

SÉCURISATION DES VOIRIES



La sécurisation des voiries est un enjeu majeur dans la Somme. Si le département a enregistré en 2024, 371 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.



OÙ OBTENIR DES CONSEILS PRÉCIEUX?

Le Cerema

Le département de la Somme bénéficie d'un partenariat renforcé avec le CEREMA pour l'aménagement de la voirie. Le CEREMA est un établissement public sous tutelle du ministère de la Transition écologique qui pourra vous aider sur le diagnostic de vos chaussées, les démarches de diagnostic sur les chaudières, l'étude de l'opportunité de mise en place de bandes multifonctionnelles (BDM) sur les axes accidentogènes et l'étude sur la sécurisation des hameaux. C'est un véritable laboratoire routier départemental dont l'expertise est très pointue et précieuse pour répondre à vos attentes et mettre en forme vos projets.



Cerema

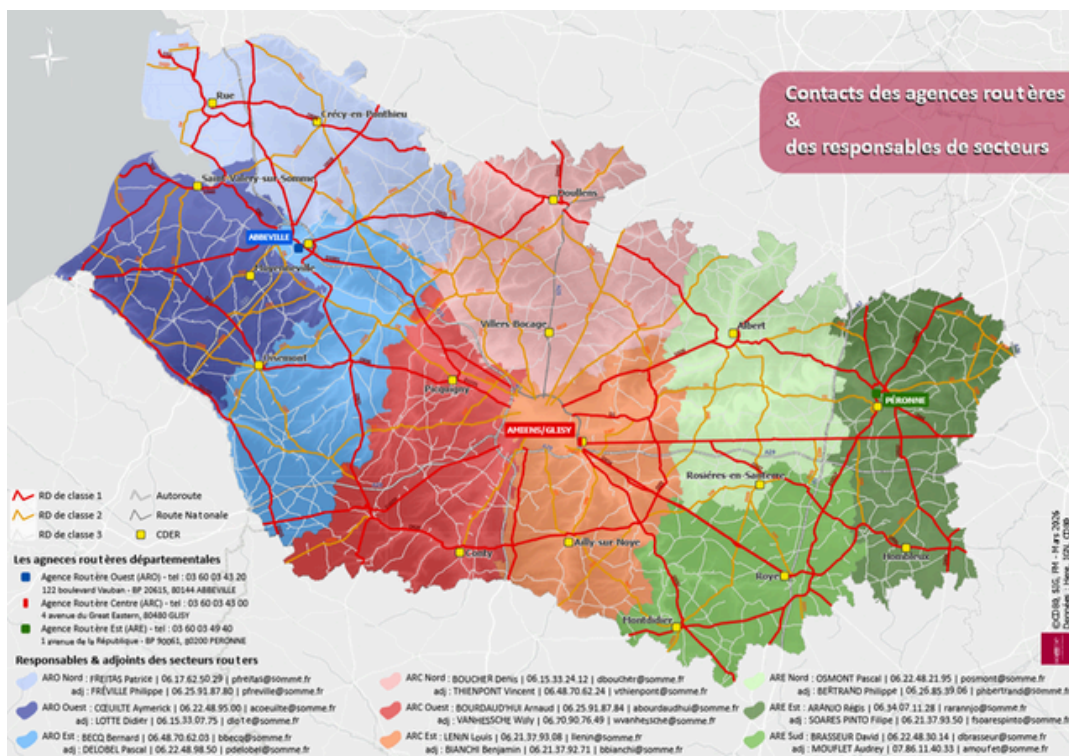
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

Tél. 03 20 49 60 00

antoine.lebel@cerema.fr

L'Agence routière départementale

Le département met à disposition 3 agences routières départementales pour vos projets d'aménagement de voirie. Les services départementaux sont un interlocuteur nécessaire pour toute concrétisation de vos projets. Aucuns travaux ne peuvent être en effet engagés sans la délibération et la signature d'une convention technique et financière avec le département. Vous trouverez à cet effet, la carte des agences routières du département ci-dessous avec les contacts pour chaque secteur de la Somme.



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

LES SUBVENTIONS MOBILISABLES

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. Le projet peut concerner : Un seul dossier par bénéficiaire et par an (phasage possible sur plusieurs années d'une même opération avec l'annualité définie par la date de démarrage de chaque phase de travaux). Les dossiers sont présentés en Commission permanente en fonction des crédits disponibles au jour du dépôt et en tenant compte de leur date de complétude. la réalisation d'aménagements destinés à améliorer la sécurité routière en favorisant une conduite apaisée ; la sécurisation et l'accessibilité des cheminements piétons et modes doux.



