



MOBILITÉS

CHARTRE DES AMÉNAGEMENTS EN AGGLOMÉRATION

Pour une route partagée
entre tous les usagers

ENTRE NOUS
IL N'Y A
QU'UN PAS.

PLAN ROUTES & DÉPLACEMENTS
DU QUOTIDIEN
LOT-ET-GARONNE
Le Département Cœur du Sud-Ouest

Révisée le 12 octobre 2022

LOT-ET-GARONNE
Le Département Cœur du Sud-Ouest



PRÉAMBULE

L'aménagement du domaine routier relève :

- Du Préfet pour les routes nationales,
- Du Conseil départemental pour les routes départementales,
- Des Municipalités ou intercommunalités pour les voies communales et les chemins ruraux.

Toutefois, au sein des agglomérations, l'autorité de police du Maire s'étend à toutes les voies de communication, qu'elles soient nationales ou départementales, avec avis obligatoire du Préfet pour les routes classées à grande circulation. A ce titre, les Municipalités réalisent sous leurs maîtrises d'ouvrages des travaux, toujours en partenariat avec le gestionnaire de voirie (Etat, Département ou Communautés de Communes).

La politique d'aménagement du domaine routier se décline sur trois plans :

1. La sécurité des usagers,
2. La fluidité du trafic,
3. Le confort des riverains.

Quant à la circulation elle est composée de :

- | | |
|---|---------------------------------|
| • Véhicules légers | • Deux roues (motorisés ou non) |
| • Poids lourds (transports de marchandises) | • Convois exceptionnels |
| • Engins et convois agricoles | • Piétons |

La politique de prévention des accidents corporels en agglomération dispose des moyens donnés par la loi du 11 février 2015 instituant les Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) en faveur des piétons. A l'égard des cyclistes l'article 20 de la loi LAURE a généralisé la prise en compte des mobilités douces et la loi Mobilités du 24 décembre 2021 prévoit des aménagements cyclables (en et hors aggro) lors des rénovations de chaussées. Il reste aux aménageurs locaux le soin de concilier ces modes de déplacement vulnérables avec le trafic motorisé, dans un partage harmonieux de la voirie.



C'est l'objet de la présente charte d'arbitrer entre les diverses contraintes physiques et réglementaires qui sont en concurrence dans tout projet d'aménagement routier en agglomération.

Elle a été élaborée et complétée à cette fin par les représentants des citoyens et des branches professionnelles intéressées : l'Etat, le Conseil départemental, l'Amicale des Maires de Lot-et-Garonne, l'Association des Maires ruraux de Lot-et-Garonne, Intercos rurales 47, la Chambre d'Agriculture, le Syndicat des Transports Routiers, le Syndicat des Entrepreneurs des Territoires, la Fédération départementale des CUMA, la Fédération Française des Motards en Colère et les associations de cyclistes du Département, membres de la Fédération des Usagers de la Bicyclette.

ARTICLE 1 : POUR UN PARTAGE DE L'INFORMATION

La présente charte intervient à l'aval des études d'opportunité et de faisabilité ainsi que du programme prévu par la loi MOP au moment où la collectivité a mené à terme sa réflexion sur l'utilisation de la voirie, actuelle et future.

La collectivité qui engage un projet d'aménagement en traverse de village doit se concerter avec les partenaires afin de prendre en compte l'ensemble des souhaits de ces derniers et des contraintes liés au projet, notamment en terme de modification géométrique de la chaussée.

Pour initier cette concertation, le Département et l'Etat s'engagent à réunir en début de chaque année les partenaires de la charte et à leur communiquer l'ensemble des dossiers portés à leur connaissance, soit au titre de l'assistance technique prévue par la loi, soit au titre des régimes de subventions, notamment pour détecter ceux qui nécessiteront une vérification expérimentale (cf article 5).

Chaque signataire de la charte s'engage, à leur niveau, à la transmettre et à l'évoquer régulièrement auprès de leurs membres/adhérents.

ARTICLE 2 : POUR UNE CONCEPTION DE QUALITE

Les travaux routiers requièrent une compétence spécifique. En effet, l'appréhension complète et la bonne combinaison de paramètres géométriques précis tels que les rayons de courbure, les dévers, l'altimétrie, etc., sont la condition d'un aménagement routier répondant à toutes ses fonctions.

En conséquence, les collectivités, maîtres d'ouvrage, s'engagent à inclure dans leur groupement de maîtrise d'œuvre un bureau d'études « Voirie Réseaux Divers » selon la complexité du projet.

Le Département et l'Etat sont à leur disposition pour leur fournir tout conseil à cet égard.

ARTICLE 3 : POUR UNE CONCERTATION CONTINUE

La loi sur la maîtrise d'ouvrage publique (loi MOP) a défini plusieurs stades d'études afin de permettre aux maîtres d'ouvrages de contrôler l'avancement des projets.

Les collectivités, maîtres d'ouvrages, s'engagent à utiliser ces phases comme autant d'étapes de concertations avec les partenaires de la charte.

Pour instaurer cette concertation, le Département et l'Etat demandent à disposer du programme avant d'engager le levé topographique fourni aux maîtres d'œuvre sur routes nationales ou départementales.

Au stade de l'avant-projet, les collectivités signataires de la charte s'engagent avec leurs maîtres d'œuvre à informer tous les partenaires intéressés et à leur soumettre pour avis les dispositions géométriques pressenties.

A ce stade, le Département s'engage à fournir pour son réseau les données dimensionnantes que sont le trafic routier, la structure de chaussée en place, les déflexions, et éventuellement la structure de la chaussée future calculée par le gestionnaire respectif.

Au stade du projet, l'Etat et le Département s'engagent à informer le maître d'œuvre sur la présence d'amiante et d'Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP) dans la chaussée en place.

ARTICLE 4 : POUR UN BON EMPLOI DES DENIERS PUBLICS

Les collectivités, maîtres d'ouvrages, s'engagent, avant de recourir à des travaux touchants à l'infrastructure, à étudier toutes les solutions mettant en jeu l'exploitation de la route par des équipements légers : feux de circulation, radars pédagogiques, feux à détection et radars feux rouges.

Les maîtres d'œuvres s'engagent, dans le cas où des travaux sont décidés, à minimiser leur consistance et particulièrement à éviter la déstructuration des assises en place.

ARTICLE 5 : POUR UN PROJET RESPECTUEUX DES NORMES

Les maîtres d'œuvre signataires de la charte proposent à leurs maîtres d'ouvrages des équipements qui satisferont aux décrets et guides techniques encadrant leur emploi, rappelés en annexe 2.

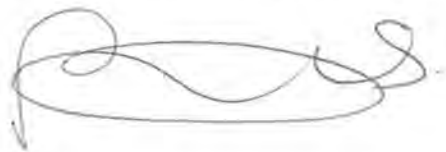
Néanmoins, avant l'implantation définitive des dispositifs d'îlots, de chicanes, d'écluses ou de mini-giratoires les maîtres d'ouvrages ou par délégation, leurs maîtres d'œuvre feront appel en tant que de besoin aux services des Entrepreneurs des Territoires et du Syndicat des Transports Routiers pour procéder à une vérification expérimentale gratuite, avec les engins les plus concernés.

De la qualité des échanges et de la bienveillance mutuelle des différents partenaires dépend la réussite de l'aménagement utile à tous les usagers qui partagent l'espace public.

