

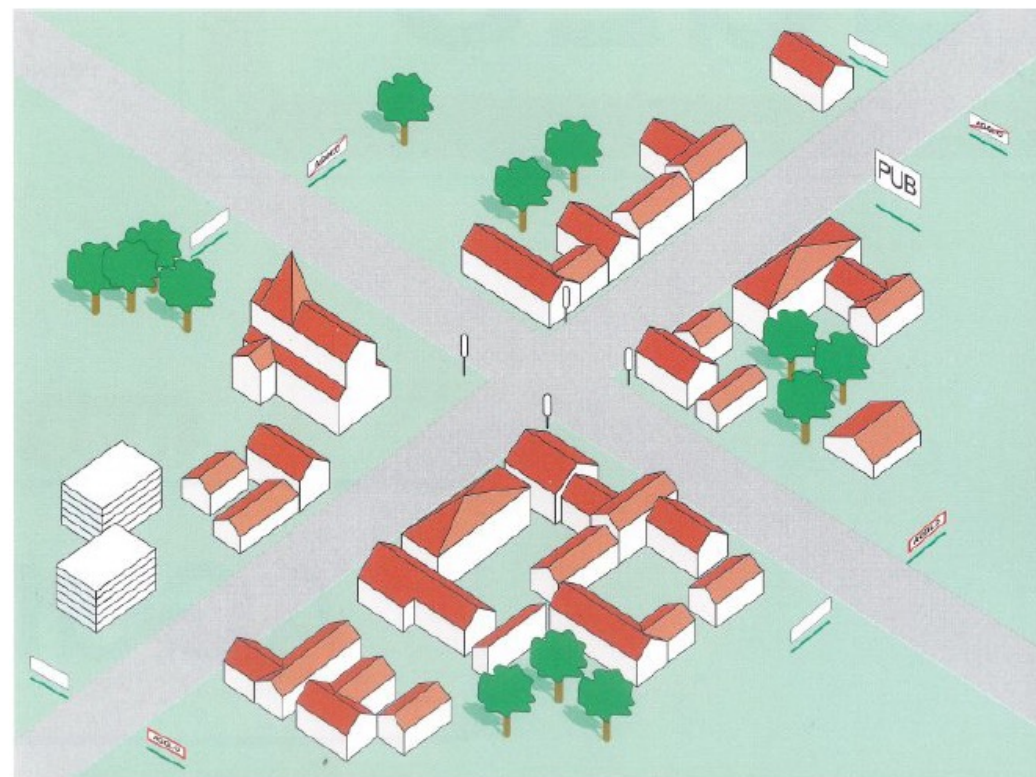


# AMENAGEMENT DE TRAVERSE D'AGGLOMERATION

Atelier thématique du 13/11/2023

# L'AGGLOMERATION

En pratique, c'est un espace sur lequel sont regroupés des immeubles bâtis rapprochés situés en général de part et d'autre de la voie.



Les limites d'agglomération Les limites de l'agglomération sont définies par le panneau d'entrée d'agglomération (EB10) et le panneau de sortie d'agglomération (EB 20).

A titre indicatif, on peut considérer que l'espace bâti est caractérisé par :

- un espacement entre bâtiments de moins de 50 m,
- des bâtiments proches de la route,
- une longueur d'au moins 400 mètres,
- une fréquence significative d'accès riverains.

Le panneau d'entrée  
d'agglomération (EB 10)



Le panneau de sortie  
d'agglomération (EB 20)





# L'AGGLOMERATION

Bien définir les limites de l'agglomération constitue une priorité pour faire en sorte que le panneau soit compris et respecté par les usagers.

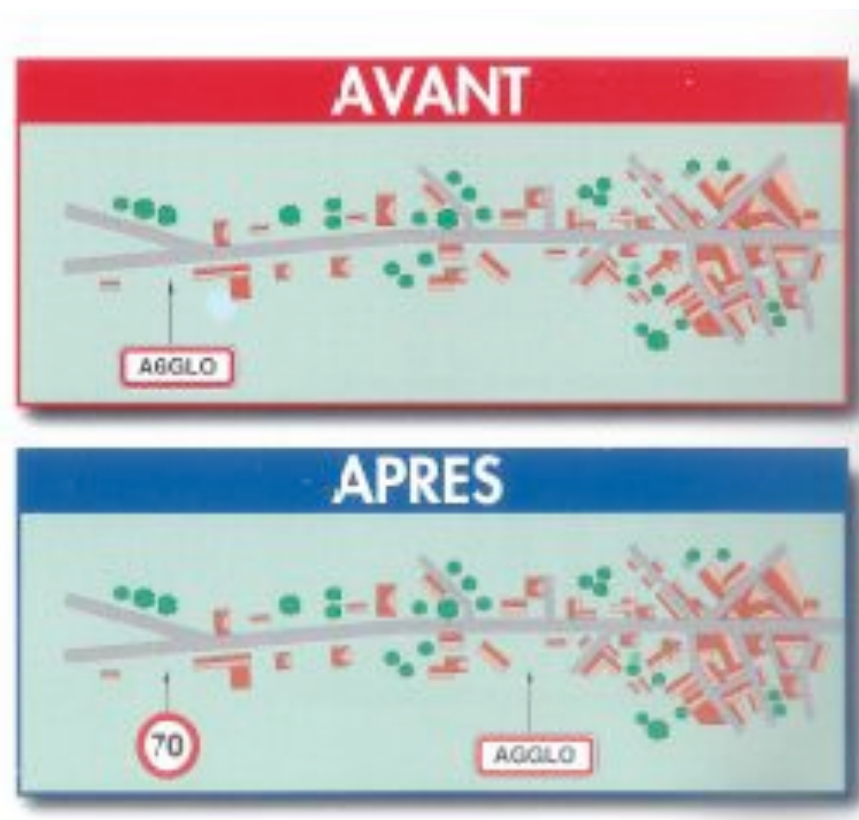


Le panneau est-il bien au bon endroit ?



