

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DU POLE TERRITORIAL DE LONGUENESSE

ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION MOBILITE ET DEPLACEMENTS

Vu pour être annexé à la délibération
d'approbation du Conseil Communautaire de
la CAPSO en date du 24 Juin 2019

LE PRESIDENT



François DECOSTER

SOMMAIRE

SOMMAIRE	3
CONTEXTE.....	5
PRESENTATION DU TERRITOIRE	5
OBJECTIFS DE L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	6
LES MODES DOUX	6
LES PRINCIPES	6
Rappel du diagnostic	6
Potentiel de développement des modes doux	7
Choix des aménagements cyclables	7
LE DETAIL DES ITINERAIRES PAR ENTITE PAYSAGERE.....	7
Choix du type d'aménagement	7
Itinéraires proposés	8
L'ACCESSIBILITE AUX PERSONNES A MOBILITE REDUITE.....	14
LES PRINCIPES	14
QUELQUES DEFINITIONS.....	14
Personne à mobilité réduite	14
Le handicap de situation.....	14
L'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS COLLECTIFS	15
L'ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS.....	16
Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics	16
Etat d'avancement des PAVE	16
Présentation des itinéraires prioritaires.....	16
LES DEPLACEMENTS AGRICOLES.....	23
LES PRINCIPES	23
Les difficultés de circulation des engins	23
Les caractéristiques et contraintes de circulation des engins agricoles	23
Concertation, démarche participative constructive.....	23
L'ACCESSIBILITE AGRICOLE	24
Les flux agricoles	24
Réaliser des aménagements compatibles	24
Rechercher des itinéraires alternatifs	27
Plan d'actions	28

SECTEUR DE LA VALLEE DE L'AA	29
L'ENJEU.....	29
LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT	30

CONTEXTE

CONTEXTE

La loi du 12 juillet 2010 a rendu possible l'intégration de dispositions des plans de déplacements urbains (PDU) dans les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) lorsque l'Établissement public de coopération intercommunale (EPCI) est également Autorité organisatrice des transports urbains (AOTU).

Le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

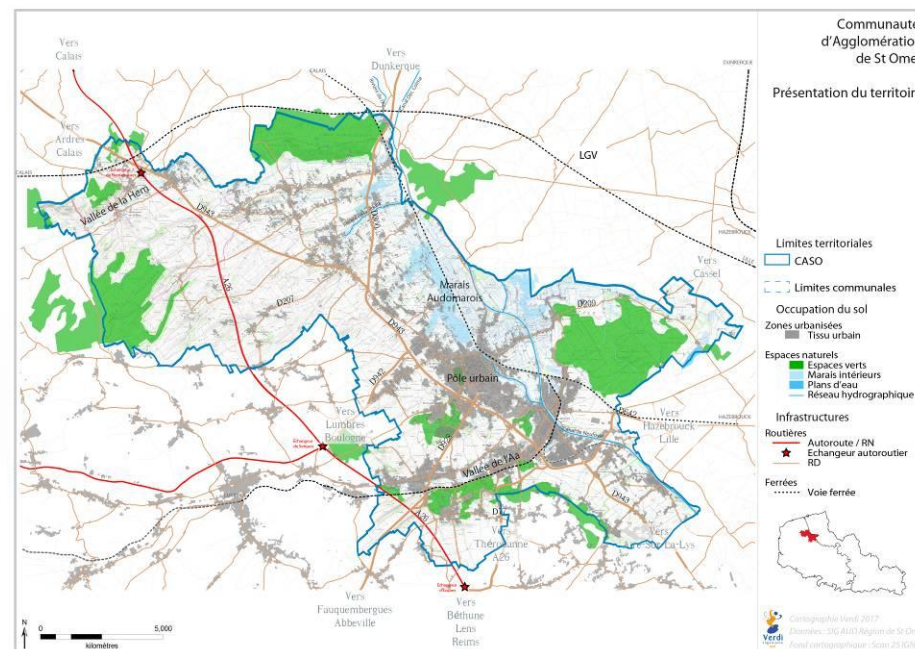
Il précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin de renforcer la cohésion sociale et urbaine et d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ainsi que le calendrier des décisions et réalisations.

Les plans de déplacements urbains portent sur l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers et en mettant en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste.

Le diagnostic a permis de dégager un certain nombre d'enjeux qui vont orienter les actions à mettre en œuvre dans le cadre du PDU ; ces enjeux sont à la fois des enjeux territorialisés, mais également des enjeux globaux à l'échelle de la CASO.

Les orientations prises en matière de déplacements et mobilité sont présentées dans ce document.

PRESENTATION DU TERRITOIRE



- Bonne accessibilité routière qui rend la voiture très concurrentielle
- Accessibilité vers l'agglomération lilloise difficile mais renforcée à terme par la mise à 2x2 voies de l'itinéraire Saint-Omer ↔ A25.
- Développement de l'urbanisation autour des principales infrastructures routières
- Infrastructures ferroviaires : 2 gares (Saint-Omer / Eperlecques) / lignes TER « Lille-Calais-Boulogne » et « Arras-Calais via Hazebrouck ».
- Voies d'eau : Développement de l'activité économique Canal à Grand Gabarit) / Tourisme (remise en navigabilité de l'ancien canal, développement découverte du marais).