Agen, le 12 octobre 2022

Préfecture de Lot-et-Garonne
Monsieur Florent FARGE, Secrétaire Général,

Conseil départemental de Lot-et-Garonne
Madame Sophie BORDERIE, Présidente,



Amicale des Maires du Lot-et-Garonne
Monsieur Alain LORENZELLI, Membre du CA,
Président de la Commission des Maires ruraux,



Fédération Départementale des Coopératives
d'Utilisation de Matériels Agricoles (FDCUMA)
Monsieur Joël SOULAGE, Vice-Président,



Chambre Départementale d'Agriculture
de Lot-et-Garonne
Monsieur Serge BOUSQUET-CASSAGNE, Président,



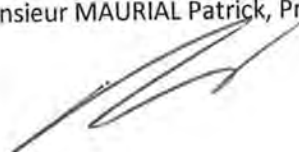
Pour les Associations de cyclistes du 47, membres de
la Fédération des Usagers de la Bicyclette
Monsieur Adrien CHAUD, Président du Villeneuvois à
vélo,



Syndicat des Transports Routiers
Monsieur Dominique PECHAVY, Président,



Syndicat « Entrepreneurs des Territoires du
Lot-et-Garonne »
Monsieur MAURIAL Patrick, Président,



Association Intercos Rurales 47
Monsieur ROSO Emilien, Président,



Association des Maires Ruraux de Lot-et-
Garonne
Monsieur GUERIN Gilbert, Président,



Fédération Française des Motards en Colère
(FFMC)
Monsieur Léopold TALOU, Président,



LEXIQUE

LES DIFFERENTS ESPACES PARTAGES

Le programme évoqué en préambule définit à l'intérieur de l'agglomération, en fonction des objectifs recherchés, un ou plusieurs secteurs où les règles de partage de la voirie sont spécifiques.

Zone 30

« Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable (Code de la Route). »

Dans cette zone, la mixité cyclistes/automobilistes va de pair avec un aménagement de la voirie cohérent avec la vitesse de 30 km/h (plateaux, chicanes, écluses, trottoirs).

Les zones de rencontres

« Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. 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 des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable (Code de la Route). »

La mixité des déplacements piétons/cyclistes/automobilistes va de pair avec une plateforme de circulation unique à 20 km/h donnant la priorité au plus faible sur le plus fort. Les espaces publics sont généralement mis « à plat » (suppression des trottoirs et des différences de niveaux).

Les aires piétonnes

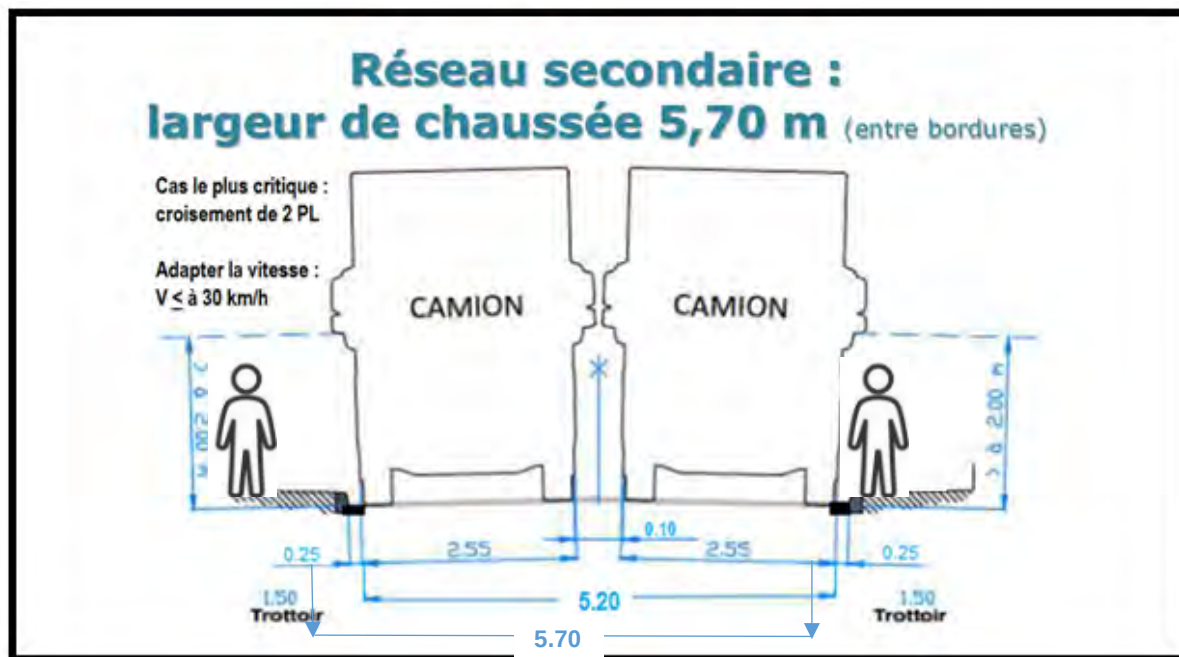
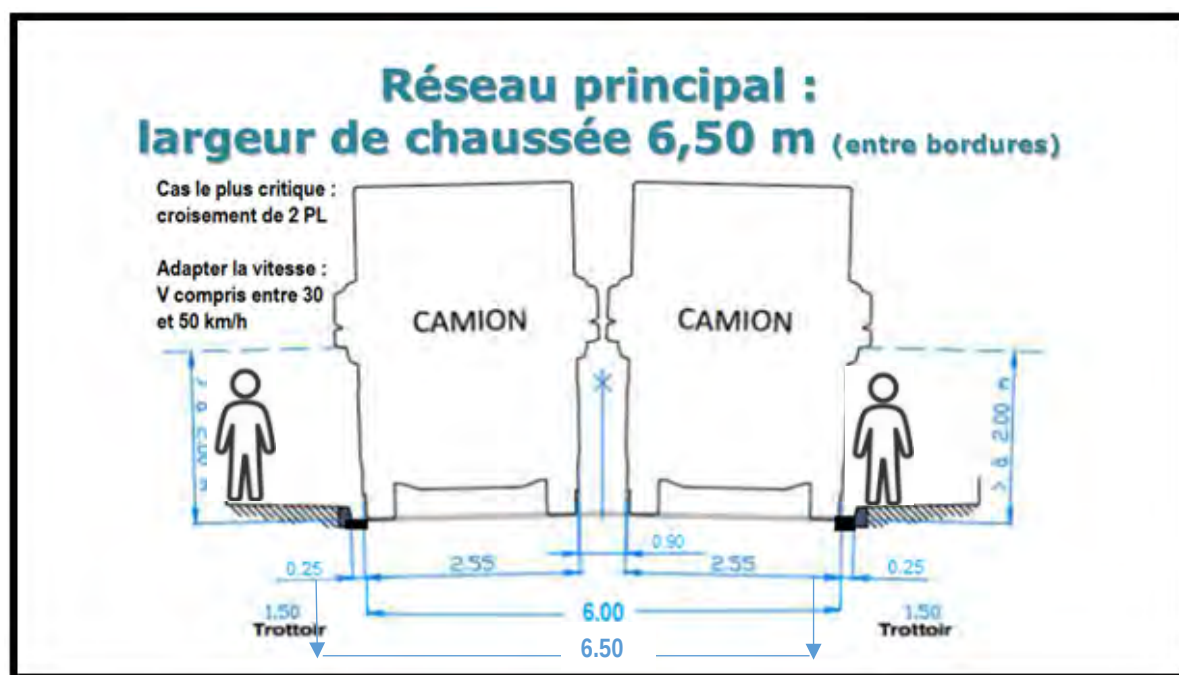
« Section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone (...), seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation (Code la Route) ».