Difficile de respecter la limitation de vitesse à 50km/h

Déplacement  
du panneau **AGGLO**  
et  
Création  
d'une section **70**  
70 km/h en traversée  
d'agglomération



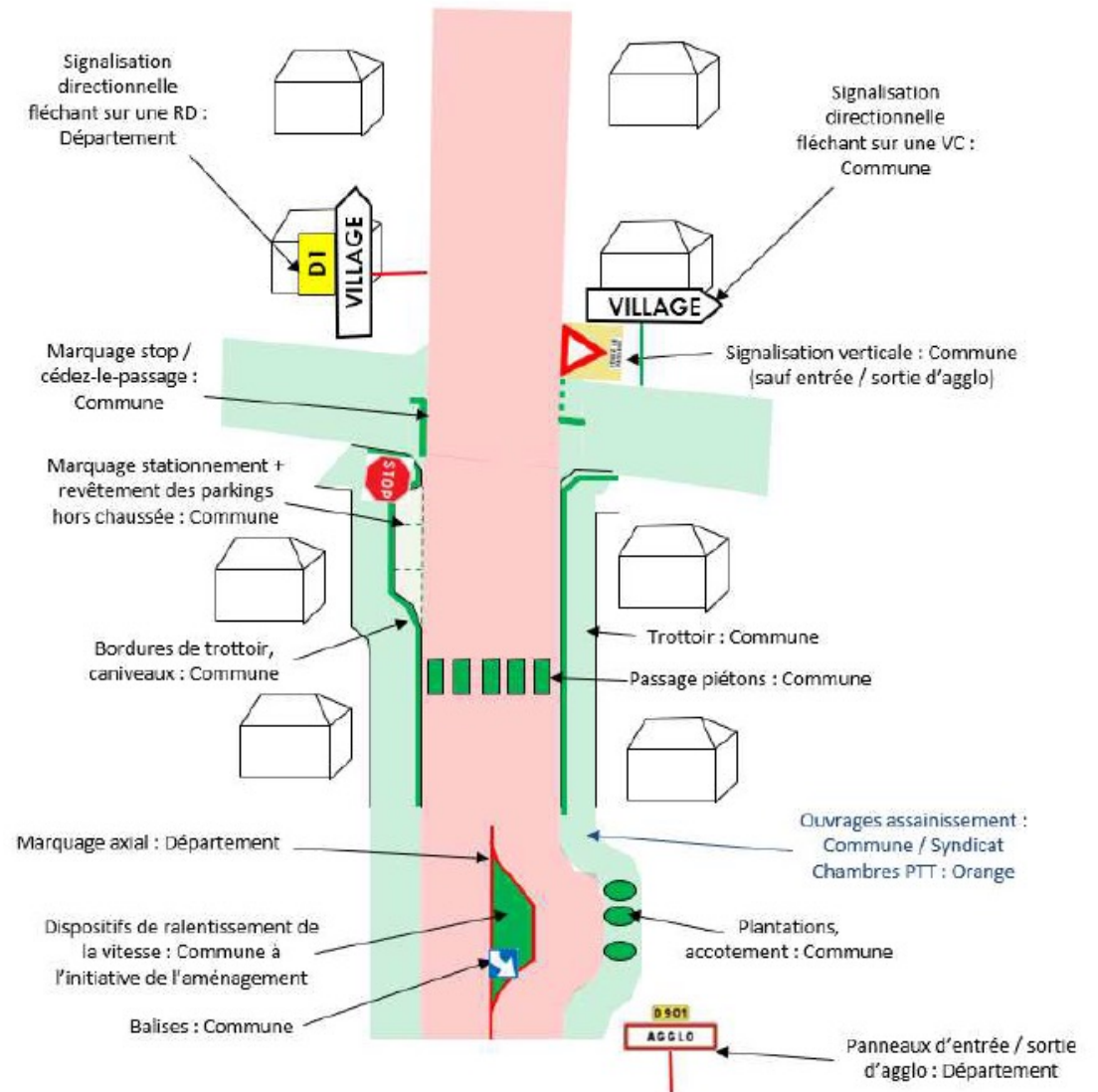
# IDENTIFICATION DES RESPONSABILITES dans les traverses d'agglomération

L'aménagement des traverses d'agglomération met en jeu 3 acteurs principaux :

**Les communes et/ou les structures intercommunales.**

**Le gestionnaire de la voie (Département, Etat, EPCI).**

**Les concessionnaires des réseaux :**



# APPROCHE SECURITAIRE ET TECHNIQUE

**Réduire la vitesse : ça roule vite!!!**

**Les élus locaux, sont souvent confrontés à des problèmes d'insécurité avérés ou à l'inquiétude des riverains**

**Afin de répondre au mieux à ces problématiques :**

**prendre du recul**

**se questionner sur la pertinence des réponses à apportées.**

Rappel : En 2022, l'accidentalité sur autoroute représente 9 % de la mortalité routière, contre **32 %** sur les voies en agglomération (stable par rapport à 2019) et **56 %** sur les routes hors agglomération (-1 % par rapport à 2019)

## Le diagnostic indispensable

- Vérification du trafic et des vitesses



- Analyse de l'infrastructure

▲ Séquences d'une traversée de bourg

Source CAUE 89

- Analyse des usages actuels et futurs (à l'échelle de la commune)



# UNE DEMARCHE DE PROJET

Une organisation à mettre en place en fonction des enjeux identifiés dans le diagnostic

**Assistance :**  
Les services du Département  
Le CAUE  
BE privés pour AMO et MOE

**A associer :**  
Le monde agricole  
Les associations cyclables et autres usagers  
Les concessionnaires

IDENTIFICATION DU  
PROBLÈME

DISCUSSION DÉBAT  
(RIVERAINS, ÉLUS...)

RÉALISATION D'UNE  
ÉTUDE

ESSAI SUR SITE  
INSTALLATIONS PROVISOIRES

TRAVAUX

BILAN  
EFFICACITÉ

## MÉMO

**Sécuriser** les usagers les plus faibles en conservant une circulation **fluide** pour éviter les nuisances est un enjeu majeur de l'aménagement des espaces publics -rues et traversées de bourg.

