'atteindre la visibilité au niveau N_{PVA} , sur tout véhicule situé dans la totalité des tunnels et tranchées couvertes assimilées, y compris les têtes (entrée et sortie).

2.3.9 - Visibilité en approche des accès de service

La visibilité en approche d'un accès de service est à assurer dans les conditions décrites au chapitre 14 de la partie 1 du guide visibilité.

2.3.10 - Visibilité en approche d'une gare de péage

La visibilité en approche d'une gare de péage est à assurer dans les conditions décrites au chapitre 3 de la partie 1 du guide visibilité. Celles-ci précisent que l'entonnement précédant une barrière de péage justifie d'assurer la visibilité au niveau N_{PVA} , sur tout véhicule situé dans celui-ci (zone de conflit) mais aussi dans les éventuelles remontées de files associées.

2.3.11 - Visibilité sur virage

La visibilité à l'approche d'un virage est à assurer dans les conditions décrites au chapitre 4 de la partie 1 du guide visibilité.

2.3.12 - Visibilité dans une bretelle

La visibilité dans une bretelle est à assurer dans les conditions décrites au chapitre 10 de la partie 1 du guide visibilité.

2.3.13 - Visibilité sous ouvrage

La visibilité sous ouvrage est à assurer dans les conditions décrites au chapitre 11 de la partie 1 du guide visibilité.

2.3.14 - Visibilité sur les traversées piétonnes

La visibilité sur les traversées piétonnes est à assurer dans les conditions décrites au chapitre 17 de la partie 1 du guide visibilité.

2.4 - Visibilité sur une voie de raccordement entre la 2x1 voie et la voirie locale

Sur une voie de raccordement entre la 2x1 voie et la voirie locale, la visibilité est à assurer dans les conditions prévues par le guide visibilité, selon le type de la voie et ses différents éléments (section courante, carrefours, virages, etc.).

Chapitre 3

Page 22, le dernier paragraphe « Dans la zone de sécurité, tout dispositif agressif doit être isolé, sinon exclu. » devient « Dans la zone de sécurité, tout dispositif agressif doit être exclu, sinon isolé. ».

Page 23, le troisième paragraphe du 3.2.2 est modifié comme suit : « [...] un dispositif d'alerte sonore (voir [15]). »

Page 24, la figure 19 est modifiée :



L : distance de présignalisation

Li : longueur d'insertion

Page 26, le texte « Dans la zone de basculement du dévers, l'évacuation des eaux de ruissellement sur la chaussée requiert une pente », situé au-dessus de la figure 21 est déplacé. Le deuxième paragraphe au sous-titre « Évacuation des eaux de ruissellement » devient ainsi : « Dans la zone de basculement du dévers, l'évacuation des eaux de ruissellement sur la chaussée requiert une pente résultante d'au moins 0,5 % (en valeur absolue) en tout point de la chaussée, ce qui conduit à : [...] »

Page 26, le dernier paragraphe est modifié comme suit : « [...] Tout ruissellement de la chaussée extérieure sur la chaussée intérieure est à proscrire [10]. »

Chapitre 4 – Page 28

Le paragraphe suivant est ajouté à la fin du 4.2.1 :

« L'utilisation des rayons minimums en angle saillant ne permet pas toujours d'assurer les conditions de visibilité à prendre en compte, qui peuvent alors conduire à adopter des rayons supérieurs. Les recommandations d'usage des rayons minimums en angle saillant sont précisées au chapitre 2 de la partie 2 du guide visibilité. »

Le premier paragraphe du 4.2.2 est modifié comme suit : « [...] aux sections à fort dénivelé [12]. [...] »

Chapitre 5

Page 30, le dernier paragraphe est modifié comme suit : « [...] au moins égale à la distance d'arrêt sur le dernier véhicule en attente d'entrée sur le giratoire. »

Page 31, les deux premiers paragraphes sont modifiés comme suit :