Il ne s'agit donc pas d'un partage de la voirie mais d'une affectation justifiée par les besoins d'expression de la vie locale lorsqu'ils sont fortement développés. Ces aires ne font donc pas l'objet de la présente charte.

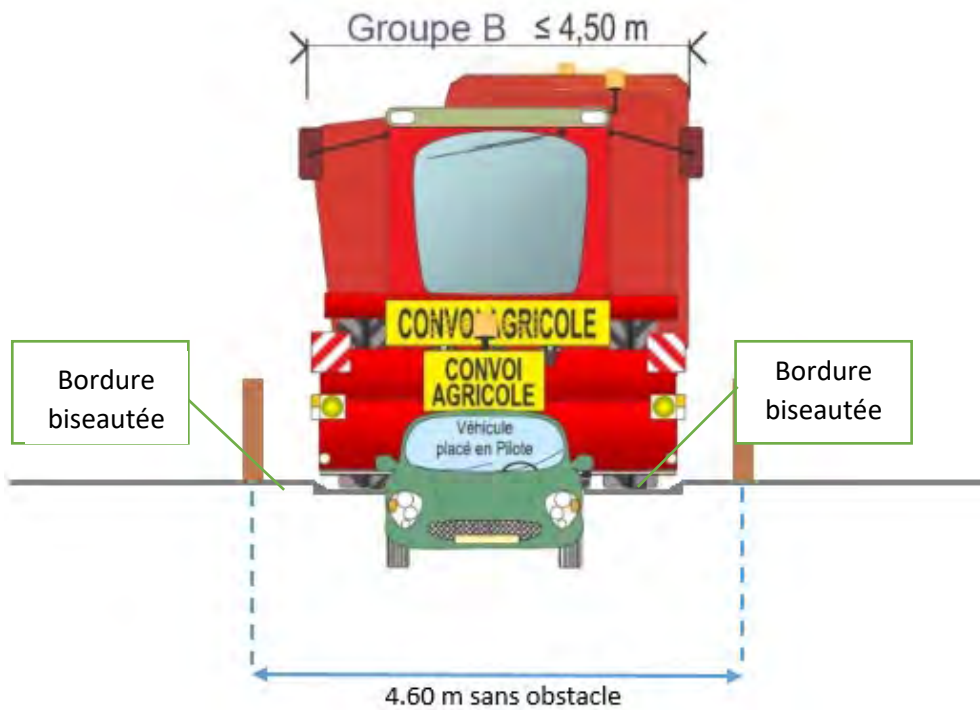
ANNEXE 1

GABARIT ET LARGEUR DE VOIES

Les camions :

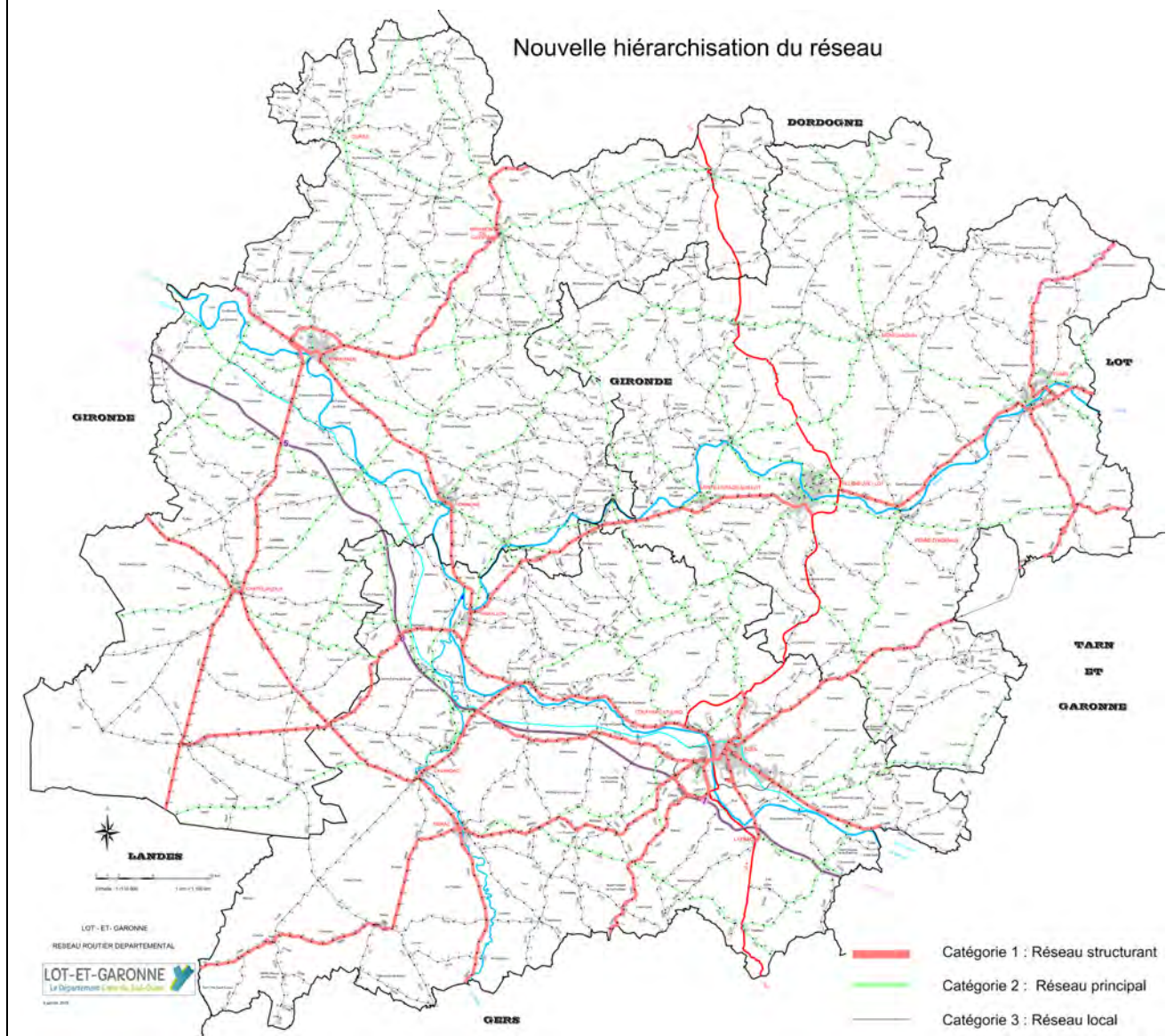


Les engins agricoles :



Les engins agricoles ont besoin d'une largeur de 4.60 m sans obstacle en saillie sur le trottoir. La chaussée doit avoir au moins 3 mètres de large avec bordure chanfreinée avec 0 cm de vue au fil d'eau de la bordure.

Le maître d'œuvre s'adressera au Département pour se faire indiquer si la route en question appartient au réseau principal ou au réseau secondaire.