**Respecter** les règles en vigueur pour tout aménagement.

**Adapter et qualifier** l'environnement pour influencer sur le comportement des conducteurs.

**Réunir** les intérêts contradictoires des riverains, habitants, passants, touristes, commerçants, cyclistes, conducteurs de véhicules légers, motos, poids-lourds, bus ou engins agricoles, mais aussi élus, ABF...

Source CAUE 89

**La signalisation seule est insuffisante pour réduire la vitesse des véhicules.  
Des aménagements contraignants et qualitatifs sont nécessaires.**



# OBLIGATION DE LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITES (LOM)

---

- Intégration des nouveaux usagers cyclistes :

En agglomération, c'est l'article L. 228-2 du Code de l'environnement introduit par la loi LAURE et modifié par la loi LOM.

## La nouvelle rédaction de l'article L.228-2 du Code de l'environnement :

*"A l'occasion des **réalisations ou des rénovations** des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de **pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.** Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route.*

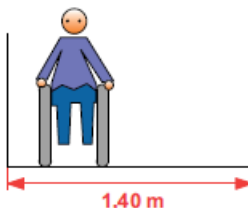
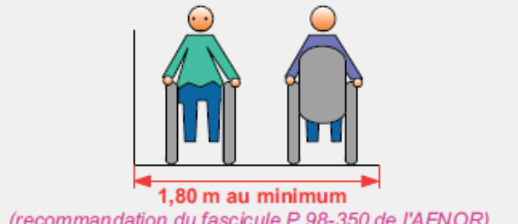

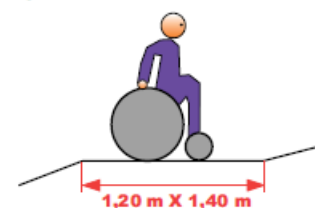
*Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe."*

Voici les principales nouveautés qui peuvent être soulignées :

- La présence d'une liste exhaustive des types d'aménagements possibles.
- Le marquage au sol est désormais envisagé à titre limitatif.
- L'exception due à la réalisation ou à la rénovation d'une voie destinées aux transports collectifs.

# OBLIGATION POUR LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE

Les prescriptions techniques destinées à faciliter l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite des équipements et aménagements relatifs à la voirie et aux espaces publics et applicables à l'occasion de la réalisation de travaux sont définies à l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 15 janvier 2007.

Décret n° 2006-1658	Arrêté du 15 janvier 2007	
		<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">◆ Recommandations</span> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">● Informations</span>
<p><b>CHEMINEMENT</b></p> <p>■ Sol</p> <p>Non meuble, non glissant, sans obstacle à la roue, à la canne et au pied</p> <p>■ Largeur</p> <p>Largeur suffisante</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 1,40 m minimum libre de tout obstacle</li> <li>◆ 1,20 m si aucun mur ou obstacle de part et d'autre du cheminement</li> <li>◆ Trous et fentes &lt; 2 cm</li> </ul> 	 <p style="text-align: center;"><b>1,80 m au minimum</b> <i>(recommandation du fascicule P 98-350 de l'AFNOR)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Cheminement le plus usuel Cheminement le plus direct et le plus court</li> <li>◆ Possibilité d'utiliser les couleurs et les différences de revêtement de sol pour faciliter le repérage par les déficients visuels</li> <li>◆ Pose d'appuis ischiatiques: hauteur 0,70 m Abris tous les 200 m</li> </ul>
<p>■ Profil en long et Pente</p> <p>Pente la plus faible possible Toute dénivellation importante peut être franchie par un plan incliné qui respecte les caractéristiques minimales définies dans l'arrêté</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Pente 5 % maximum</li> <li>◆ Si impossibilité technique pentes tolérées: 8 % maximum sur 2 m 12 % maximum sur 0,50 m</li> <li>◆ Palier de repos : <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1,20 m x 1,40 m</li> <li>- horizontal et hors obstacle</li> <li>- tous les 10 m pour les pentes &gt; 4 %</li> <li>- en haut et en bas de toute pente</li> <li>- à chaque changement de direction</li> </ul> </li> <li>◆ Garde corps préhensible si rupture de niveau &gt; à 0,40 m</li> </ul>  <p style="text-align: center;"><b>5 % maximum</b></p>  <p style="text-align: center;"><b>1,20 m X 1,40 m</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Main courante à 0,90 m de hauteur environ le long des rampes &gt; 4 %</li> <li>◆ Main courante à mi-hauteur</li> <li>◆ Bordure chasse roue le long des ruptures de niveau</li> </ul>

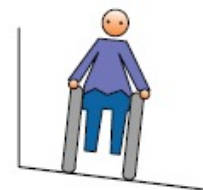


# OBLIGATION POUR LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE

## ■ Dévers

Pente transversale la plus faible possible

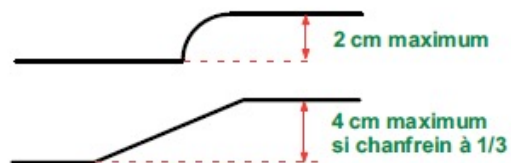
◆ 2 % maxi en cheminement courant



◆ 1 % de dévers est préférable

## ■ Ressauts

Minimum de ressauts avec bords arrondis ou chanfreinés s'ils ne peuvent être évités