OBJECTIFS DE L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

L'OAP mobilité et déplacements tend à initier de nouveaux modes de consommation et d'utilisation de l'espace public.

Il s'agit notamment de favoriser le développement des modes doux afin de proposer une alternative à la voiture. La création de liaisons douces sécurisées et de qualité incitera les habitants à changer leurs habitudes en termes de déplacements.

L'OAP mobilité et déplacements a pour principaux objectifs:

- De favoriser les déplacements à vélos en proposant des itinéraires continus, sécurisés et de qualité ;
- De rendre le territoire accessible à tous et notamment aux personnes à mobilité réduite ;
- De faciliter les déplacements des engins agricoles ;
- Le développement et l'aménagement du secteur de la gare d'Eperlecques ;
- De poursuivre le développement du secteur gare de St Omer ;
- De fluidifier et optimiser les flux PL dans la vallée de l'Aa.

LES MODES DOUX

LES PRINCIPES

Rappel du diagnostic

Le partage de l'espace public est très souvent en faveur de la voiture : contraintes d'emprises fortes dans les centres anciens, dans les faubourgs, stationnement sur trottoir ...

Pourtant, 96% des logements de la CASO sont situés à moins de 3km d'un centre-ville ou centre-bourg. Dans la mobilité des habitants du territoire, on compte une part importante de déplacements courts.

Sur le territoire de la CASO, l'enquête ménage montre que 30% des déplacements effectués en voiture font moins de 5mn et 58% moins de 10mn. La durée du déplacement étant calculé porte à porte, on peut approximer qu'en 5mn on parcourt environ 1,5km et en 10mn environ 3km. La voiture est encore largement utilisée même dans les déplacements courts.

Toutefois, les modes actifs sont peu représentés pour plusieurs raisons :

- Les aménagements en faveur des modes doux sont peu qualitatifs et peu développés : l'infrastructure cyclable est peu développée, les aménagements de voirie sont dimensionnés dans leur globalité pour favoriser la circulation automobile avec des axes structurants très circulés et difficilement franchissables par les modes doux. La voiture reste prioritaire dans le partage de la voirie sur la majorité des axes de circulation. La place du piéton est à plusieurs endroits sacrifiée au détriment du stationnement notamment dans les centres où les emprises sont plus contraintes.
- Les perceptions des distances sont faussées par les effets de coupure et les détours.
- Le territoire est de tradition rurale et la voiture reste encore pour la majorité le seul moyen de déplacement valable et disponible. Les habitants ont perdu la culture de la marche et du vélo : il faut par la communication et la sensibilisation les réinviter dès le plus jeune âge à envisager la mobilité douce.

La politique cyclable est depuis longtemps enfermée dans un cercle vicieux : pas de demande <-> pas d'offre. Il faut sortir de cette situation par la création d'un système vélo performant pour stimuler la demande non révélée.

Potentiel de développement des modes doux

Un potentiel pour la marche (<1km) et le vélo (<3km) existe et doit être développé. Différents effets de coupure ont été identifiés sur le territoire. Ils peuvent être liés aux infrastructures, à l'urbanisation, mais également d'origine naturelle (voie d'eau, marais, espaces agricoles ...). Quelques aménagements cyclables existent, mais ceux-ci sont discontinus et ne permettent pas de créer un véritable réseau d'itinéraire.

De nombreuses liaisons cyclables sont inscrites dans les documents d'urbanisme. Cependant, celles-ci ne font l'objet d'aucune priorisation et sont réalisées au coup par coup sans réflexion globale d'itinéraire.

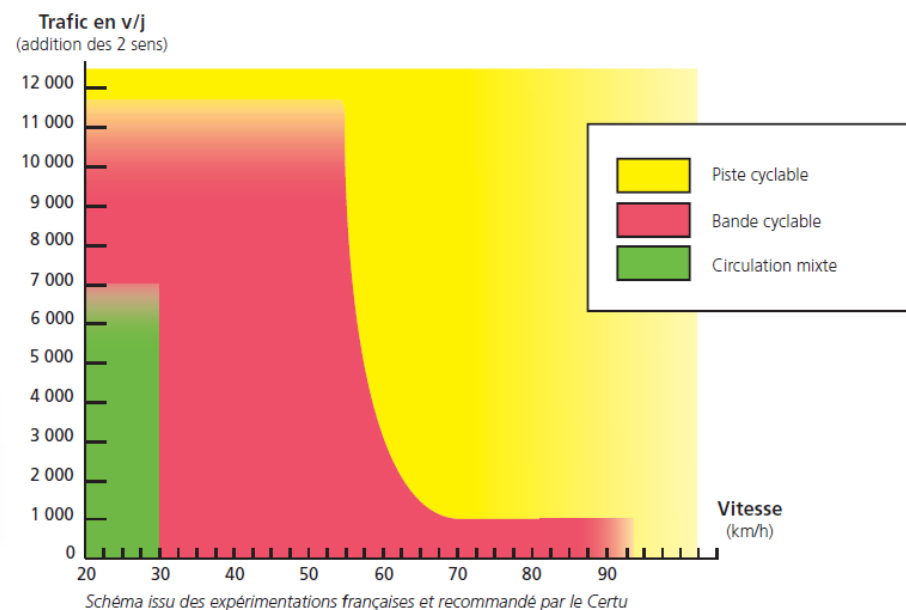
Le potentiel touristique du territoire peut également servir d'appui au développement des liaisons douces. Ces liaisons devront être connectées au réseau d'infrastructures existant et aux différents sites tels que : marais, forêts, pôle urbain ...

