

A photograph of a road with several cars driving away. A speed limit sign for 80 km/h is visible on the right side of the road. The background is filled with green trees and foliage.

Sécuriser les traversées de nos villages et développer les mobilités actives

Atelier Thématique
du 13 novembre 2023
Ailly sur Noye

Pour traiter ce dossier

- Loïc Fages & Sylvain Charbonnier,
Assistants parlementaires du Sénateur Rémi Cardon
- M Bertrand Deboudt
Chef de projet mobilités actives et sécurité des transports , Cerema
- M Hubert de Jenlis, Anthony Brood et Alain Machu
Département de la Somme
- Vous,
Elus locaux présents ce soir





Vos attentes

Ordre du jour

Le contexte et les enjeux

- Quelques chiffres
- Quelques témoignages
- Principales problématiques

Les actions concrètes et les bonnes pratiques

- Comment partager l'espace public aux différents usages
- Quelques fausses bonnes idées

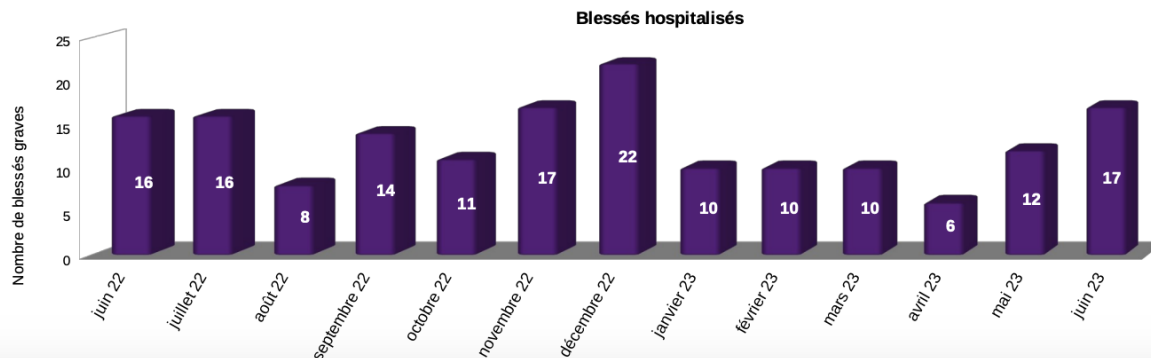
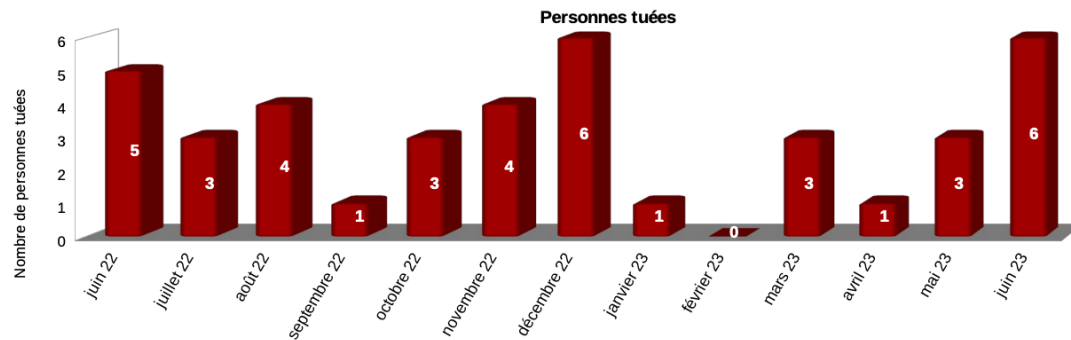
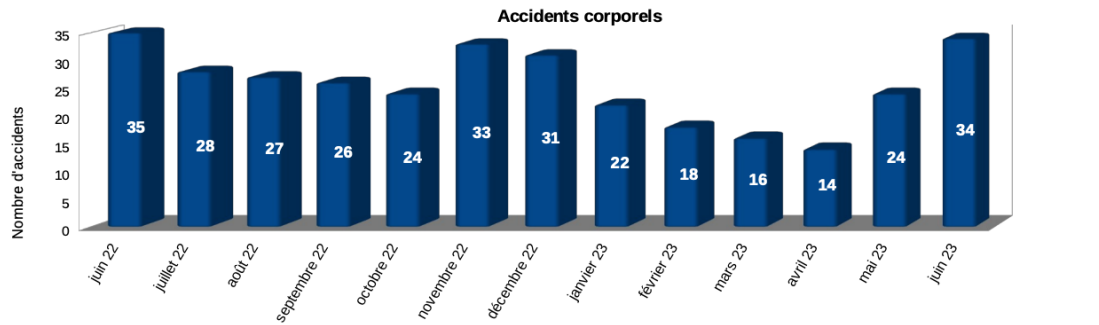
Les aides

- Techniques
- Financières

Pour aller plus loin...