◆ Chanfrein à 1/4 plus confortable

◆ 2,50 m minimum entre 2 ressauts sur les pentes

◆ "pas d'âne" interdits

## ■ Traversée de chaussée

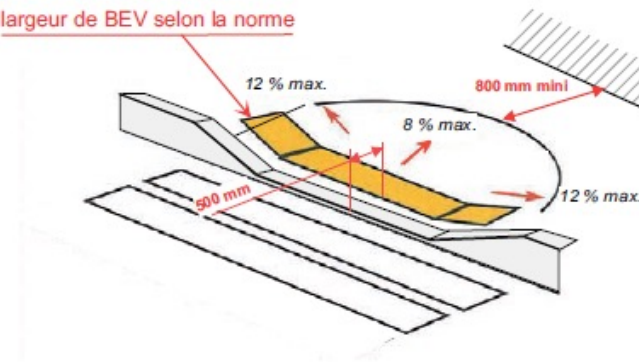
Bateaux (abaissés) de trottoir

Bande d'éveil de vigilance conforme

◆ Largeur minimum de l'abaissé de trottoir : 1,20 m

◆ Mise en oeuvre de la bande d'éveil de vigilance (BEV) conforme à la norme NF P98-351 pour signaler la partie abaissée des bordures de trottoir au droit des traversées de chaussée matérialisées :  
- 0,50 m du bord du trottoir  
- sur toute la largeur de l'abaissement de la bordure de trottoir, rampants compris jusqu'à une hauteur de vue minimum de 5 cm

largeur de BEV selon la norme



◆ Marquage conforme à l'arrêté du 16 février 1988 et à l'article 113 de l'ISIR 7e partie, contraste visuel entre chaussée et marquage ( annexe 1)

◆ Contraste tactile sur la chaussée pour repérer le passage ou ses limites ou tout autre dispositif assurant la même efficacité

◆ Zone 30 : possibilité d'utiliser les bandes podotactiles pour signaler des aménagements de traversées : chaussée surélevée, abaissement de trottoir

## ■ Passage piéton

- clairement identifié sur la chaussée

- contraste tactile ou autre moyen équivalent

# LE REGLEMENT DE LA VOIRIE DEPARTEMENTALE

Document voté le 18 juillet 2023.

Quelques éléments

Article 16 : répartitions des aménagements et de leur entretien.

Il fixe la largeur de voirie minimum :

- 6 à 6,50 m pour une RD de classe 1 selon le trafic de poids lourds,
- 5,50 m pour une RD de classe 2,
- 5,20 m pour une RD de classe 3 ou 4.

Dans ses différentes annexes, il fixe les conditions de réalisations des aménagements en traverse d'agglomération ainsi que la trame de conventionnement autorisant la commune à réaliser les travaux sur le domaine public départemental et lui permettant de récupérer la TVA.

Il vise le futur guide d'aménagement en traversée de voirie que le Département compte publier en 2024.



# RECOMMANDATIONS CHARTES AGRICOLES

Objectif prendre en compte les contraintes des engins agricoles

Réaliser des aménagements dégagant un gabarit suffisant pour les engins agricoles

- largeur franchissable de 3,50m
- pas d'obstacle latéral (positionnement du mobilier urbain, des panneaux)

Association des représentants du monde agricole lors de l'établissement du projet.

Les engins pouvant être rencontrés dans la Somme :



Largeur : 2,55 à 3 mètres - Longueur : 19 à 21 mètres



Largeur : 2,55 à 3 mètres - Longueur : 15 à 18 mètres



Largeur : 2,55 à 3,5 mètres (jusqu'à 4,20 m accompagné d'une voiture pilote) - Longueur : 10 à 15 mètres



Largeur : Jusqu'à 4,30 m  
Longueur : 19 à 20 m avec barre de coupe attelée



Largeur : 2,55 à 3 mètres - Longueur : 10 à 15 mètres



Largeur : 2,55 à 3 mètres - Longueur : 11 mètres



Largeur : 3 à 3,40 mètres - Longueur : 10 à 15 mètres



## A l'approche de d'agglomération

Travailler sur le manque de transition entre la route départementale et la rue : village invisible de loin, signalétique inexistante ou inefficace car trop en amont, pas de différenciation des espaces en et hors agglomération.

La transition doit être anticipée.

La signalisation à l'approche de l'agglomération donne une indication au conducteur, lui permettant d'anticiper sa conduite et sa vitesse. En cas de mauvaise visibilité du bourg (courbe, sommet), une **présignalisation** est nécessaire (avis préalable et pose obligatoires par le gestionnaire du réseau routier).

► Remplacer une ligne discontinue par une **ligne continue** empêche les conducteurs de dépasser en abordant l'agglomération. Ils auront donc moins la tentation d'accélérer.

► Une **bande colorée** pour de délimiter les voies permet de nuancer la route et d'amorcer l'approche de l'agglomération. Pour plus d'efficacité, il est possible d'utiliser des matériaux épais (pavés...).

► Les **bandes rugueuses** servent à annoncer un danger. Elles ne doivent pas être situées à moins de 100 m d'une habitation, ni dans une courbe. Il est nécessaire de laisser une bande libre de 50 cm pour les 2 roues, voire un débord sur la voie de circulation opposée pour éviter les contournements. Elles s'accompagnent d'un panneau de signalétique et d'une ligne continue.



▲ Présignalisation dans un virage



▲ Pavés collés ou « Imprimé »



▲ Bandes rugueuses avec débordement

Source CAUE 89



# LES AMENAGEMENTS

## En entrée d'agglomération

Le passage de la route à la rue doit être affirmé. Les aménagements doivent créer un « effet de porte » afin de bien marquer la transition entre le milieu interurbain et le milieu urbain, tout en contraignant les usagers à respecter la vitesse réglementaire.



Traitement d'un seuil d'entrée où la complémentarité des aménagements de voie et de paysage apporte une lecture plus efficace des lieux.

Source : « La traversée de bourg », CAUE de Seine-Maritime



▲ Entrée d'agglomération | terre-plein en prairie fleurie



▲ Seuils | effet de porte grâce aux arbres

# LES AMENAGEMENTS

## Dans l'agglomération

En centre bourg, la vitesse élevée des automobilistes est en grande partie le résultat de conditions spatiales favorables. Largeur des voies et vues dégagées lointaines. Aujourd'hui, ces conditions affectent considérablement le confort des riverains en favorisant l'augmentation de la vitesse et du trafic.

### Solutions :

Travailler sur le paysage le cadre de vie penser aux usages avant de mettre en place de simples restrictions, passer de la route à la rue.

Un aménagement sur l'ensemble de la traversée est toujours mieux qu'une somme d'aménagements ponctuels.