Choix des aménagements cyclables

Le choix d'un aménagement cyclable se fait principalement en fonction de la densité et de la vitesse de la circulation automobile.

Lorsqu'un cycliste est heurté à 70 km/h, il est tué 9 fois sur 10. Le taux de mortalité reste élevé à 50 km/h (50 %). À 30 km/h il passe à 5 %, et à cette vitesse les accidents sont rares.

Dans certains cas, les besoins inhérents aux différentes pratiques (loisirs, promenade et randonnées plus sportives), sont parfois incompatibles avec le taux de fréquentations de certains aménagements implantés en zones touristiques. Il conviendra donc de prendre en compte dans le projet, la globalité des usages et des pratiques liées aux modes de déplacement doux.



LE DETAIL DES ITINERAIRES PAR ENTITE PAYSAGERE

Choix du type d'aménagement

Les liaisons de principe ont été définies pour chaque entité paysagère. Il convient ensuite de s'interroger sur les aménagements à réaliser sur ces liaisons.

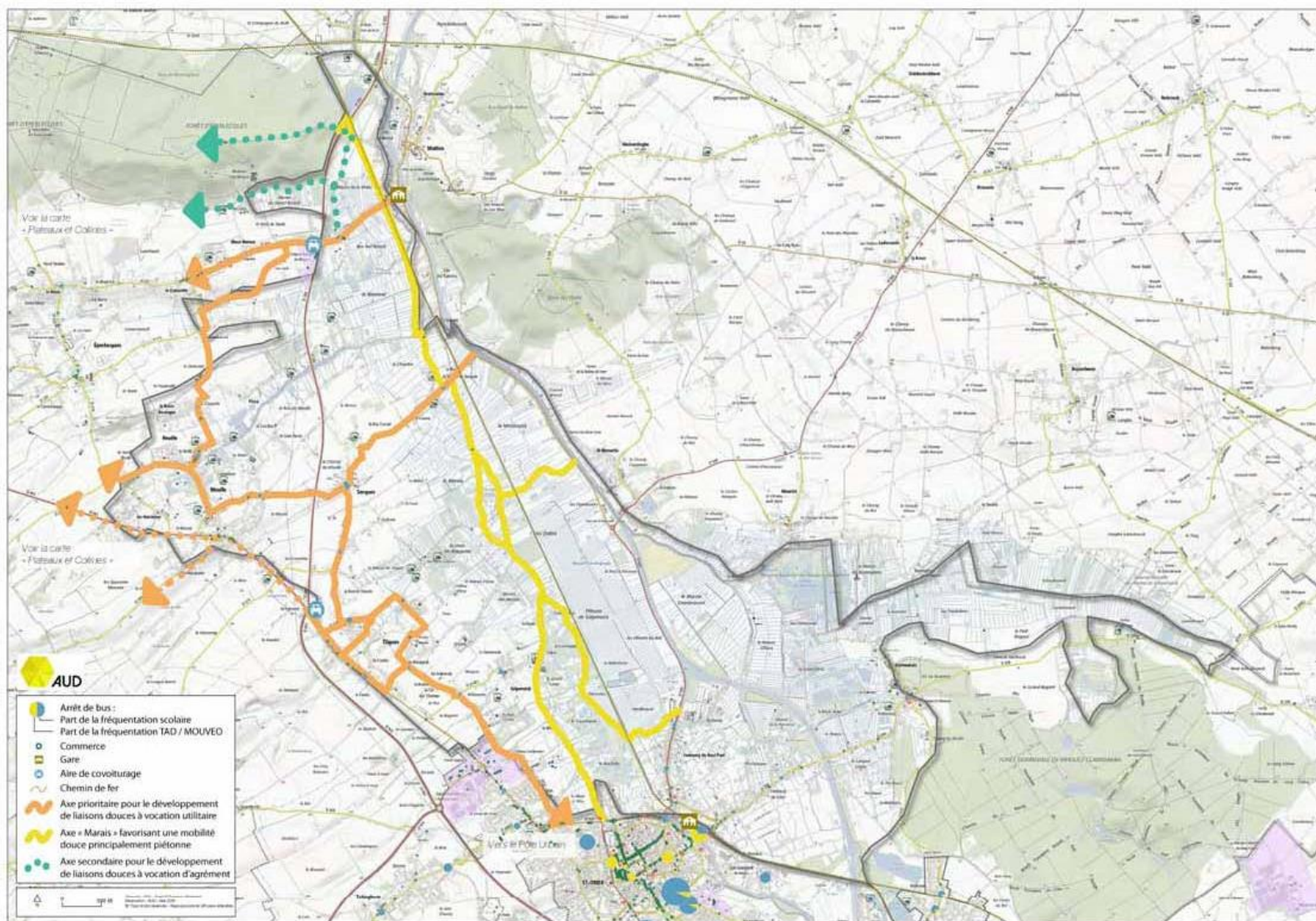
Ces liaisons, même si elles n'accueillent pas le même public (scolaire, actif, familial ...), doivent remplir les mêmes fonctions (praticabilité, chemin le plus court, sécurisation des cyclistes, ...).