Le contexte

Quelques chiffres



Sécurité routière : Baromètres mensuels juin 2022 - juin 2023, Préfecture de la Somme

- Si dans le département de la Somme, la tendance depuis 2012 est celle d'une diminution du nombre des morts sur les routes, ce chiffre oscille néanmoins en fonction des années pour atteindre des pics comme en 2012 (52 tués) ou 2016 (44) ou des creux comme en 2013 (40) ou encore en 2017 (40). Mais, dans tous les cas de figure, le département de la Somme ne parvient pas pour l'instant à la déclinaison locale de l'objectif national qui est d'atteindre 20 morts par an à partir de 2020.
- Les accidents mortels ont lieu à 70 % sur les routes départementales et sur le réseau communal à 16 %. Les 15-29 ans représentent la tranche d'âge la plus touchée par des accidents mortels (32%), suivie par celle des 45-64 ans qui représentent 25 %. Dans le département de la Somme, les accidents mortels sont liés à la consommation de stupéfiants (10%) et d'alcool (24%). Tandis que la vitesse reste la première cause des accidents non mortels (52% pour l'année 2016).

Source : Document général d'orientations de la sécurité routière 2018-2022, Préfecture de la Somme

La quadrature du domaine public

- Assez large pour les tracteurs
- Véritable autoroute pour les voitures
- Plus peur pour sa voiture que pour les piétons
- Malheureusement pas de solution magique
- Forcément un compromis

ZOOM sur la hiérarchisation de la voirie

Faciliter la cohabitation des usages et usagers

- **Hiérarchiser** la voirie : aménager selon la fonction de chaque rue
- **Modérer** la vitesse et le trafic : un préalable à la **cohabitation** en **sécurité**
- **Rééquilibrer l'usage de l'espace public au profit des modes actifs...** ceci implique moins d'espace pour les modes motorisés (circulation et stationnement)
- Passer **de la route à la rue**
- **Cohabiter** dans l'espace public : utiliser les outils d'**apaisement** des vitesses (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes)

Les actions concrètes et les bonnes pratiques



Le feu récompense

Les feux tricolores dits "récompense", qui passent au vert lorsque les limitations de vitesse sont respectées, sont autorisés depuis 2021. Ce feu "comportemental" détecte les véhicules en approche ainsi que la vitesse des usagers et passe au vert lorsque ceux-ci respectent la limitation de vitesse.



FEUX ET RÉGULATION

Des **outils** au service d'une circulation plus apaisée, plus sûre, plus fluide.
Des outils **qui donnent des résultats** s'ils sont implantés au bon endroit, bien réglés et bien maintenus.

**FEU VERT
RÉCOMPENSE**
**EN SECTION
COURANTE**



JAMAIS
de FEU VERT
RÉCOMPENSE en
carrefour ou sur
passage piéton

FEUX ET RÉGULATION

Des **outils** au service d'une circulation plus apaisée, plus sûre, plus fluide.

Des outils **qui donnent des résultats** s'ils sont implantés au bon endroit, bien réglés et bien maintenus.

**FEUX MICRO-
RÉGULÉS**
**EN CARREFOUR
OU SUR
PASSAGE
PIÉTON**



Le capteur détecte l'arrivée d'un véhicule: **LE FEU PASSE AU VERT**, car il n'y a aucun autre usager à l'intersection (véhicule ou piéton).



Le capteur détecte l'arrivée d'un véhicule: **LE FEU NE PASSE PAS AU VERT**, car un autre usager (véhicule ou piéton) est arrivé en premier à l'intersection.



Même règle sur un passage piéton sans carrefour.