▲ L'espace urbain absorbe la voirie obligeant le conducteur à adapter son comportement, Souillac (33)  
Source : [www.conceptpaysagefgalinet.jimdo.com](http://www.conceptpaysagefgalinet.jimdo.com)



▲ Trottoir planté | séparation des flux



▲ Trottoirs enherbés | soulignent les entrées et le chemin piéton



# LES AMENAGEMENTS

## Les Solutions :

Réduire la vitesse et améliorer le confort des piétons peut s'envisager de différentes manières selon le contexte et les objectifs.

## SIGNALÉTIQUE

L'absence de marquage axial tend à diminuer la vitesse des véhicules, le changement de priorité (priorité à droite par exemple) dès lors qu'il est possible permet lui aussi de réduire la vitesse des véhicules sur l'axe principal.



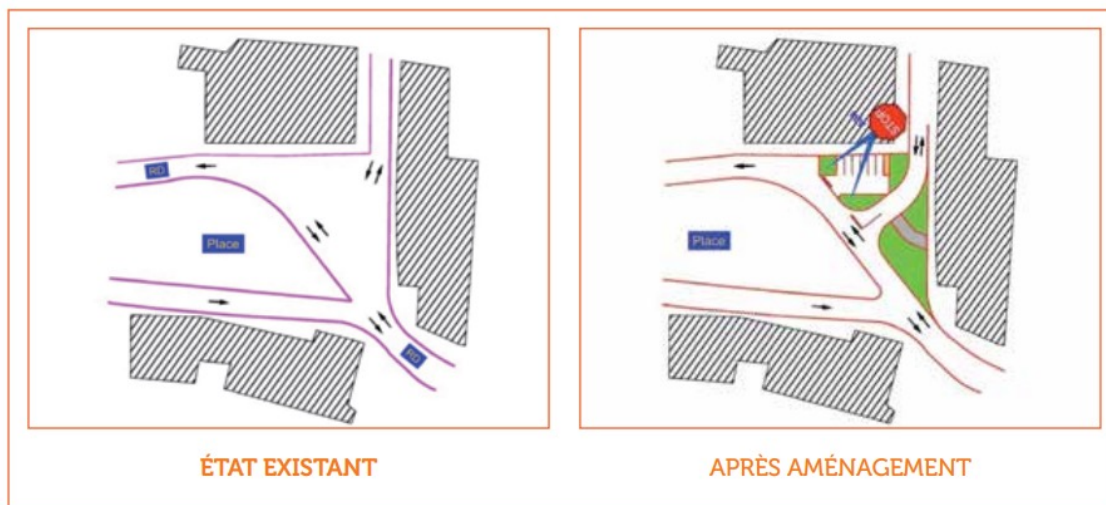
Traversée de Villers-Bretonneux avant et après aménagement passage en priorité à droite en remplacement des stops.

# LES AMENAGEMENTS

## LES CARREFOURS

Les carrefours sont les éléments à travailler pour permettre de sécuriser l'ensemble des usagers mais aussi pour regagner de l'espace public dès lors que cela est possible.

*Exemple de réaménagement d'un carrefour*



▲ **Changement de revêtement** | pour marquer le carrefour



Aménagement du carrefour à Ribemont sur Ancre avec valorisation du monument aux morts et l'entrée du centre archéologique.



# LES AMENAGEMENTS

## LES ZONES 30

C'est un espace public où l'on cherche à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulatoire en abaissant la vitesse maximale autorisée pour les véhicules, soit 30 km/h. La mise en place de cette zone doit favoriser la mixité des usages en facilitant les traversées pour les piétons et la cohabitation des cyclistes avec les véhicules motorisés sur la chaussée.

Elle peut être plus ou moins étendue et d'une longueur minimale conseillée de 200 mètres. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation spécifique et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

Cette zone n'est pas limitative à une seule voie : elle peut englober un ensemble de voiries adjacentes. La signalisation ne suffisant souvent pas pour la lisibilité et la crédibilité d'une zone réglementée, il est nécessaire que **des aménagements la complètent**. La priorité à droite, règle de base de gestion des priorités entre véhicules, est préconisée dans ces zones. **Le double sens cyclable** est de fait **autorisé** en cas de sens unique d'une voie.

*Exemple d'un ensemble de voirie traité en Zone 30  
comportant la création d'un carrefour surélevé*



Source : audit de sécurité, RD 856 à Bincy, 2012

# LES AMENAGEMENTS

## LES ZONES DE RENCONTRE

C'est une section où circule l'ensemble des usagers de la route. Cependant, dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse y est limitée à 20 km/h. L'objectif de cette zone est la création d'un espace public où la vie locale est développée et prépondérante.

Le piéton est présent et les autres usagers partagent la chaussée avec lui. La zone de rencontre est donc une voirie urbaine qui peut être constituée d'une rue, englober une place ou un ensemble de voirie. Elle peut être plus ou moins étendue. Ce type de zone est observé dans les hypers centres où la densité du bâti et la vie locale (commerces, écoles, mairie,...) sont fortement visibles.



Exemple d'un ensemble de voirie traité en zone de rencontre prévoyant un changement de revêtement de la chaussée



Source : audit de sécurité RD 945 à Château-Renaudin 2022

# LES AMENAGEMENTS

---

## Les Solutions :

### LES CHICANES

consiste en un décalage de l'axe de la chaussée avec une déflexion significative de la trajectoire et un déport latéral supérieur à 2 m pour une chicane unilatérale. Elles peuvent également accueillir un refuge pour piéton dans l'.

La vocation de ce dispositif fréquemment aménagé en entrée d'agglomération est de ralentir les véhicules en modifiant leur trajectoire. Pour des raisons de visibilité et de dynamique des véhicules, l'implantation d'une chicane dans une courbe, en sommet de côte ou sur une chaussée à plus d'une voie par sens de circulation est vivement déconseillée. Pour les convois agricoles, il peut être prévu des surlargeurs franchissables ou des accotements renforcés.

Il est important de penser à la place du vélo dans le cadre de leur aménagement.