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. Le projet peut concerner :

- soit un itinéraire repéré dans la carte du schéma cyclable comme réseau d'intérêt local ;
- soit une liaison du quotidien (cf. potentiel utilitaire mentionné au schéma cyclable) ;
- soit une continuité en agglomération d'un axe structurant ou d'intérêt local.
- soit un itinéraire repéré dans la carte du schéma cyclable comme réseau structurant porté au niveau local ;

DSIL (Dotation de Soutien à l'Investissement Local)

Les travaux de "développement d'infrastructure en faveur de la mobilité" sont éligibles à la DSIL.



DETR (Dotation en Equipement des Territoires Ruraux)

Les travaux "concourant à des déplacement en mode doux structurants pour une cohabitation facilitée et sécurisée" sont éligibles à la DETR. Ceux-ci sont finançable à hauteur de 40% avec un plafond de dépenses de 600000 euros.

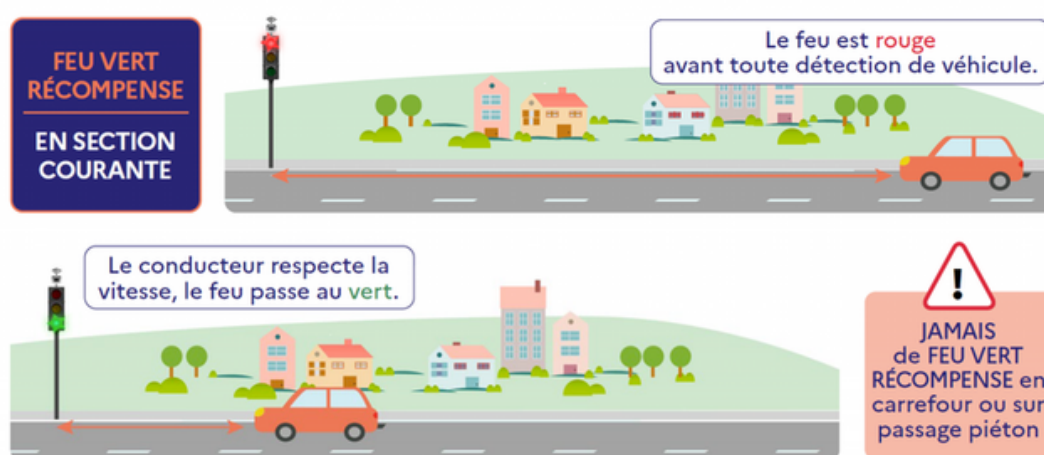
Les maîtres d'ouvrage doivent faire connaître leurs projets à la préfecture et/ou sous-préfecture, notamment s'ils peuvent être lancés rapidement et si l'obtention de la subvention conditionne le démarrage de l'opération.

LES BONNES PRATIQUES

Feux récompenses

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.

Néanmoins, 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'usager dépasse les limitations de vitesse, demeurent quant à eux interdits.



Les ralentisseurs trapézoïdaux

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.

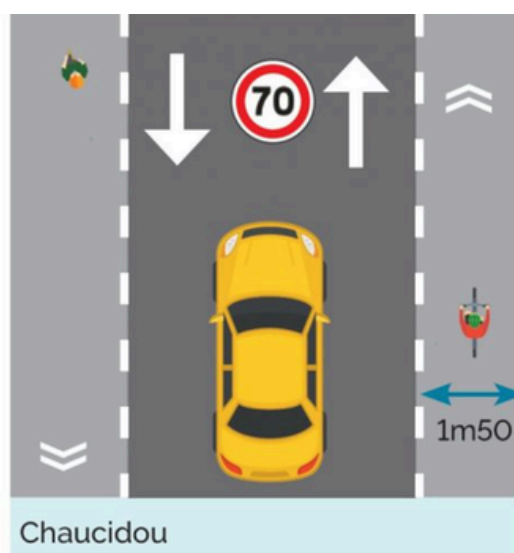
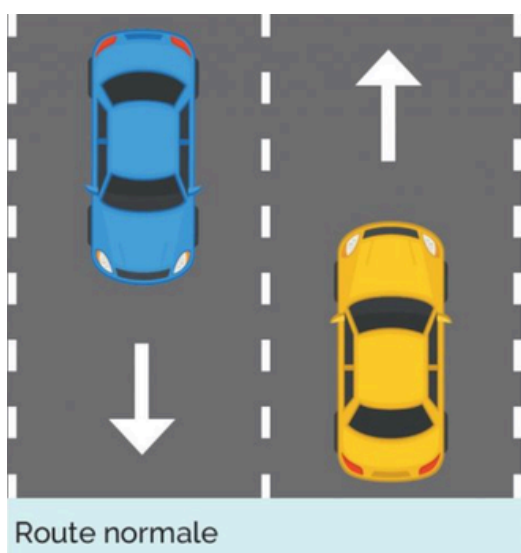