Cette carte est disponible en
consultation ou téléchargement :
www.lotetgaronne.fr



https://www.lotetgaronne.fr/fileadmin/cru-1777445991/mediatheque/Lot-et-Garonne/01-Documents/Nos_services/Routes/Annexe1-Carte-Nouvelle-hierarchisation-RD.pdf

ANNEXE 2

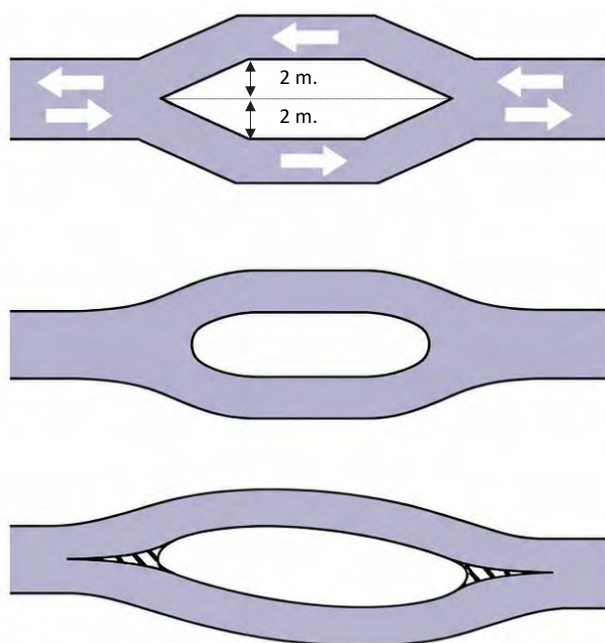
DISPOSITIFS REGLEMENTAIRES A EXPERIMENTER SUR LE TERRAIN

Article 5 de la charte

Dispositifs à inflexion :

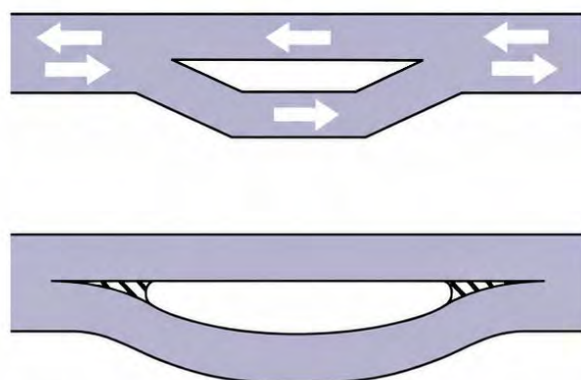
Chicane avec îlot

Symétrique



Avantages : Bien perçue.
C'est la forme la plus couramment rencontrée.
Fonctionne bien si le déport de voie est d'au moins 2 m.

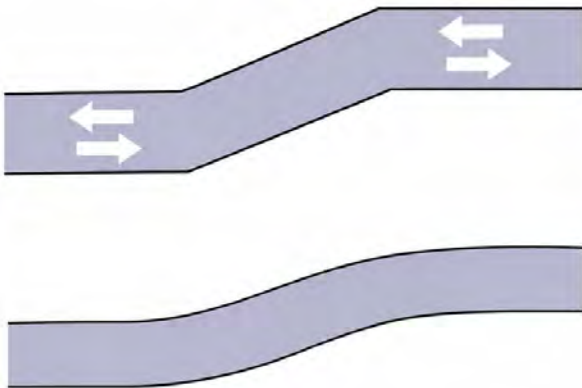
Asymétrique



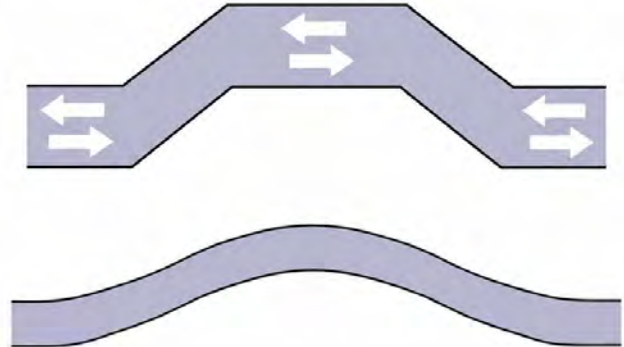
Avantages : Son emprise est plus réduite qu'avec un îlot central symétrique. Contrainte maintenue pour le sens entrant en entrée d'agglomération. Dans le cas de passage de convois exceptionnels, la voie sans contrainte peut plus facilement être conçue pour servir de passage.
Inconvénients : La nuit ou quand le trafic est faible, certains usagers peuvent être tentés de circuler sur la voie opposée pour éviter la contrainte. Inefficace dans un des sens de la circulation.

Chicane sans îlot

Simple



Double



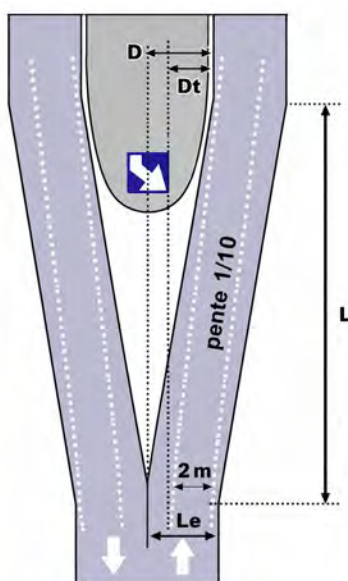
Avantages :

Adaptée pour des vitesses d'approche de l'ordre de 50 km/h.

Inconvénients :

Si les vitesses d'approche sont élevées en amont de l'aménagement, la chicane présente un risque car, du fait de l'absence de séparation marquée des flux de circulation, le déport est moins lisible.

Simple

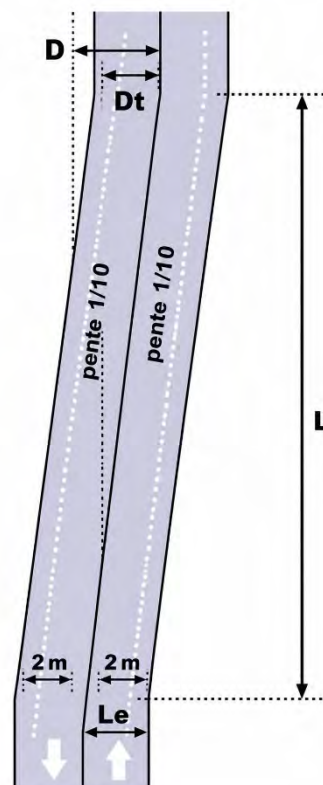


$$Dt = D - Le + 2$$

$$\text{pour } 50 \text{ km/h : } L = 10 \times (D - Le + 2)$$

$$\text{pour } 30 \text{ km/h : } L = 7 \times (D - Le + 2)$$

Double



D : déport géométrique ($D > 2 \text{ m}$)

Dt : déport de trajectoire du véhicule

L : longueur du déport

Le : largeur de la voie d'entrée

Dt/L : pente du déport de trajectoire du véhicule

D/L : pente du déport géométrique

Écluse simple avec rétrécissement axial



ou limitation à 30 km/h



La largeur entre bordures doit être de 3 m minimum et les bordures doivent être chanfreinées. Une largeur de 4.60m. d'empattement sans obstacles (balises, signalisation verticale, potelets, etc ...) sera réservée pour les engins agricoles.

2 véhicules ne doivent pas se croiser.

Ce dispositif fonctionne bien pour un trafic suffisamment important (jusqu'à 7000 véhicules/jour). Toutefois si le trafic est trop faible, l'écluse double est mieux adaptée.