Le critère principal pour le choix des aménagements est le différentiel de vitesse entre les vélos et les véhicules motorisés : un différentiel important implique une nécessité de séparation des flux.

En fonction du type de voie et de la vitesse autorisée, nous préconisons donc les aménagements suivants :

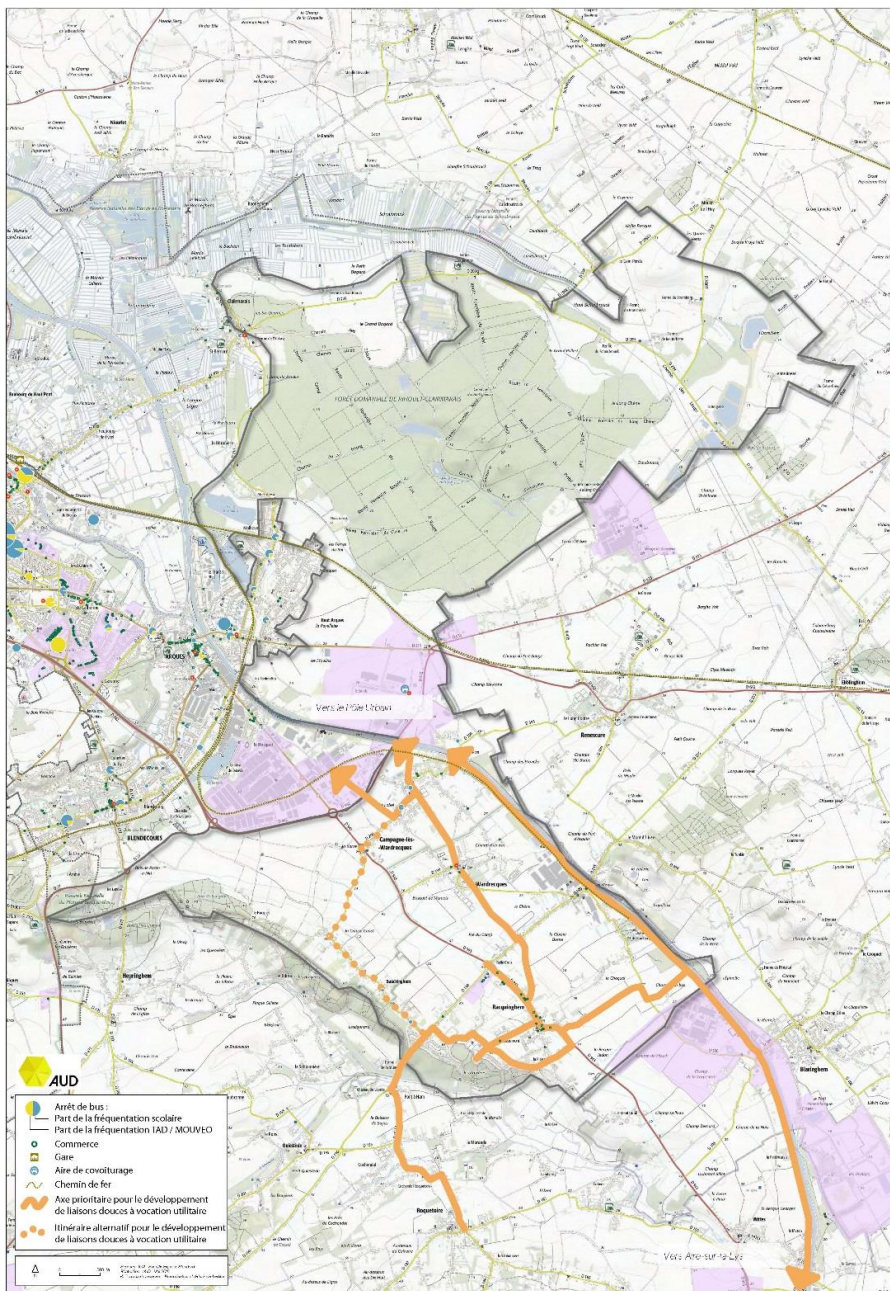
MOA	Voies concernées	Aménagements préconisés
RFF	Anciennes voies ferrées	Voie verte
VNF	Chemin de halage	Voie verte
Secteur du marais	Chemin	Voie verte
Commune	Voies communales	Si vitesse inférieure à 30 km/h : Mixité Si vitesse entre 30 et 50 km/h : Bande Si vitesse supérieure à 50 km/h : Piste
CASO	Voies d'intérêt communautaire	Hors ZA Si vitesse inférieure à 30 km/h : Mixité Si vitesse inférieure à 50 km/h : Bande Si vitesse supérieure à 50 km/h : Piste Voies en ZA : au minimum : Bande. Si trafic important (sup à 1000 PL/j) ou si vitesse supérieure à 70 km/h : Piste
CD 62	Routes départementales	Si vitesse inférieure à 30 km/h : Mixité Si vitesse entre 30 et 50 km/h : Bande Si vitesse supérieure à 50 km/h : Piste

Ces préconisations d'aménagements sont cartographiées ci-dessous. Celles-ci ont été complétées à travers des ateliers menés en juin 2016 avec les élus des entités paysagères concernées (hors Pôle Urbain). L'objectif était d'identifier des itinéraires prioritaires pour le développement d'une mobilité douce, particulièrement cyclables, au sein de l'entité paysagère et les entités voisines. Les résultats de ces ateliers doivent cependant faire l'objet d'une réflexion plus approfondie, associant notamment le Conseil Départemental, pour confirmer leur intérêt et déterminer les aménagements à réaliser (signalisation, mise en sécurité, partage de la voirie, etc.)