Chicane d'entrée de la commune de Sains-en-Amiénois.



# LES AMENAGEMENTS

## Les Solutions :

### LES TERRE-PLEINS OU NEUTRALISATION AXIALE

Ils sont utilisés principalement en entrée d'agglomération pour dévier l'axe de circulation. Ils peuvent être également mis le long de la traversée de l'agglomération. Ils peuvent être réalisés en peinture (double ligne blanche sans zébras glissants et coûteux), avec des bordures franchissables ou des pavés (pour les transports exceptionnels et engins agricoles), plantés d'essence peu contraignantes (attention à la sécurité des agents d'entretien).



*Vignacourt : Neutralisation axiale qui réduit visuellement la largeur de chaussée*



Traversée de Longueau.



# LES AMENAGEMENTS

## Les Solutions :

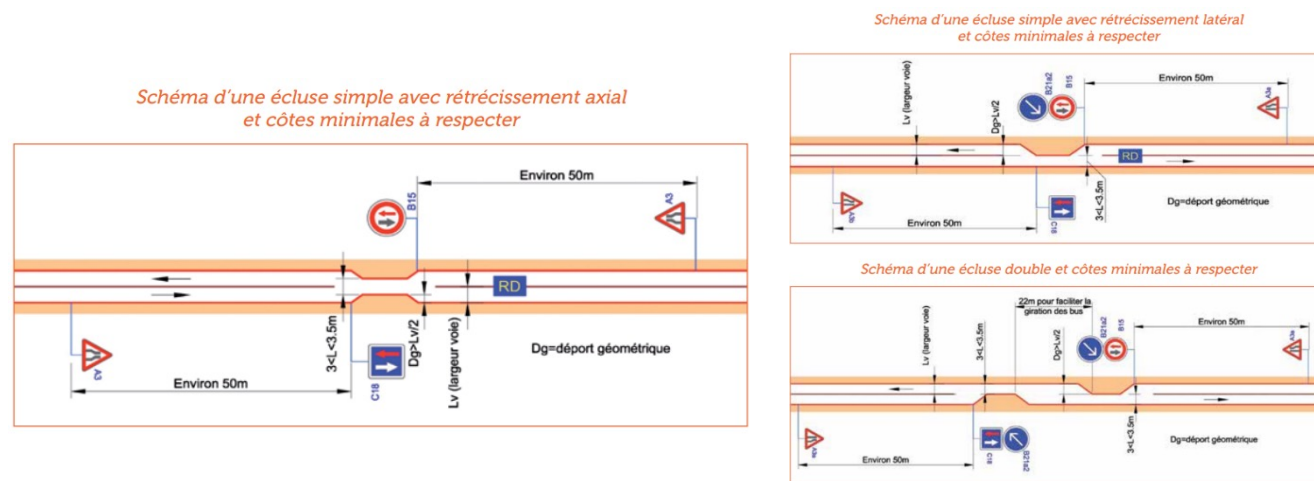
### LES ÉCLUSES

Les écluses impliquent une circulation alternée limitant la vitesse. Ne nécessitant pas d'emprise supplémentaire, elles peuvent être installées en milieu contraint. Cependant ce dispositif a une efficacité limitée en dehors des heures d'affluence et nécessite une bonne visibilité pour éviter tout effet de surprise. Il faut savoir qu'un rétrécissement de chaussée n'implique pas d'imposer un sens prioritaire (qui incite à la vitesse des véhicules, prioritaires ou non). Elle est souvent couplée avec du stationnement ou un arrêt de car.

Les aménagements doivent respecter le dimensionnement indiqué dans le guide du CEREMA et permettre ainsi la circulation des véhicules agricoles et des convois exceptionnels.

**Les largeurs de voie** inférieures à 3,50 m peuvent entraîner des contraintes trop fortes pour les engins agricoles qui risquent de heurter les bordures. Dans ce cas, des adaptations doivent être apportées pour **rendre une partie de la chicane ou de l'écluse franchissable** en baissant notamment les bordures.

Une largeur minimale de 3,50 m franchissable est donc à privilégier.



# LES AMENAGEMENTS

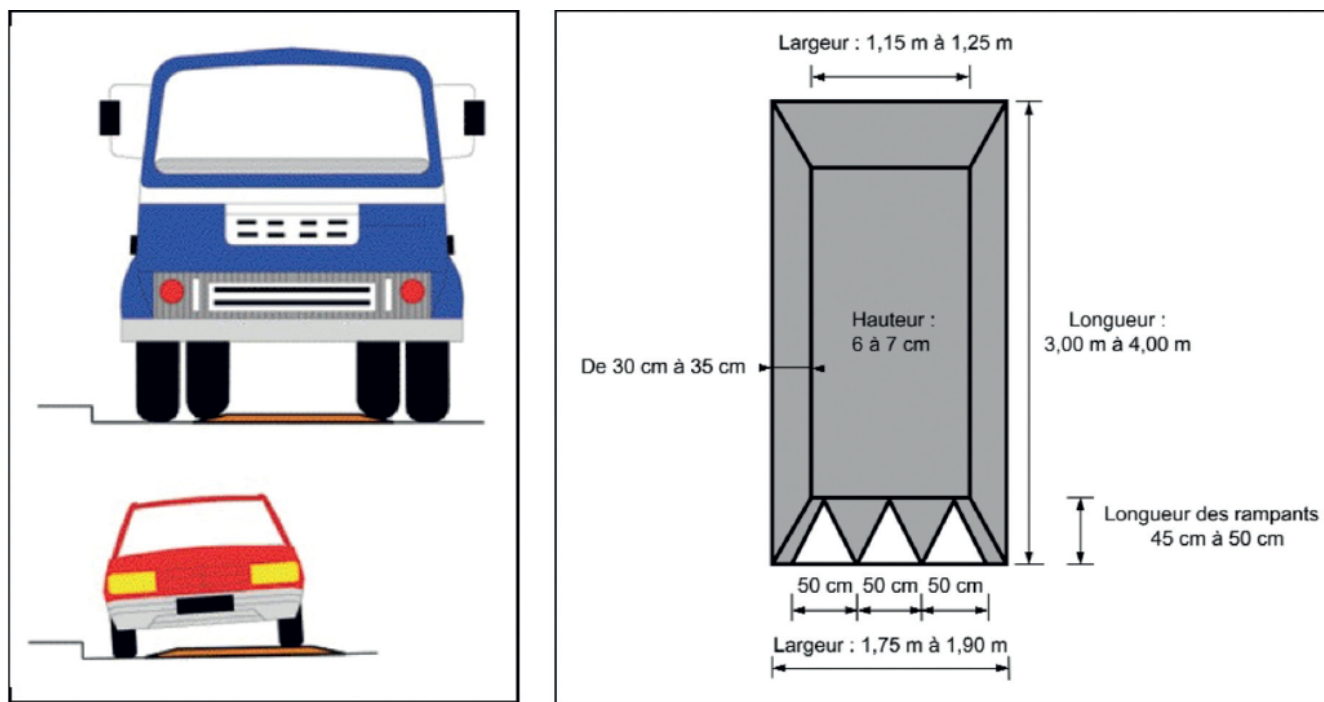
## Les Solutions complémentaires :