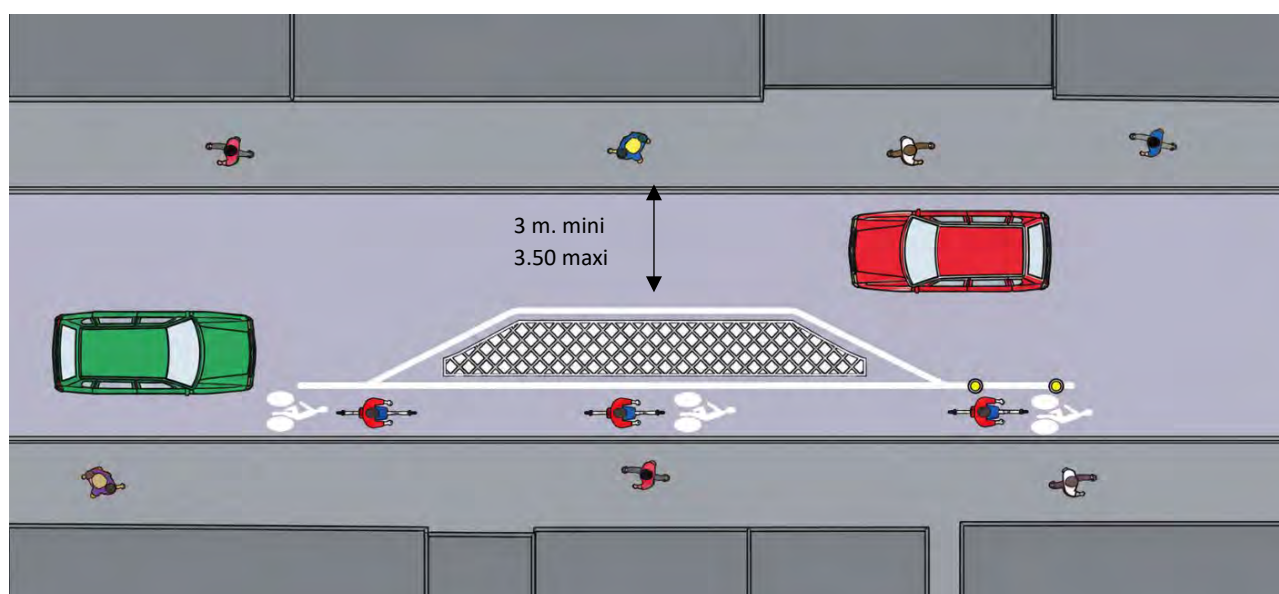
La longueur doit être modérée et compatible avec la covisibilité.

Le dispositif d'écluse nécessite un calcul du dimensionnement de la chaussée réduite à une voie.

L'écluse simple peut être complétée par un plateau central si l'écluse fait au moins 8 m. de long (hors rampants).

Ecluse simple avec rétrécissement latéral

Aménagement d'un by-pass pour cycliste



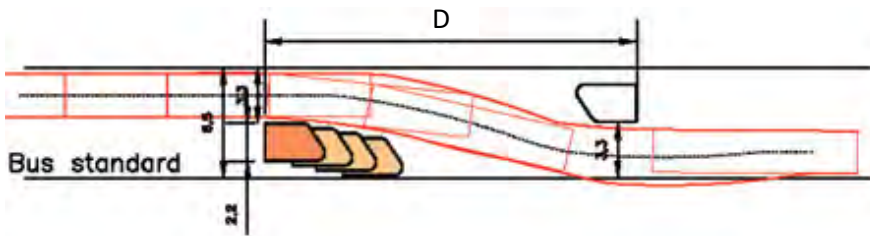
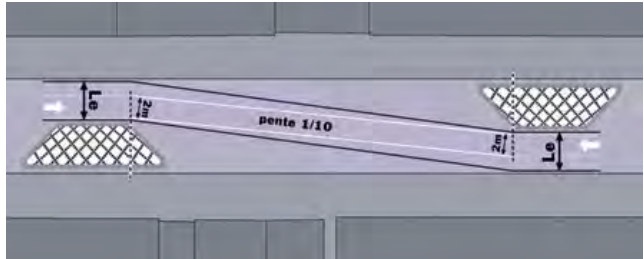
Écluse double



Avantage : efficaces sur les vitesses même pour des trafics faibles.

Inconvénients : gênantes pour des trafics > 5 000 V/J.

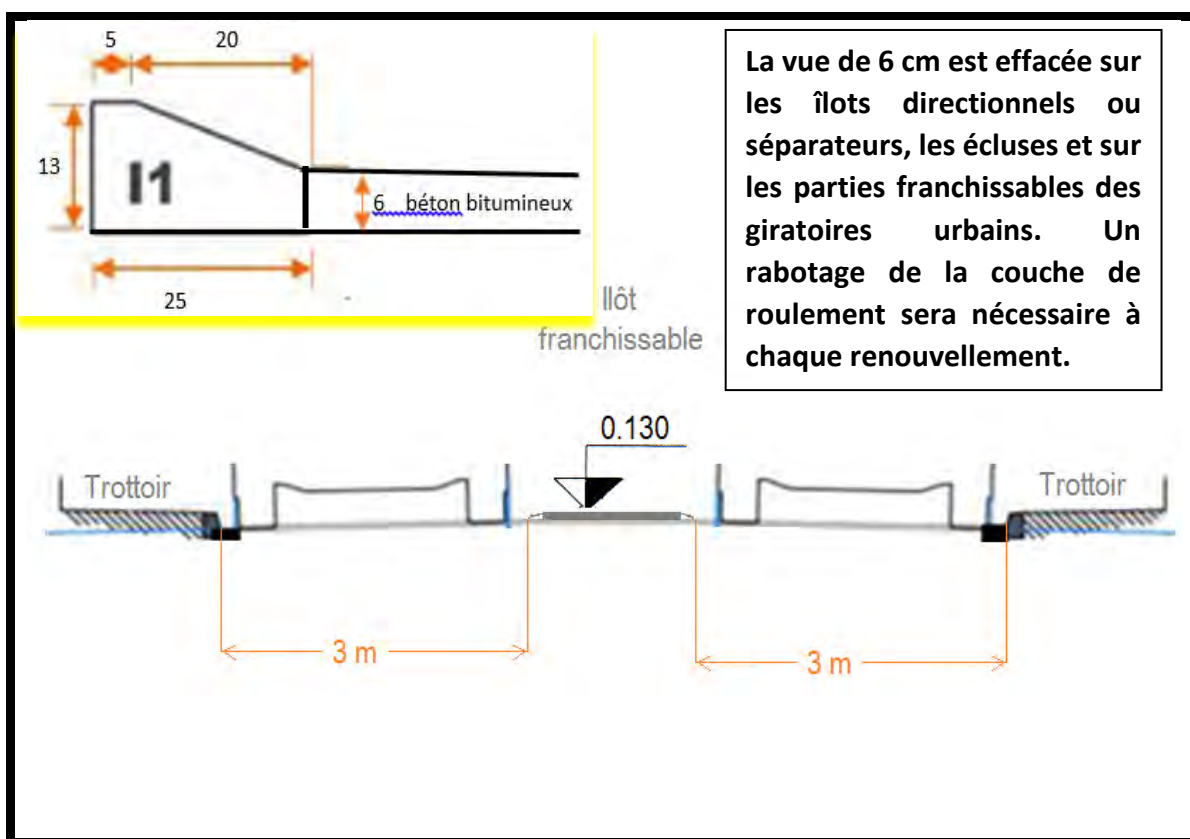
L'écluse double permet d'inscrire une trajectoire de véhicule d'une pente de 1/10 à l'intérieur de ses limites (Le = demi-largeur de chaussée).