Feu récompense

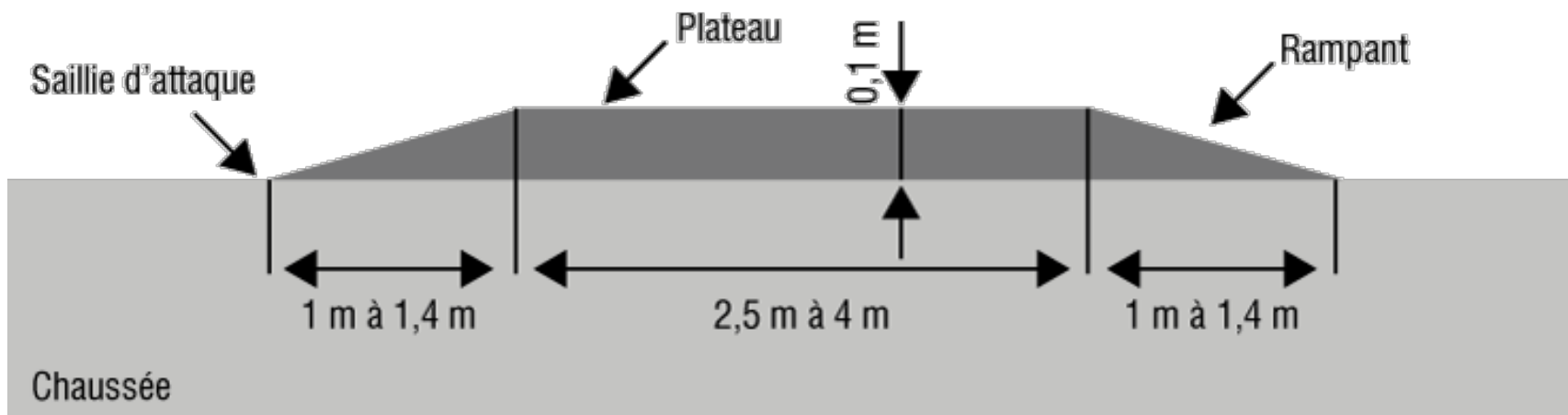
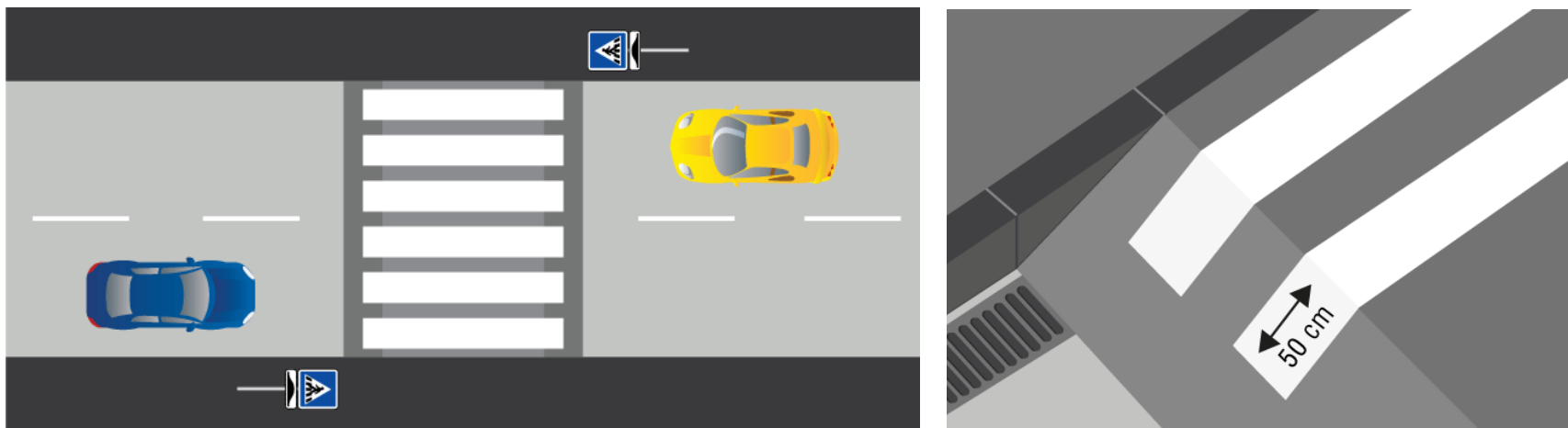
- Ne peut être placé aux endroits les plus utiles : ces feux ne sont valables qu'en agglomération et ne peuvent être installés au niveau des passages piétons, des intersections et à proximité du panneau d'entrée d'agglomération.
- Les feux dits "sanction", qui passent au rouge lorsque l'utilisateur dépasse les limitations de vitesse, demeurent quant à eux interdits.
- Coût : ~6000€HT posé