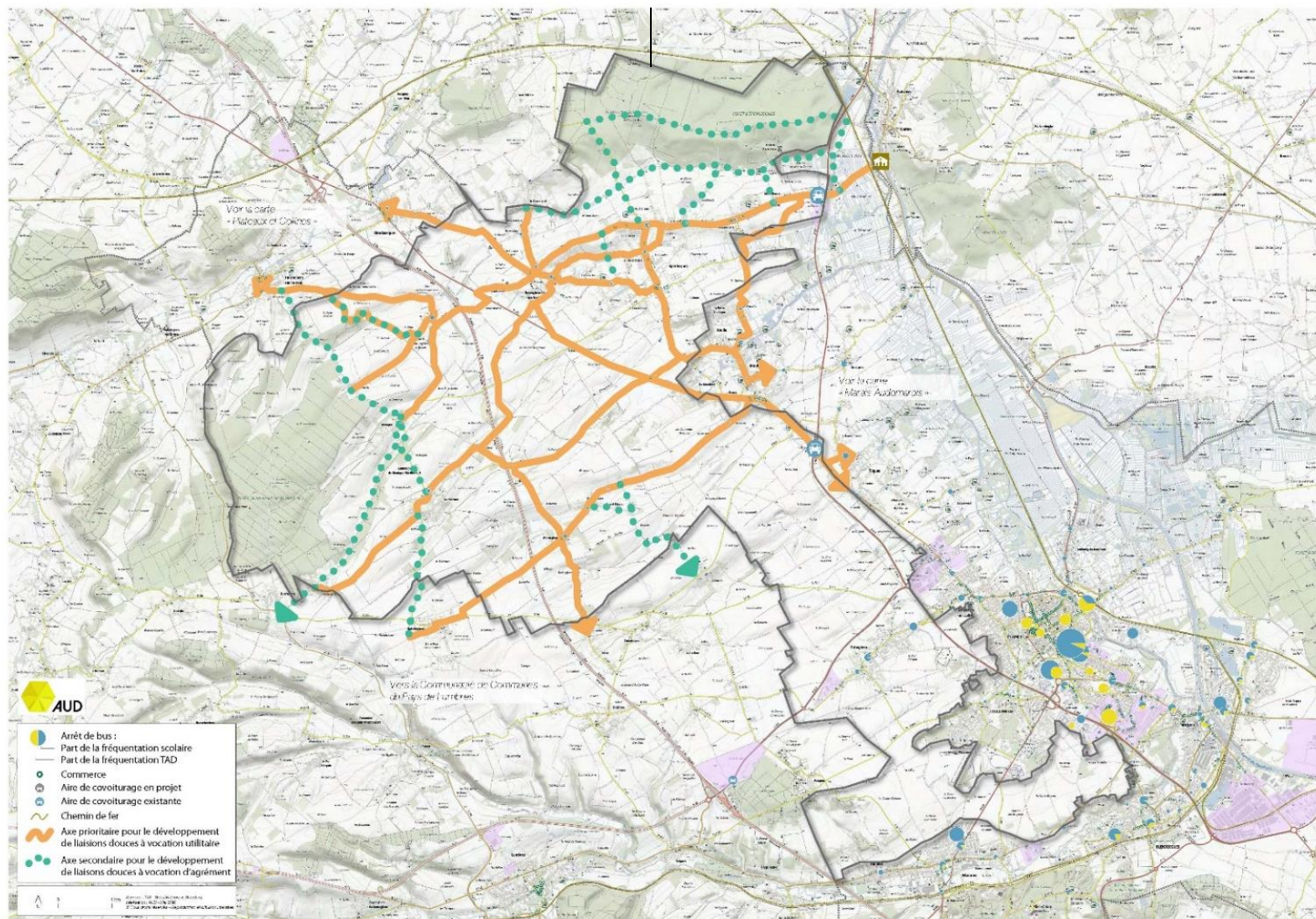


Atelier de travail mené le 14 juin 2016

Marais Audomarois : Il est précisé sur ce secteur, que la connexion entre Tilques, Moule et les communes de l'entité « Plateaux et Collines » est privilégiée en dehors de la RD943 contrairement à la restitution de l'atelier de cette autre entité paysagère. Les deux itinéraires devront donc être analysés dans le cadre de la mise en œuvre du PLUI. Concernant la traversée du Marais, un itinéraire est formalisé pour le développement d'une mobilité piétonne mais la possibilité d'une mixité d'usage devra être étudiée sur l'entièreté du tracé. Par ailleurs, l'itinéraire de l'eurovélo n°5 devant notamment à terme connecter Saint-Omer et Eperlecques n'a pas été traité.