Inscription de trajectoire d'un bus standard dans une écluse double. Un resserrement de l'îlot secondaire vers le centre de la chaussée, implique un éloignement des 2 îlots.

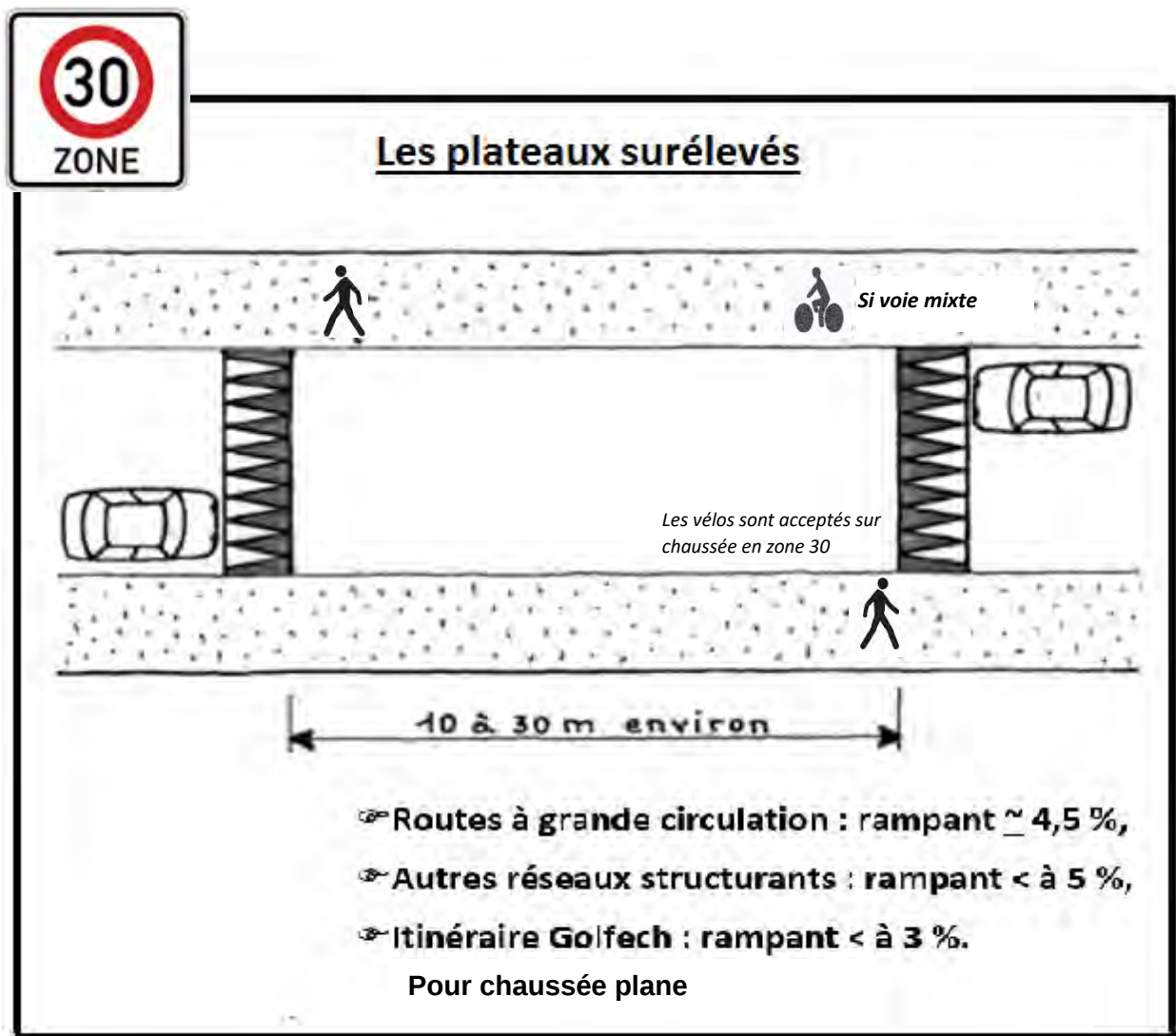
$$17 \text{ m} < D < 25 \text{ m}$$

BORDURES



ANNEXE 3

DISPOSITIFS EN SAILLIE



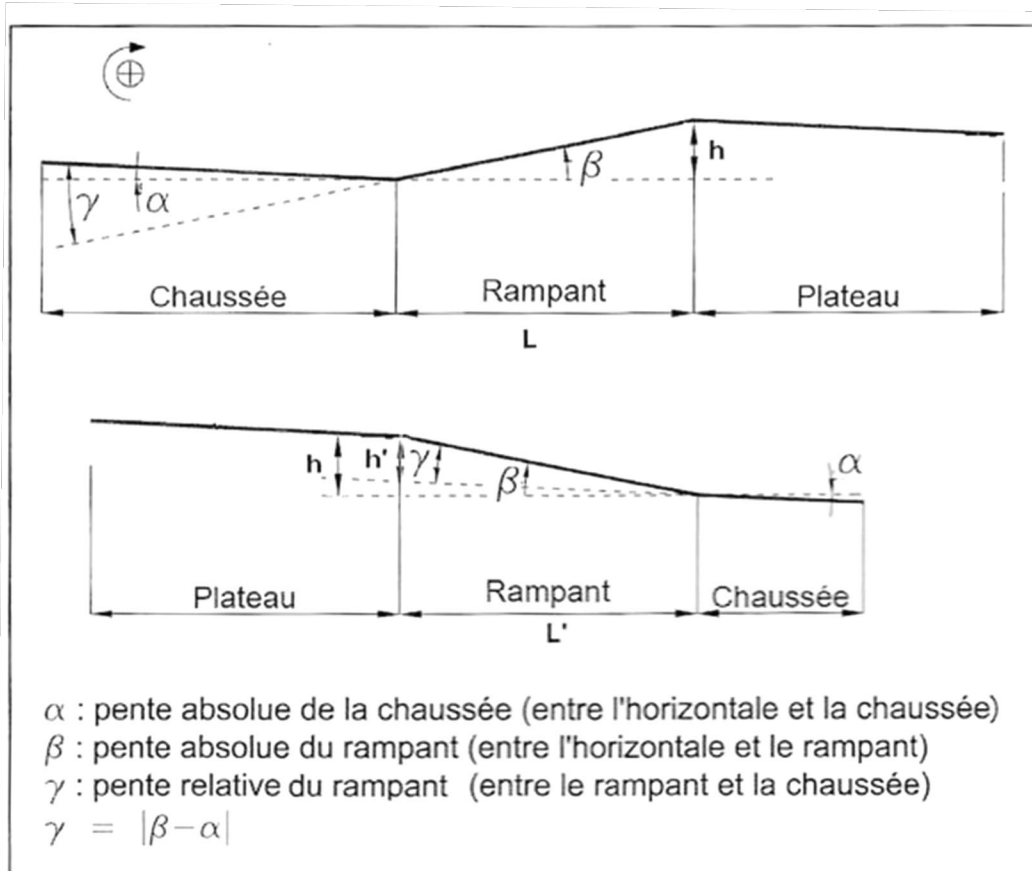
Les coussins berlinois



Les contre-indications :

Déclivité $\geq$ à 6%, proximité d'ouvrage d'art (25 m), entrée d'agglomération (200 m), zone 70, desserte d'un centre de secours, chaussée à plus d'une voie par sens.