Les ralentisseurs

- Le ralentisseur trapézoïdal est une surélévation de la chaussée occupant toute la largeur de celle-ci et qui s'étend sur une longueur comprise entre 2,50 et 4 mètres (longueur du plateau). Il comporte obligatoirement un passage piéton sur toute sa longueur.
- Ces aménagements doivent être soit combinés entre eux, soit avec d'autres aménagements concourant à la réduction de la vitesse. Lorsqu'ils sont combinés, ils doivent être distants entre eux de 150 mètres maximum.





L'implantation des ralentisseurs trapézoïdaux est généralement adaptée :

- Pour les voies à trafic modéré à faible (inférieur à 3 000 véhicules/jour) ;
- Sur une section de voie à vitesse localement limitée à 30 km/h, faisant partie de l'ensemble urbain limité à 50 km/h ;
- Dans une Zone 30 ou en entrée de cette zone.



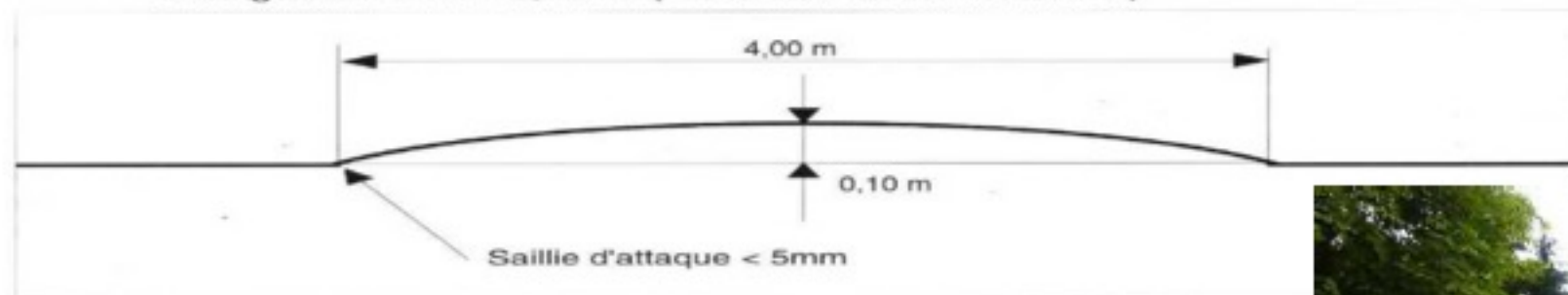
Peut nécessiter des travaux d'évacuation des eaux pluviales

Ralentisseurs

RALENTISSEUR DE TYPE DOS D'ÂNE 3.1

Le profil en long du ralentisseur de type dos d'âne est de forme circulaire.
Ses dimensions sont :

- hauteur: $10\text{ cm} \pm 1\text{ cm}$ (tolérance de construction)
- longueur: $4\text{ m} \pm 0,20\text{ m}$ (tolérance de construction)



Ses conditions de réalisation sont mentionnées dans le décret de 1994 :

- **interdit dans les voies supportant un trafic > 3.000 véh./jour en MJA**
- **interdit sur les voies supportant une ligne régulière de TC**

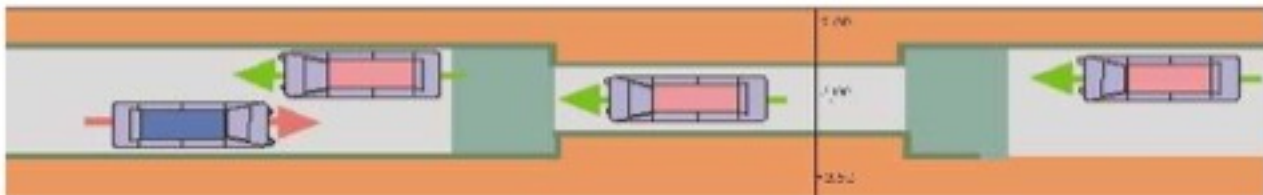
Chicanes

- 17m-2d
- Simple ou double
- Sans modification



Écluses

- Priorité alternée
- Jusqu'à 1000 UVP/h
- Prévoir une structure adaptée si PL



Zones de stationnement

- Il est également possible de créer des zones de stationnement qui fassent office de chicane.
- Ce qui permet de faire ralentir les véhicules tout en développant les zones de stationnement dans la commune.