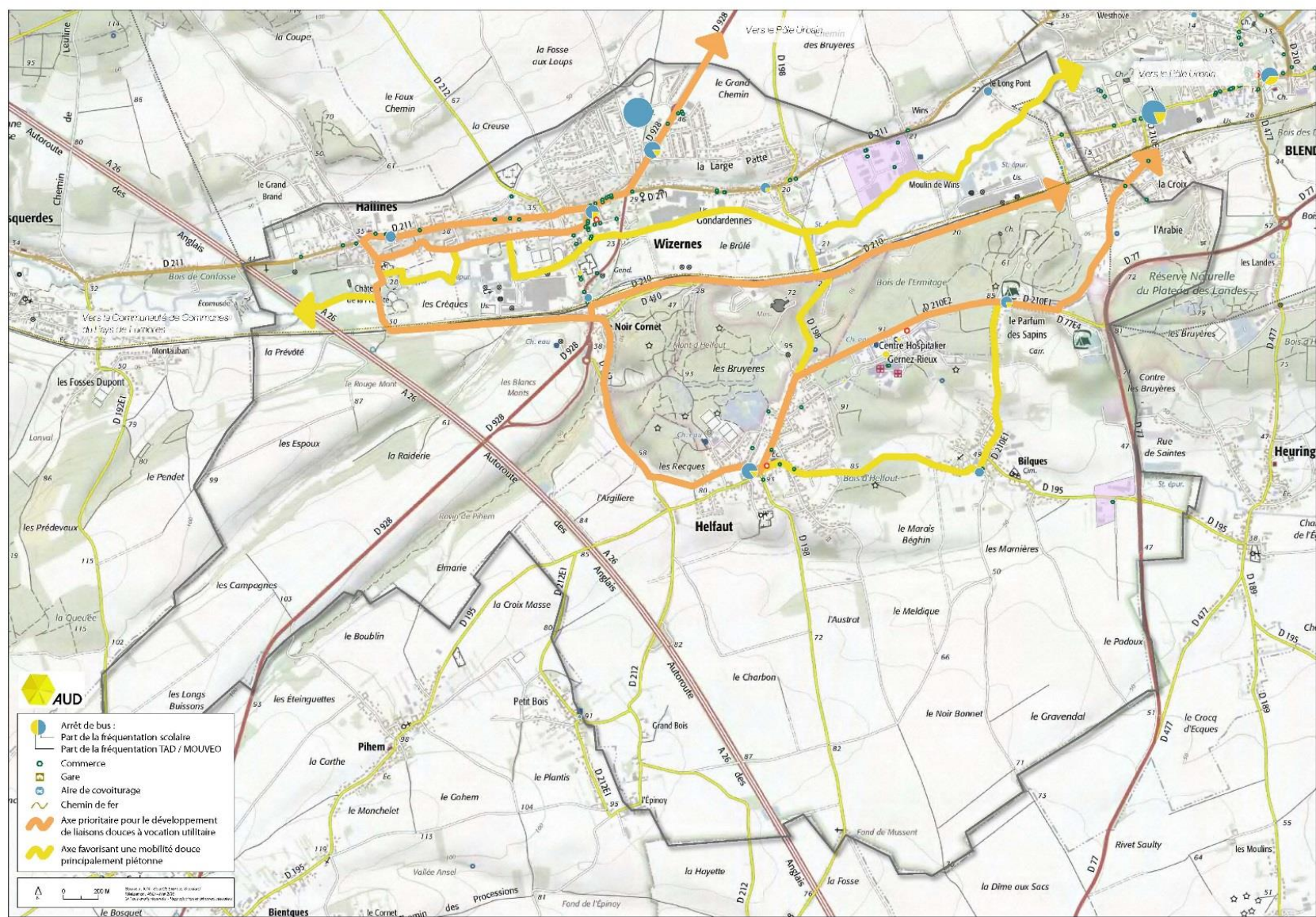


Plaine entre Flandres et Lys : Il est précisé sur ce secteur, que l'itinéraire indiqué le long du canal correspond au tracé de la future véloroute voie verte devant notamment connecter à terme le Pôle Urbain et Aire-sur-la-Lys. Par ailleurs, entre Racquingham et Campagne-lès-Wardrecques, il est souhaité préférentiellement le circuit traversant Wardrecques mais il pourra aussi être étudié un itinéraire alternatif via le hameau de Baudringhem.