Peut nécessiter des travaux d'évacuation des eaux pluviales

LES BONNES PRATIQUES

Voie douce (chaucidou)

Pour favoriser l'usage du vélo et sécuriser sa pratique, le Département aménage des chaucidou sur plusieurs routes départementales secondaires. Les « chaucidou », 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 chaucidou sont limités au maximum à 70 km/h. Le principe est de traiter les axes à fort potentiel cyclable et piéton qui ont été repérés dans le cadre du schéma cyclable départemental. Il est donc intéressant de pouvoir y jeter un oeil, si votre voirie peut s'insérer dans ce schéma. Si ce n'est pas le cas, il peut, être, tout de même, intéressant de soumettre au département votre projet car ce dernier peut s'avérer sensible aux élus qui portent ce type de projet pour le bon développement des mobilités douces dans le département.



POUR LES PLUS AUDACIEUX

mais pas à la portée de toutes les bourses

Les radars automatiques

La loi du 21 février 2022 « Différenciation, décentralisation, déconcentration et simplification de l'action publique locale » permet aux collectivités territoriales d'installer des radars automatiques de contrôle des règles de sécurité routière. Cette installation doit se faire sur la base d'une étude d'accidentalité portant sur les sections de route concernées et en tenant compte des appareils de contrôle automatiques déjà installés. Elle requiert l'avis favorable du préfet de département et la consultation de la commission départementale de la sécurité routière (CDSR).

Il faut néanmoins garder en tête, le coût d'installation et d'entretien d'un radar. Selon un rapport parlementaire datant de 2014, un radar coûte entre 90 000 et 135 000 euros. Concernant le coût de réparation, il va dépendre des dégâts subis et du type de radar. Pour un vandalisme léger, du tag à la vitre cassée, il faut compter 500 euros avec un délai d'intervention d'une semaine.

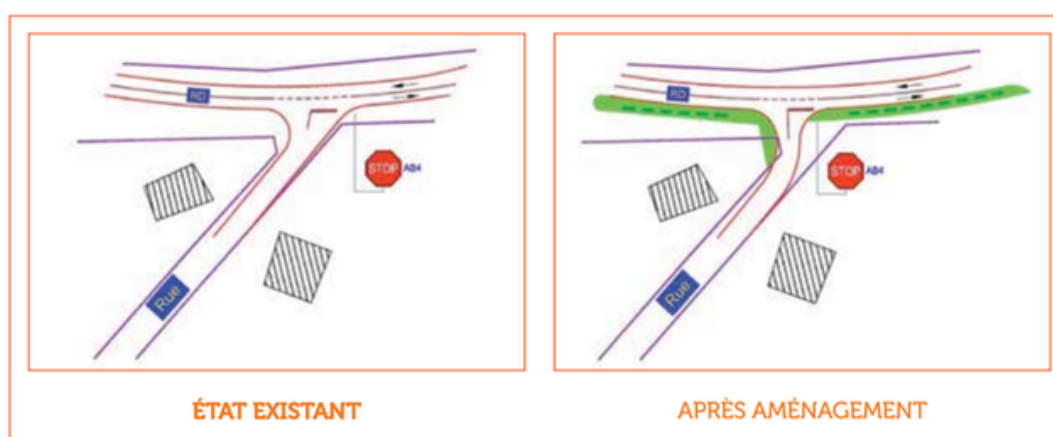
Avec des dégâts plus lourds nécessitant le remplacement du radar, la facture est comprise entre 60.000 et 80.000 euros pour un radar fixe. L'opération prend environ un mois.



LA FAUSSE BONNE IDÉE : LE SIMPLE 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 (débouché 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



POUR ALLER PLUS LOIN...

LES MAIRES ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE : 8 LEVIERS POUR AGIR

L'AMF en collaboration avec le Cerema propose un guide à destination des élus pour bien démarrer et mener à bien un projet de sécurisation des voiries. C'est un point de départ intéressant que nous vous recommandons avant d'entamer toute démarche.



GUIDE AMENAGEMENT DE SECURITE EN AGGLOMERATION

Nous vous conseillons, également, le guide d'aménagement de sécurité du département du Loiret qui est assez complet en la matière et dont cette fiche conseil s'est notamment inspirée.