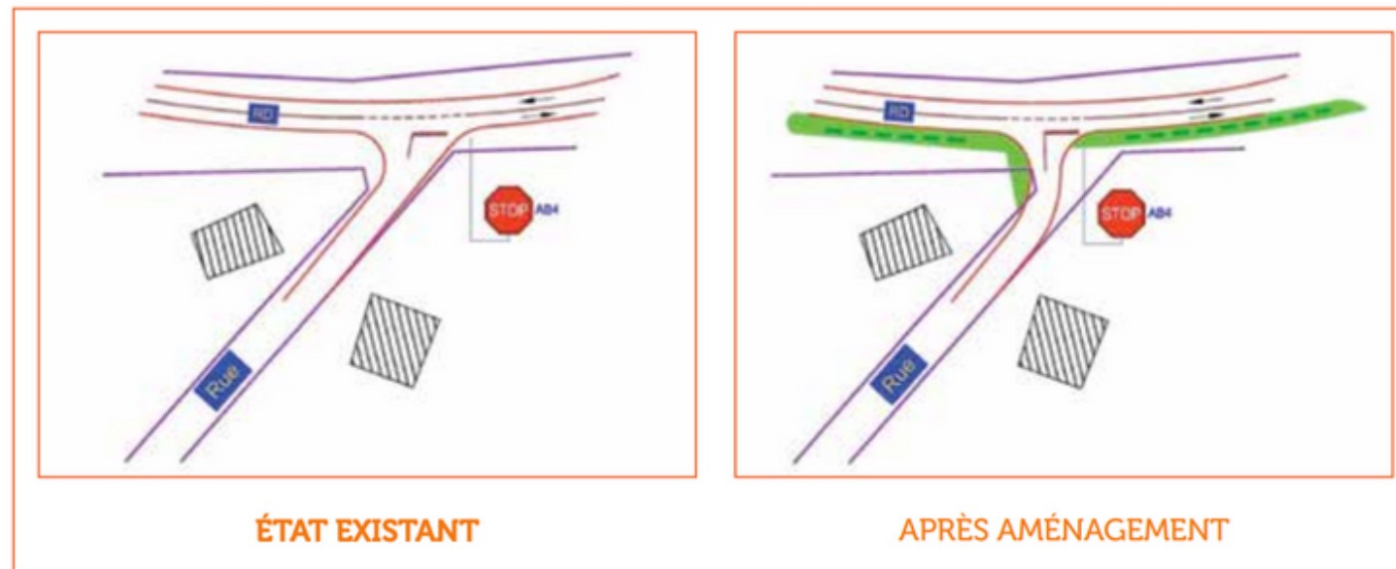




La fausse bonne idée du STOP

Une des problématiques des zones de transition est la monotonie de ces dernières et l'absence d'évènement structurant permettant la création de temps fort le long de la voie. Les carrefours peuvent jouer ce rôle d'évènement, à condition toutefois d'être lisibles et de ne pas créer de problèmes de sécurité liés à une mauvaise visibilité par exemple. Lorsqu'un carrefour est peu lisible (déboché biais, carrefour trop évasé,...), il peut être envisagé de le réaménager. Dans cet esprit, un changement de priorité peut même être envisagé mais dans ce cas, une simple signalétique verticale (panneau stop) n'est absolument pas suffisante et pourrait créer une situation accidentogène sans réel réaménagement du carrefour.

Exemple de réaménagement d'un carrefour



Aménager la voirie pour les cyclistes : une obligation légale

En milieu urbain, cette obligation est inconditionnelle



La loi d'orientation des mobilités réaffirme l'obligation pour les gestionnaires de la voirie de mettre en place des aménagements cyclables lors des rénovations de voie. **En milieu urbain, cette obligation est inconditionnelle**

« À l'occasion des réalisations ou des rénovations des **voies urbaines**, ... 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. »

Hors agglomération, le gestionnaire de la voirie, en lien avec l'autorité organisatrice de la mobilité, est tenu **d'évaluer le besoin de réalisation d'un aménagement cyclable**, ainsi que sa faisabilité technique et financière. Cette évaluation est rendue publique.