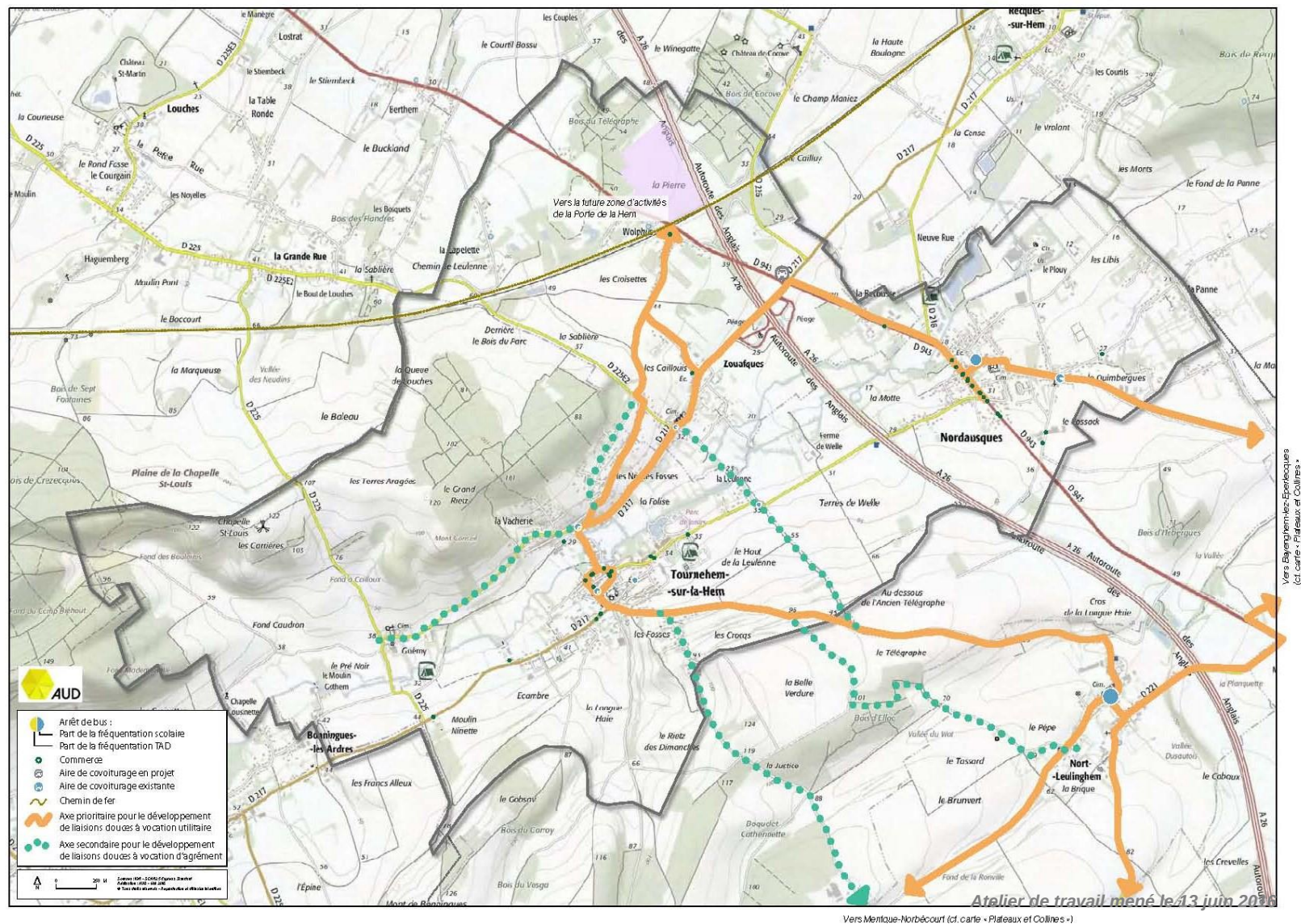


Atelier de travail mené le 8 juin 2016

Plateaux et Collines : Il est précisé sur ce secteur, que la vocation de l'itinéraire entre Nort-Leulinghem et Tournehem-sur-la-Hem passant par le Bois d'Elloo n'est pas déterminée entre l'utilitaire (groupe de travail de l'entité « Vallée de la Hem ») et le loisir. Par ailleurs, sur Eperlecques et Bayenghem-lès-Eperlecques, il est souhaité préférentiellement l'aménagement de la RD221 mais il pourra aussi être étudié un évitement d'une partie de la route départementale par les rues de Pauvrestraete et de Vosmette.



Vallée de l'Aa : Il est précisé sur ce secteur, que l'itinéraire indiqué sur la RD928 vers le Pôle Urbain reprend une piste cyclable existante car il s'agira de la conforter.



Vallée de la Hem : Il est précisé sur ce secteur, que l'attente sur la RD217 est une mise en sécurité des cyclistes pour une meilleure cohabitation avec les véhicules motorisés. Sur le secteur de la Leulenne à la limite entre Tournehem-sur-la-Hem et Zouafques, il s'agirait de recréer la continuité le long de la Hem entre le chemin de la Leulenne et la rue de la Placette.

L'ACCESSIBILITE AUX PERSONNES A MOBILITE REDUITE

LES PRINCIPES

La loi 2005-102 du 11 février 2005 pour «l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées», fixe le **principe d'une accessibilité généralisée**, intégrant **tous les handicaps**, qu'ils soient d'ordre physique, visuel, auditif ou mental. Tous les domaines de la vie sont concernés : vie citoyenne, déplacements, logement, scolarisation, emploi et formation, culture, loisirs, santé, etc. La loi prévoit notamment la mise en accessibilité du cadre bâti, de la voirie, des espaces publics et des transports et attribue donc de nouvelles obligations aux décideurs et acteurs de la construction.

La définition d'accessibilité a été adoptée fin 2000 par une délégation interministérielle aux personnes handicapées.