Calcul de la pente des rampants

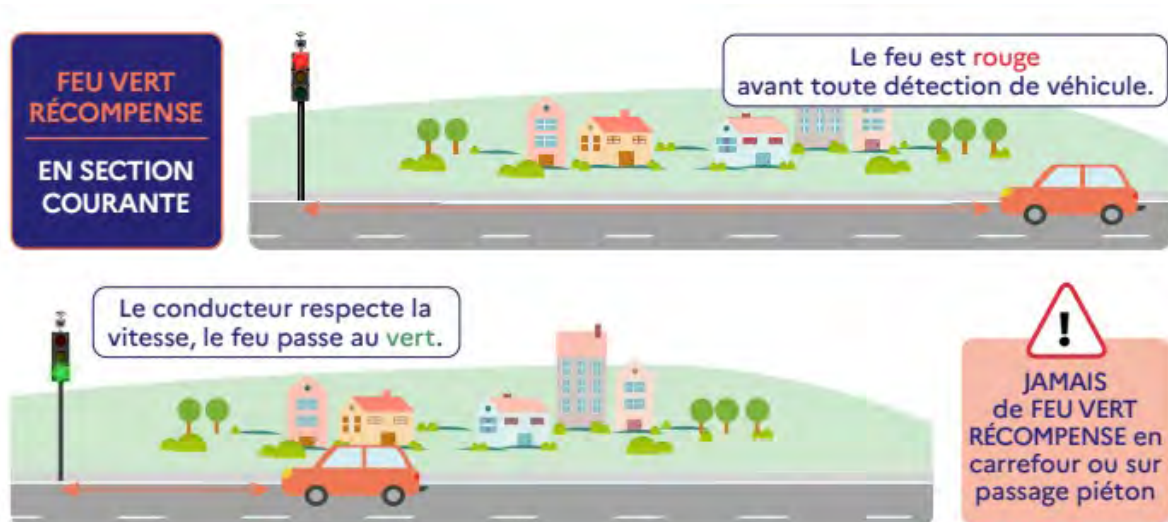


(Source : Kéolis-Lyon.)

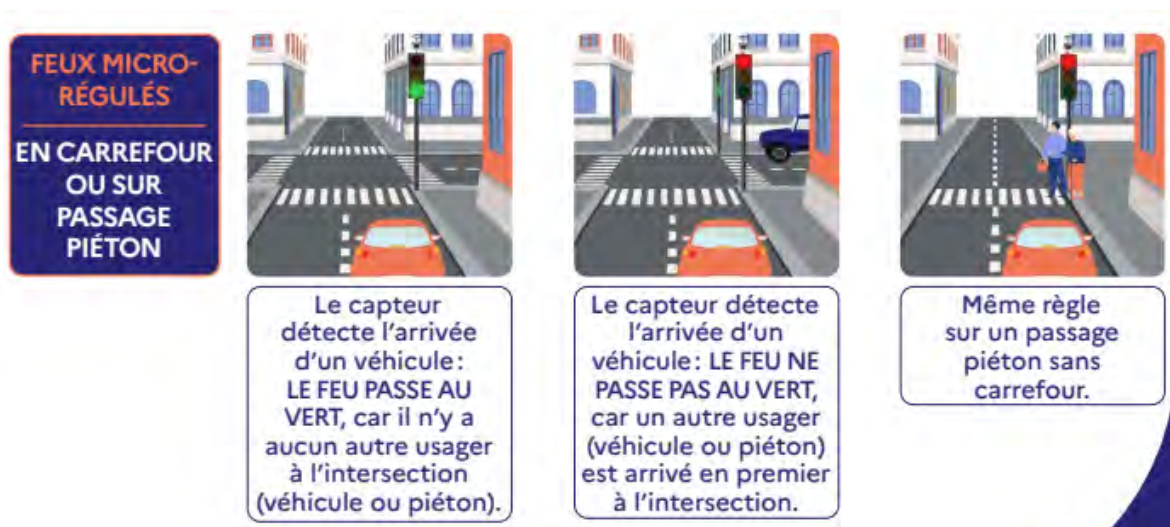
ANNEXE 4

LES DISPOSITIFS LUMINEUX

I. Les feux « récompense »



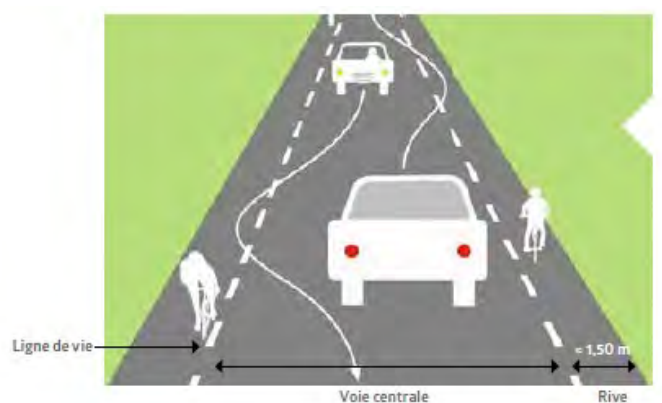
Les feux « micro-réglés »



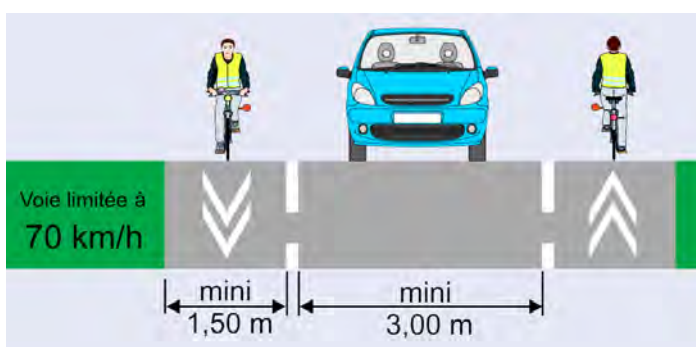
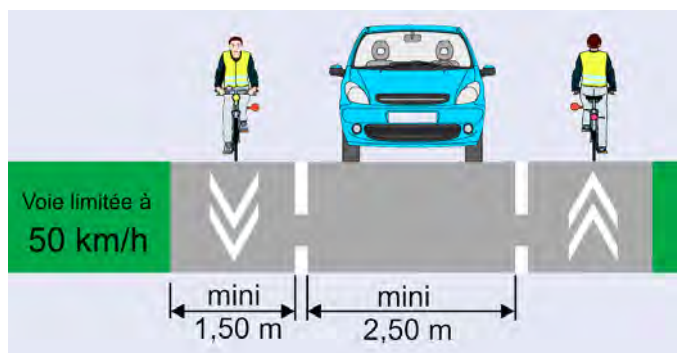
ANNEXE 5

CHAUSSEE A VOIE CENTRALE BANALISEE

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. (cf. fiche CEREMA – CVCB – éléments de recommandation).