### LES SURELEVATION DE CHAUSSEE

Il existe 4 sortes de surélévation dont l'implantation se fait en section limitée à 30 m/h ou en zone 30. Ces aménagements n'ont pas pour seul objectif la réduction de la vitesse, mais offrent également des opportunités intéressantes pour requalifier un espace public, faciliter la traversée des piétons - notamment des personnes à mobilité réduite.

#### Les coussins

Ces dispositifs sont prévus pour des zones agglomérées dont la vitesse est limitée à 30 km/h. Les coussins, s'ils respectent les règles de conceptions, sont prévus pour ne pas impacter les véhicules à gros gabarit et limiter l'effet de surélévation. Pour des raisons de pérennité, ces coussins doivent être réalisés en dur et non en éléments vissés au sol qui ne tiennent pas dans le temps.



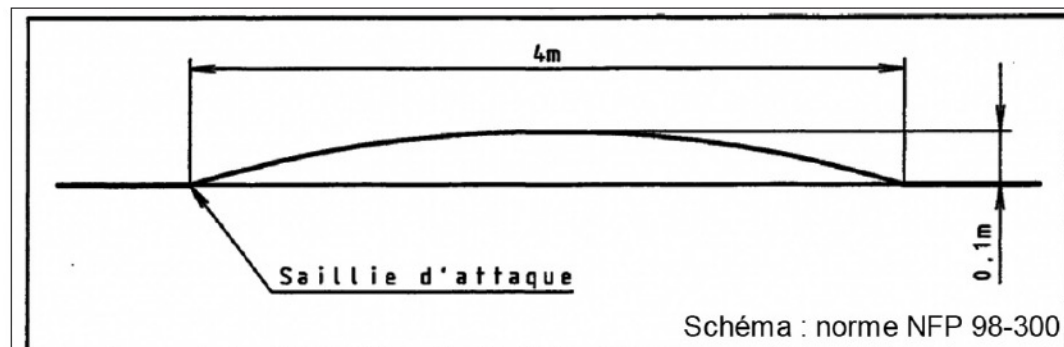
Extraits guide CERTU

# LES AMENAGEMENTS

## Les Solutions complémentaires :

### Les ralentisseurs de type dos d'âne

Ces aménagements sont à éviter en présence de trafic poids-lourds et de trafic agricole. Au-delà du bruit qu'ils peuvent engendrer lorsque les véhicules circulent avec des bennes à vide, les freinages et secousses peuvent endommager les systèmes hydrauliques et les bras de force des engins attelés, déséquilibrer les chargements des remorques.

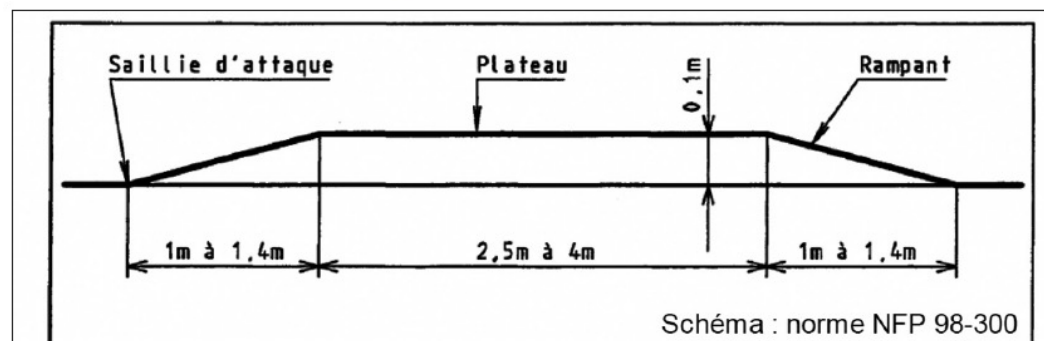


- hauteur : 0,10 m  $\pm$  0,01 m (tolérance de construction)
- longueur : 4 m  $\pm$  0,20 m (tolérance de construction)
- saillie d'attaque du dos d'âne :  $\leq$  0,005 m

(Extrait du guide CERTU Ralentisseurs état de l'art 2009)

### Les ralentisseurs trapézoïdaux

Les ralentisseurs trapézoïdaux sont moins agressifs que les dos d'âne. Ils doivent être positionnés à bon escient et dans un contexte où le trafic poids-lourds et agricole est limité. Tout comme les dos d'âne, ils ne peuvent être implantés sur des routes où le trafic est supérieur à 3 000 véhicules en moyenne journalière annuelle. Leur utilisation est interdite sur les voies empruntées régulièrement par des lignes de transport public de personnes ainsi que celles desservant des centres de secours sauf accord préalable des services concernés.