«

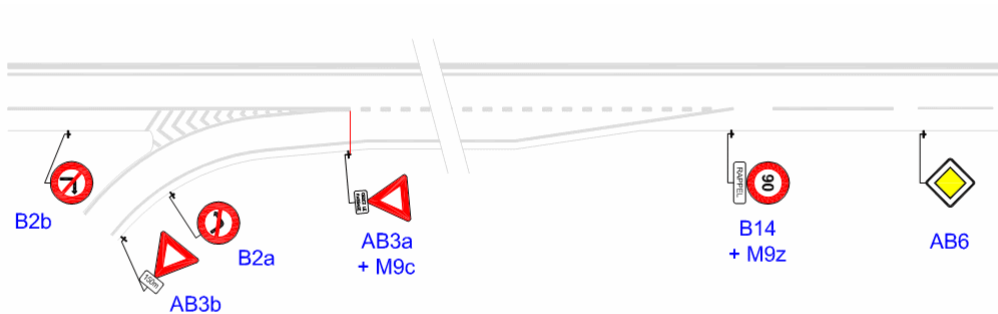
La distance entre un carrefour giratoire et une sortie (calculée entre l'anneau du giratoire en sortie et le point de sortie au plus tôt $S = 1,50$ m) est de 880 m (D41 à 750 m de $S = 1,50$ m et distance de lecture l_c sur D 41 = 130 m).

La distance entre une entrée (calculée entre le point d'entrée au plus tôt $E = 1,00$ m de l'entrée en insertion) et la ligne d'effet du carrefour giratoire est de 460 m (section de manœuvre 130 m, distance de lecture $l_c = 130$ m, D42 à 200 m) ou de 560 m si le D42 est dédoublé (cas exceptionnel). »

Chapitre 6

Page 36 ; au sous-titre « signalisation de direction », le dernier paragraphe est modifié comme suit : « [...] pour la signalisation avancée de type D31 (sortie) ou [...] »

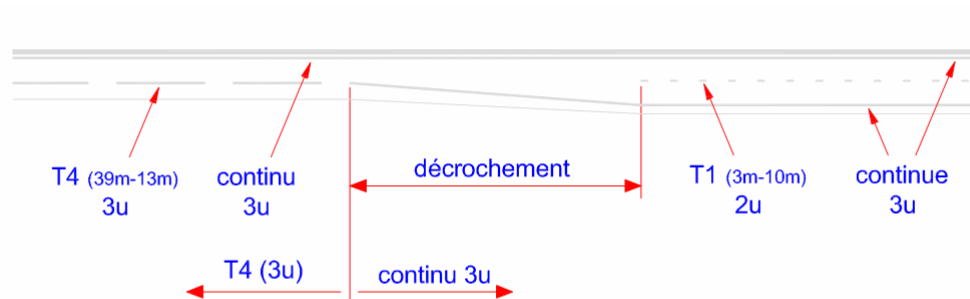
Page 38, la figure 31 est modifiée :



Page 39, au sous-titre « Signalisation horizontale », le troisième paragraphe est modifié comme suit :

« Un dispositif « sonore » (voir [15]) est conseillé en rive pour souligner la fonction de la BAU ou BDD ainsi que de la BDG, et pour alerter des conducteurs s'écartant de leur trajectoire. »

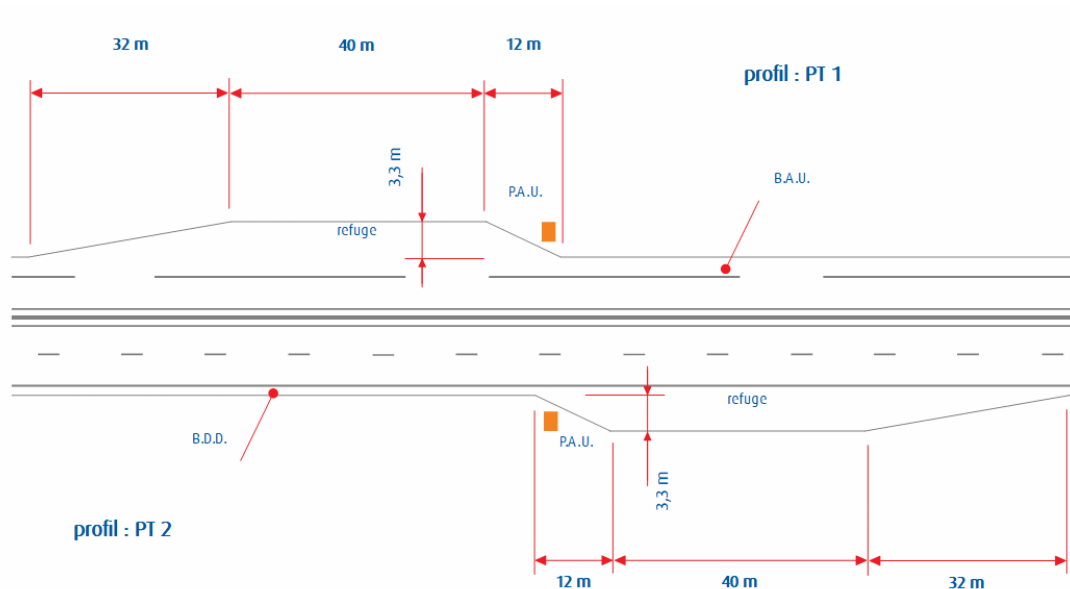
Page 40, la figure 39 est modifiée :