Largeurs minimum recommandées :



Trafic maxi = 5000 V/J (2 sens confondus)
Vitesse limitée comprise en 30 et 70 km/h

Exemple de réalisation :



ANNEXE 6

BIBLIOGRAPHIE

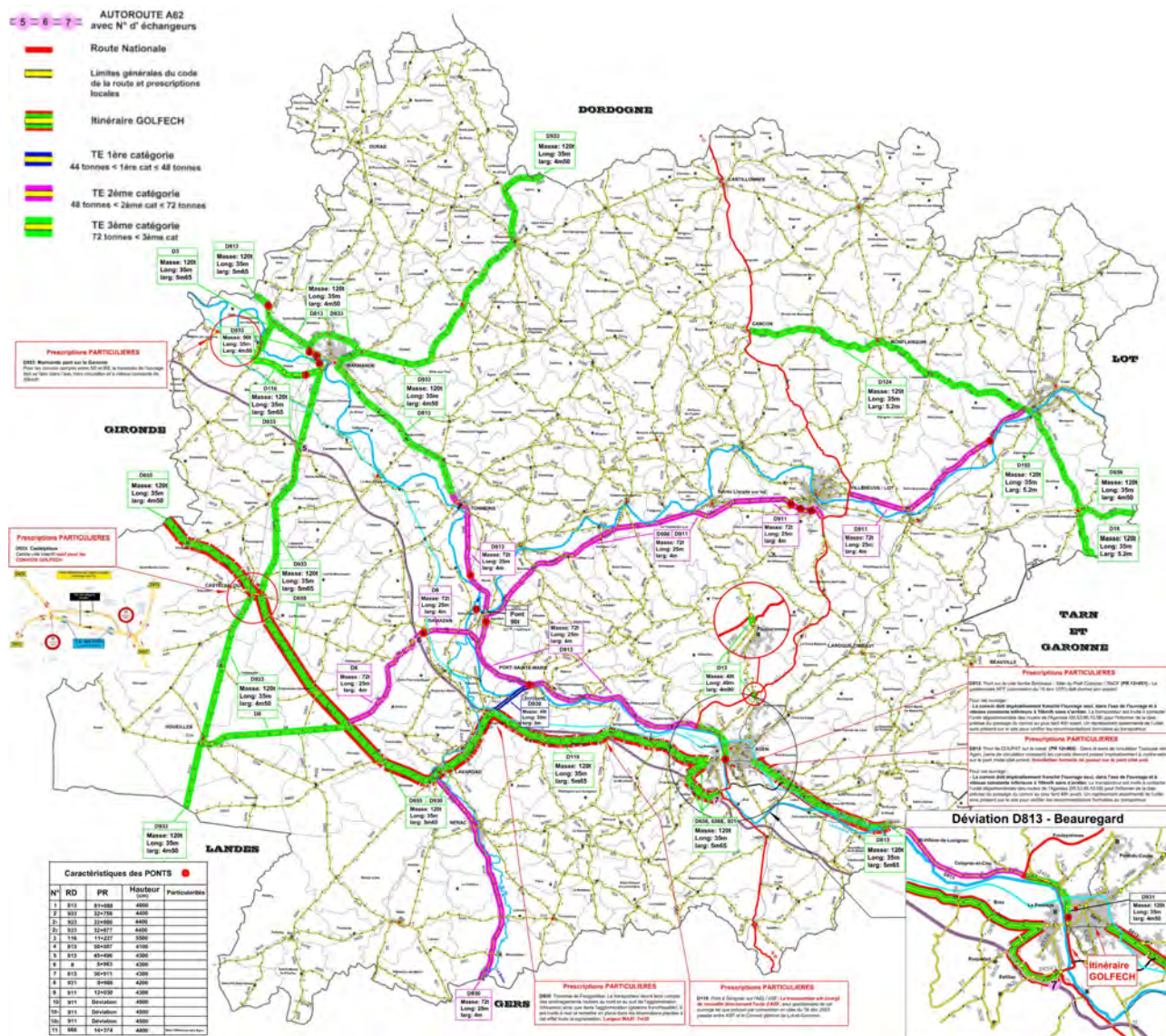
- Les ralentisseurs : décret n° 99-447 du 27 mai 1994 et norme NFP 98-300 du 16 mai 1994,
- Guide des chicanes et écluses sur voiries urbaines, édition du CERTU avril 2012,
- Guide des coussins et plateaux, édition du CERTU juin 2010,
- Guide des mini-giratoires, édition du CERTU 2010,
- Décrets n° 95.1090 et n° 95.1091 concernant les giratoires franchissables,
- ICTARN-1970 (extrait) :

	R (m)	C _o (m)		
		V.P.	C.R.	T.S.R.
LARGEUR C _o BALAYEE DANS UNE COURBE DE RAYON INTERIEUR R	15	2,35	3,95	6,20
	20	2,20	3,60	5,30
	25	2,15	3,40	4,75
	30	2,10	3,25	4,35
	45	2,00	3,00	3,75
	50	2,00	2,95	3,60
	60	1,95	2,90	3,45
	75	1,90	2,80	3,25
	90	1,90	2,75	3,15
	100	1,90	2,75	3,05
	120	1,90	2,70	2,95
	150	1,85	2,65	2,85
	200	1,85	2,60	2,80
	>200	1,80	2,50	2,50

V.P.	: voiture particulière
C.R.	: camion routier
T.S.R.	: tracteur avec semi-remorque

ANNEXE 7

CARTE DES TRANSPORTS EXCEPTIONNELS



1 ère, 2 ème, 3 ème catégories. Mise à jour 28 mars 2017

Cette carte est disponible en consultation ou téléchargement :

www.lotetgaronne.fr



https://www.lotetgaronne.fr/fileadmin/cru-1777445991/mediatheque/Lot-et-Garonne/01-Documents/Nos_services/Routes/Annexe6-Carte-transports-exceptionnels.pdf

ANNEXE 8

CONTACTS

Préfecture de Lot-et-Garonne

Direction des Territoires

Primo conseil en aménagement de bourg :

PoI MARUEJOULS – ddt-securite-routiere@lot-et-garonne.gouv.fr – 05 53 98 59 26

Chambre d'Agriculture de Lot et Garonne

Chargée de mission urbanisme et aménagement :

Claude POILLY : claud.poilly@cda47.fr - 07 71 89 98 23

Conseil départemental de Lot-et-Garonne

Direction des Infrastructures et de la Mobilité

Etudes de traverses :

Mustafa DAOUDI – mustafa.daoudi@lotetgaronne.fr – 05 53 69 44 37

Signalétique-équipements :

Claude TAROZZI – claud.tarozzi@lotetgaronne.fr – 05 53 69 41 09

Ou contactroutes@lotetgaronne.fr

Entrepreneur des Territoires du Lot-et-Garonne

Expérimentation engins agricoles :

Isabelle LABORIE – isabelle.laborie@edt47.fr ou edt47lg@gmail.com – 06 85 66 43 95

Syndicat des Transports Routiers

Expérimentation poids lourds :

Frédéric DURAND – contact@str47.fr – 05 53 66 09 15

Association Villeneuvois à vélo

Adrien CHAUD - Président Villeneuvois à vélo

contact@villeneuvois-a-velo.fr - 06 95 20 48 86

**ENTRE NOUS
IL N'Y A
QU'UN PAS.**

LOT-ET-GARONNE
Le Département Cœur du Sud-Ouest