Article L 228-2 et L228-3 du code de l'environnement

LEVER LES FREINS À L'USAGE DU VÉLO ET DE LA MARCHÉ?

Usagers

Freins

- Manque d'aménagements, d'espaces
- Défauts d'entretien (trottoirs...)
- Sentiment d'insécurité
- Vitesse et trafic des véhicules motorisés
- Crainte du vol pour le vélo

Motivations

- Bienfaits sur la santé
- Autonomie
- Efficacité
- Confort
- Economique
- Plaisir et découverte du territoire

Collectivité

- Aménagements jugés inutiles : peu d'usagers à priori
- Aménagements jugés trop coûteux
- Prédominance de la voiture

- Vitalité économique (commerce local)
- Création de lien social
- Réduction de l'emprise sur la voirie
- Réduction des nuisances (sonores et de pollution de l'air)



Le Chaucidou ou la CVCB

Les « chaucidous », contraction de chaussées à circulation douce, sont des routes composées d'une voie centrale pour les véhicules motorisés et de deux bandes latérales pour les piétons et cyclistes. Les chaucidous sont limités au maximum à 70 km/h.

LA CHAUSSÉE À VOIE CENTRALE BANALISÉE (CVCB)



La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est un outil permettant de prendre en compte les cyclistes **dans les cas rares où les contraintes géométriques et circulatoires rendent impossible le recours aux aménagements cyclables traditionnels.**

Le niveau de service proposé aux cyclistes par la CVCB est inférieur à celui offert par les aménagements cyclables dédiés. En effet, les véhicules motorisés sont par défaut autorisés à circuler (pour se croiser), s'arrêter et stationner sur la rive.

La chaussée à voie centrale banalisée

- **Vitesses**
 - 50 km/h ou 70 km/h
- **Trafic**
 - Routes à trafic faible à modéré
 - max **4000 véh/j** suivant les configurations
- **Largeur de rives**
 - 1,50 m minimum



<https://www.cerema.fr/fr/actualites/chaussee-voie-centrale-banalisee-amenagement-mieux-compris>

La voie verte



« Voie verte : **route** exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers, des piétons et des cavaliers. Par dérogation, les véhicules motorisés mentionnés à l'article R. 411-3-2 peuvent également être autorisés à y circuler dans les conditions prévues au même article ; »

=> La voie verte est une route, indépendante d'une voirie générale : elle ne peut être implantée sur un trottoir

=> Niveau de service altéré si les rencontres/interactions sont trop fréquentes : un aménagement d' « équilibre », possible quand les flux sont modérés

TABLEAU D'AIDE À LA DÉCISION ISSU DES RECOMMANDATIONS ALLEMANDES

(source ERA)

TRAFIC
CUMULÉ
PIÉTONS +
CYCLISTES
(NOMBRES DE
PASSAGES PAR
JOUR)

LARGEUR
MINIMUM DE VOIE
VERTE (EN M)

1000 ET MOINS

3 M

1 300

3,5 M

1 600

4,0 M

Selon les opportunités, déployer des aménagements cyclables dédiés (voie verte déconnectée du réseau routier classique : Chemins d'exploitation, Chemins ruraux...) pour contribuer à l'agrément du réseau





Point de vigilance

Le trottoir ne peut être ...



...ni un espace partagé



...ni une voie verte



...ni une aire piétonne ou une zone de rencontre



...ni une piste cyclable...