- pente des rampants : de 7 % à 10 %
- hauteur : 0,10 m  $\pm$  0,01 m (tolérance de construction)
- longueur du plateau : comprise entre 2,50 m et 4 m, à 5 % près
- saillie d'attaque du rampant :  $\leq$  0,005 m

La longueur totale doit donc être comprise entre 4,5 et 6,8 mètres et la pente des rampants entre 7 % et 10 %.

(Extrait du guide CERTU Ralentisseurs état de l'art 2009)



# LES AMENAGEMENTS

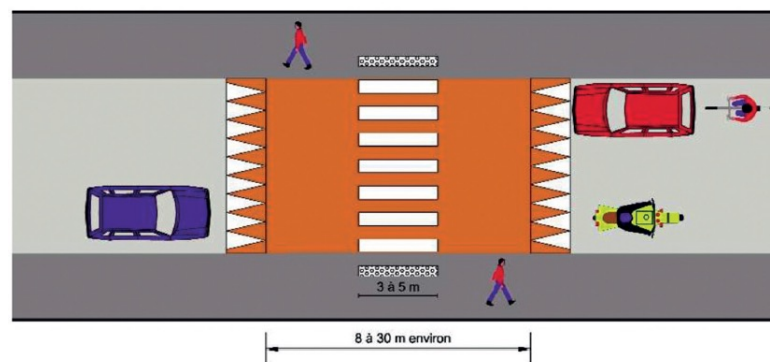
## Les Solutions complémentaires :

### Les plateaux

Les plateaux ne font l'objet que de recommandations.

La hauteur des plateaux doit être celle du trottoir moins 2 cm sans jamais dépasser 15 cm. Les pentes des rampes d'accès doivent être comprises entre 5 % et 10 % sans dépasser les 7 % en cas de la présence d'une ligne régulière de transport en commun. Cette limitation peut également s'appliquer en cas de présence d'un trafic agricole reconnu et significatif.

La longueur minimum d'un plateau est de 8 mètres, portée à 12 m en cas de circulation de bus articulé. Cette longueur peut également s'appliquer en cas de présence d'un trafic agricole reconnu et significatif.



▲ Plateau | mise en valeur de l'arbre et l'église



▲ Plateau en section courante



▲ Plateau en carrefour

# LES AMENAGEMENTS

## Les Solutions complémentaires :

### Les feux récompenses

La réglementation a évolué pour donner une assise sur les feux verts-récompense hors intersection et passage piétons. Il est également possible de micro-réguler les carrefours et les passages piétons à feux, afin de crédibiliser les feux, mais sans promesse de récompense.





# LES AMENAGEMENTS

## Les Solutions complémentaires :

### L'assainissement des eaux pluviales

L'aménagement des traverses d'agglomération permet également d'avoir une gestion de l'eau avec une infiltration linéaire en accotement sans envoyer les eaux au point bas de la chaussée.



▲ **Chemin de l'eau** | façonne l'espace public



▲ **Bordure interrompue** | guide l'eau à la noue



▲ **Bordure végétale** | récupère les eaux de la chaussée



▲ **Fossé** | planté d'une végétation colorée



Traversée d'Abbeville dans le cadre de l'aménagement de la véloroute  
callée de Somme



# COMMENT INITIER UN PROJET POUR UNE TRAVERSEE D'AGGLOMERATION PAR UNE RD

---

## Un premier contact avec les services du Département les agences routières porte d'entrée

Les contacts et références sont indiqués dans l'annexe 5.2 du règlement de la voirie départementale.

Demande éventuelle de comptage auprès du département (prestations payantes)

Analyse de l'infrastructure par le service Sécurité des infrastructures

**OBJECTIF** : la définition des besoins

## ELLE PERMET :

- > d'analyser et pré-diagnostiquer le site de projet avec différents acteurs (par un diagnostic en marchant par exemple), afin de définir le périmètre de réflexion
- > de fixer les objectifs transversaux :
  - sécurité
  - amélioration des usages
  - changement d'image
  - complémentarité avec des projets connexes (revitalisation centre bourg, bâtiment public à réhabilité...)
  - lutte contre le réchauffement climatique
  - limiter les ruissellements
  - identifier les contraintes et enjeux de gestion
  - etc.
- > d'imaginer avec les acteurs de conseil des scénarios à étudier
- > de contacter les gestionnaires et concessionnaires afin de préciser les contraintes et enjeux techniques
- > etc.

# IDENTIFIER LES INTERLOCUTEURS

---

## LES CONSEILLERS

Les services du Département  
Le CAUE

## LES GESTIONNAIRES DE RESEAUX

La Direction des routes du Département  
Les concessionnaires des réseaux (Enédis, GRDF, Orange, délégataires eau...)  
Autorité organisatrice des transports  
Service de la Région pour les transports en commun

## LES MAÎTRES D'OEUVRES DE L'ESPACE PUBLIC

Paysagistes concepteurs  
Bureaux d'études Voirie et réseaux divers

## MAIS AUSSI/SURTOUT LES USAGERS

Habitants, résidents, écoliers...  
Commerçants  
Agriculteurs...

## ET LES GESTIONNAIRES FUTURS DE L'ESPACE

Élus  
Services techniques communaux  
Entreprises privées le cas échéant

# FINANCEMENT DE L'OPERATION

---

La commune maître d'ouvrage de l'opération pour l'ensemble des travaux d'aménagement y compris la structure de chaussée en cas d'élargissement nécessaire pour la réalisation de chicane ou de modification de tracé de la route.

Le Département accompagne ces travaux avec la reprise de la couche de roulement.

Financements envisageables :

- les amendes de police
- une aide 40% du montant H.T. des travaux pour les études et aménagements de sécurité dans les traverses d'agglomération (incluant la part de financement au titre du dispositif des amendes de police)
- une aide de 40% du montant H.T. des travaux pour les études et travaux pour les aménagements cyclables s'ils correspondent à des besoins identifiés dans le schéma cyclable départemental avec un plafond de 170 000€/ kilomètre.
- une aide éventuelle dans le cadre de la politique territoriale du Département suivant le projet
- les aides de l'Etat DETR et DSIS suivant le projet.