Page 41, au 6.1.4, la première puce est modifiée comme suit :

- «
- en tenant compte des contraintes de visibilité données au § 2.3.6. ; »

Page 41, la figure 42 est modifiée :



Page 42, le 6.1.5 est modifié comme suit :

« Des équipements (lits d'arrêt par exemple) et dispositions particulières peuvent être envisagées sur les sections de fortes pentes [12]. »

Bibliographie – p 43

Les références bibliographiques [1], [6], [9], [10], [11], [12] sont modifiées :

- [1] Catalogue des types de route pour l'aménagement du réseau routier national. Guide technique, Cerema 2018
- [6] ICTAAL Instructions sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison - Cerema, mai 2015 (mis à jour en 2021)
- [9] ICTAVRI. Rapport du groupe de travail. Sétra, décembre 2002
- [10] Guide technique de l'assainissement routier - Sétra, octobre 2006
- [11] Voies structurantes d'agglomérations - Conception des voies à 90 et 110 km/h. Cerema, novembre 2014
- [12] Aménagement des fortes pentes. Guide technique, Cerema, juin 2019

Les références bibliographiques [13], [14] et [15] sont ajoutées :

- [13] Lutte contre les prises à contresens. Renforcement de la perception des sens de circulation sur les routes à chaussées séparées. Note d'information série SEEC n° 6. Cerema, novembre 2019
- [14] Conception des routes et autoroutes - Révision des règles sur la visibilité et sur les rayons en angle saillant du profil en long. Guide technique, Cerema, 2018
- [15] Arrêté du 14 janvier 2020 relatif à l'équipement des routes et autoroutes de dispositifs d'alerte sonore

Lexique - p44

Les définitions suivantes sont modifiées :

Artère interurbaine	route principale à deux chaussées, non isolée de son environnement et dont les carrefours sont plans (sans traversée de T.P.C.). Voir catalogue des types de route pour l'aménagement du réseau routier national ; A.R.P
Autoroute	Route à chaussées séparées comportant chacune au moins deux voies par sens en section courante, à échanges systématiquement dénivelés, sans accès riverains. En pratique, l'objet technique autoroute n'a pas forcément le statut d'autoroute, dans l'acception du code de la voirie routière (art. L.122 et R. 122), et réciproquement.
Catégorie (de route)	Classification d'une route, conditionnant principalement les caractéristiques géométriques du tracé.
Ouvrage d'art non courant	La définition élargie d'un tel ouvrage est fournie par l'instruction technique relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national. Ici, la définition est restreinte à un pont ou viaduc auquel le qualificatif "non courant" est principalement attribué en raison de la longueur.
Type de route	Ensemble de caractéristiques organisé en un tout permettant de distinguer des familles de routes qui ont vocation à privilégier des fonctions similaires. Il se distingue essentiellement par le milieu environnant, la nature des systèmes d'échange et le nombre de chaussées. Voir catalogue des types de route pour l'aménagement du réseau routier national ; A.R.P

Le terme « Distance de manœuvre en sortie (notation : d_{ms}) » est supprimé du lexique.

4^{eme} de couverture

Le premier paragraphe est modifié comme suite :

« S'ajoutant aux référentiels connus tels que l'ICTAAL, l'ARP, et les guides VSA, ce guide s'adresse [...] ».