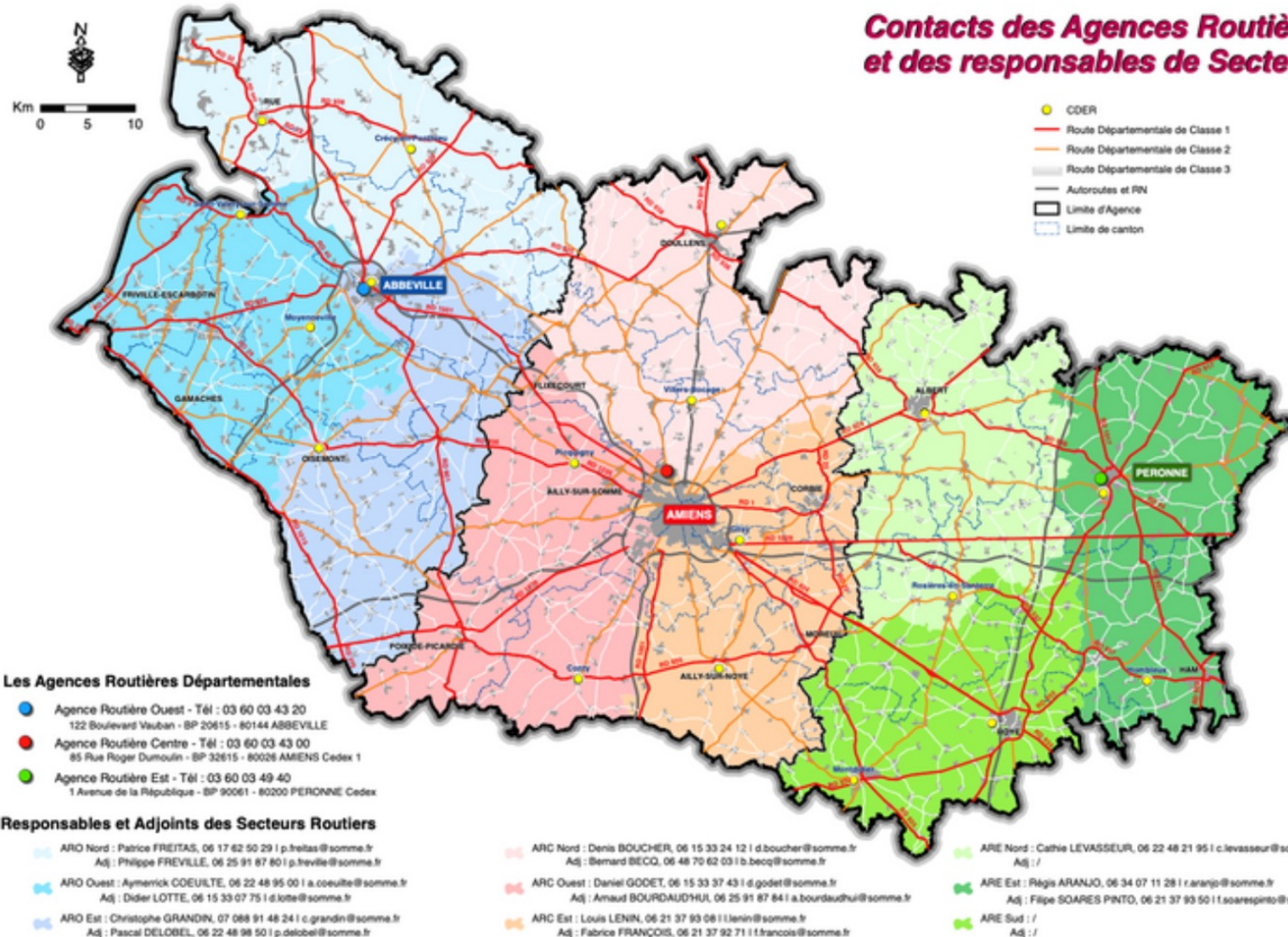


Les aides techniques et financières

Contacts des Agences Routières et des responsables de Secteurs

Agences routières départementales

- Agence Routière Ouest
Tél : 03 60 03 43 20
- Agence Routière Centre
Tél : 03 60 03 43 00
- Agence Routière Est
Tél : 03 60 03 49 40



COMS I 801 FIM - Mars 2022
 RD MAJ CONTACT AG ROUTIERE
 Sommaire - CDER - IGN



Guide(s) du Cerema

- Le Cerema met à disposition de très nombreux guides
- Permet de comprendre les avantages et inconvénients des différentes techniques
- Vous permettra d'échanger et bien comprendre les enjeux de la sécurisation des voiries
- Nous vous conseillons:

[LES MAIRES ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE : 8 LEVIERS POUR AGIR](#)

SÉCURISATION DES VOIRIES



FICHE-CONSEIL

La sécurisation des voiries est un enjeu majeur dans la Somme. Si le département a enregistré en 2022, 361 accidents et 39 décès sur les routes avec une tendance en baisse, il n'en reste pas moins que c'est toujours un mort en trop et un accident qui aurait pu être évité. La sécurisation des voiries reste donc un enjeu majeur pour les élus locaux. Dans la Somme, les communes doivent composer avec diverses réalités : un besoin nécessaire de se déplacer facilement avec son véhicule, dans un département rural où l'offre de transport ne comble pas suffisamment les besoins du quotidien et les urgences de la vie qui peuvent subvenir ; une activité économique aussi dépendante du transport routier avec l'agriculture et les entrepôts logistiques qui se multiplient dans le département, intensifiant le trafic sur nos routes communales et départementales. Enfin, c'est aussi la nécessité de développer les mobilités douces qui doit conduire l'action des communes pour un partage de la route plus sain entre chacun de ces usagers. Avec cet important cahier des charges, cette fiche conseil n'a pas vocation à répondre à toutes les réalités du territoire et à chaque cas pratique, elle constitue néanmoins un appui pour savoir à qui s'adresser, une revue des subventions mobilisables et les pistes d'aménagement envisageables.



Fiche(s) conseil(s)

- Disponible(s) sur le site: www.remicardon.fr
- Nouvelle fiche conseil disponible depuis novembre 2023
- Contacts utiles
 - Agences routières du département
 - Cerema
- Les aides et subventions
 - DSIL
 - Aides du département
 - Fonds mobilités actives

Beaucoup de subventions possibles



DSIL

Subventions « classique » : DSIL

35 % des enveloppes de la DSIL doivent être concentrés sur deux axes du grand plan d'investissement : la rénovation énergétique et le développement des nouvelles mobilités. La circulaire de janvier 2020, valable pour l'aide supplémentaire, indique qu'il est possible de financer « des projets en matière de transport durable dont le vélo (...), le développement de plateformes de mobilité et les aménagements et installations pour la pratique de mobilités actives ».

Soutien des collectivités locales: Département et Région

- Aide à l'aménagement des traverses d'agglomération : Ce dispositif permet d'accompagner financièrement les communes et les EPCI dans leurs projets d'investissement en agglomération sur les routes départementales ou la route nationale.
- Aide à l'aménagement d'itinéraires cyclables : Ce dispositif permet d'accompagner financièrement les communes et les EPCI dans leurs projets d'aménagements cyclables inscrits au schéma cyclable départemental.



Fonds de mobilités actives

Le fonds national a pour objectif de soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'itinéraires cyclables sécurisés au sein des collectivités. Il fait l'objet d'un appel à projets « aménagements cyclables » chaque année.



Pour aller plus loin...

Pour aller plus loin

Les maires et la sécurité routière : 8 leviers pour agir

Ce guide propose et détaille 8 leviers essentiels à disposition des élus pour mettre en œuvre des actions de sécurité routière locales concrètes et efficaces. Il répond également aux principales interrogations sur la sécurité routière en milieu urbain et fournit les repères et contacts indispensables à la réussite de ces actions.

Lien : <https://www.securite-routiere.gouv.fr/actualites/les-maires-et-la-securite-routiere-8-leviers-pour-agir>



Rendre sa voirie cyclable : Les clés de la réussite

Le vélo est une solution de déplacement dont les bénéfices individuels et collectifs ne sont plus à démontrer. Transformer en profondeur la voirie pour la rendre plus attractive pour les cyclistes est un des défis majeurs qui se pose aux collectivités. Un après la parution des premiers cahiers du Cerema consacrés aux aménagements cyclables temporaires, ce nouveau cahier livre huit recommandations clés pour une politique d'aménagements cyclables réussie.

Lien : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/rendre-sa-voirie-cyclable>



Contacts



Bertrand Deboudt,
*Chef de projet mobilités actives et
sécurité des transports*
bertrand.deboudt@cerema.fr

Alain Machu
*Chef de service Etudes générales
et Service sécurité des infrastructures
(par intérim) - Direction des Routes*
amachu@somme.fr

Hubert de Jenlis
hdejenlis@somme.fr

Anthony Brood
abrood@somme.fr

Sylvain Charbonnier
s.charbonnier@clb.senat.fr
06 26 50 31 17

Najib Bayoumi
n.bayoumi@clb.senat.fr
07 85 59 68 11

Loïc Fages
l.fages@clb.senat.fr
06 33 38 60 78