« L'accessibilité permet l'autonomie et la participation des personnes ayant un handicap, en réduisant, voire supprimant les discordances entre leurs capacités, leurs besoins et leurs souhaits, d'une part, et les différentes composantes physiques, organisationnelles et culturelles de leur environnement, d'autre part. L'accessibilité requiert la mise en œuvre des éléments complémentaires, nécessaires à toute personne en incapacité permanente ou temporaire pour se déplacer et accéder librement et en sécurité au cadre de vie ainsi qu'à tous les lieux, services, produits et activités. La société, en s'inscrivant dans cette démarche d'accessibilité, fait progresser également la qualité de vie de tous ses membres ».

L'accessibilité est un véritable enjeu de société avec un impact positif sur la qualité de vie et de service de tous les citoyens. Dans la perspective d'apporter des solutions assurant une mobilité optimale aux habitants de l'agglomération et notamment aux personnes à mobilité réduite, l'aménagement se doit de prendre en compte les contraintes de chacun et de fournir un aménagement homogène sur le territoire.

Les enjeux de l'accessibilité sont à la fois sociaux, économiques, individuels, de développement durable. L'accessibilité participe à l'intégration sociale des personnes à mobilité réduite. Elle participe également au développement

économique, et permet notamment le maintien à domicile. Enfin, cela limite le risque d'exclusion, favorise le rassemblement des générations et garantit l'autonomie des personnes en situation de handicap.

QUELQUES DEFINITIONS

Personne à mobilité réduite

La mobilité réduite est une situation de handicap due à une diminution des capacités de déplacement dans l'espace public d'une personne, de manière temporaire ou définitive.

Constitue un handicap, au sens de l'article 2 de la loi n°2005-102 du 11 février 2005, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant.

Les personnes à mobilité réduite sont toutes les personnes qui ont une difficulté, telles que les personnes handicapées (comprenant les personnes ayant des incapacités sensorielles ou intellectuelles, les personnes ayant des incapacités motrices et les personnes en fauteuils roulants), les personnes de petite taille, les personnes avec des bagages encombrants, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes avec des chariots à provisions, et des personnes avec de jeunes enfants (y compris des enfants en poussette).

Le handicap de situation

La situation de handicap se crée au moment où les aptitudes de l'utilisateur, quel qu'il soit, ne correspondent pas avec l'environnement urbain dans lequel il se trouve, et les actions que cet environnement requiert. Cette situation peut alors conduire à une situation de pénibilité, voir d'impossibilité.

L'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Réseau TER : matériel accessible, quais et souterrains en recherche de financement, parvis en travaux

Réseau CASOBUS : schéma d'accessibilité 2009, matériel roulant accessible, information sonore et visuelle embarquée, 30% des arrêts rendus accessibles, quid de l'information aux arrêts

Réseau CASOTAD : véhicules spécialisés accessibles

Réseau interurbain : non accessible

L'ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS

Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics

Le PAVE doit être établi dans chaque commune, sur l'initiative du Maire ou, le cas échéant, du Président de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI). La compétence facultative « Elaboration du PAVE », a récemment été transférée des communes à la Communauté d'Agglomération de Saint Omer. La CASO s'est donc engagée à réaliser le PAVE parallèlement à l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal.

Ce plan fixe les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'EPCI. La loi prévoit que ce Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics fasse partie intégrante du PDU lorsqu'il existe.

Le Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics :

- détermine le programme des travaux de mise en accessibilité,
- fixe les délais de réalisation,
- prévoit des mesures concernant le respect des règles de stationnement,
- appelle les bonnes pratiques en matière de signalisation des obstacles.

Etat d'avancement des PAVE

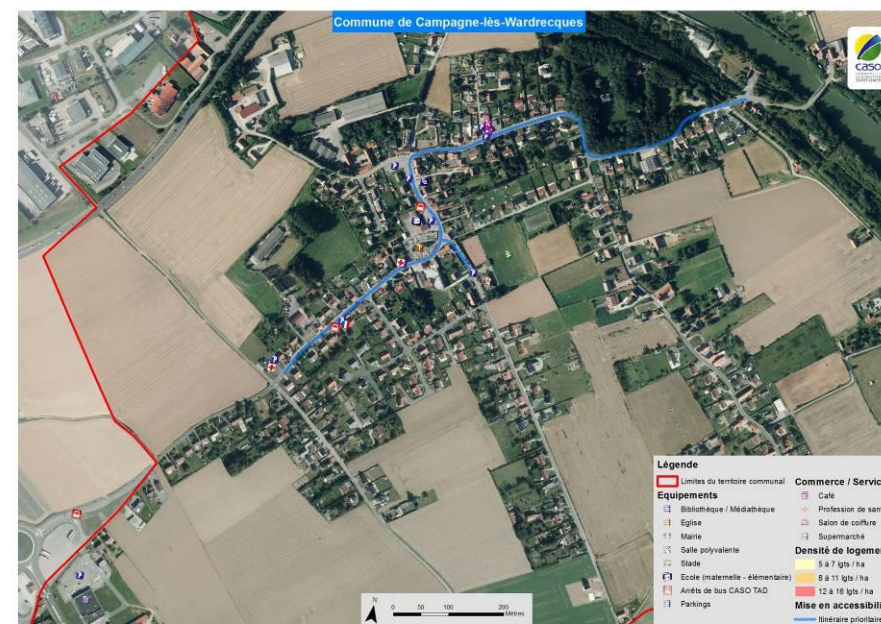
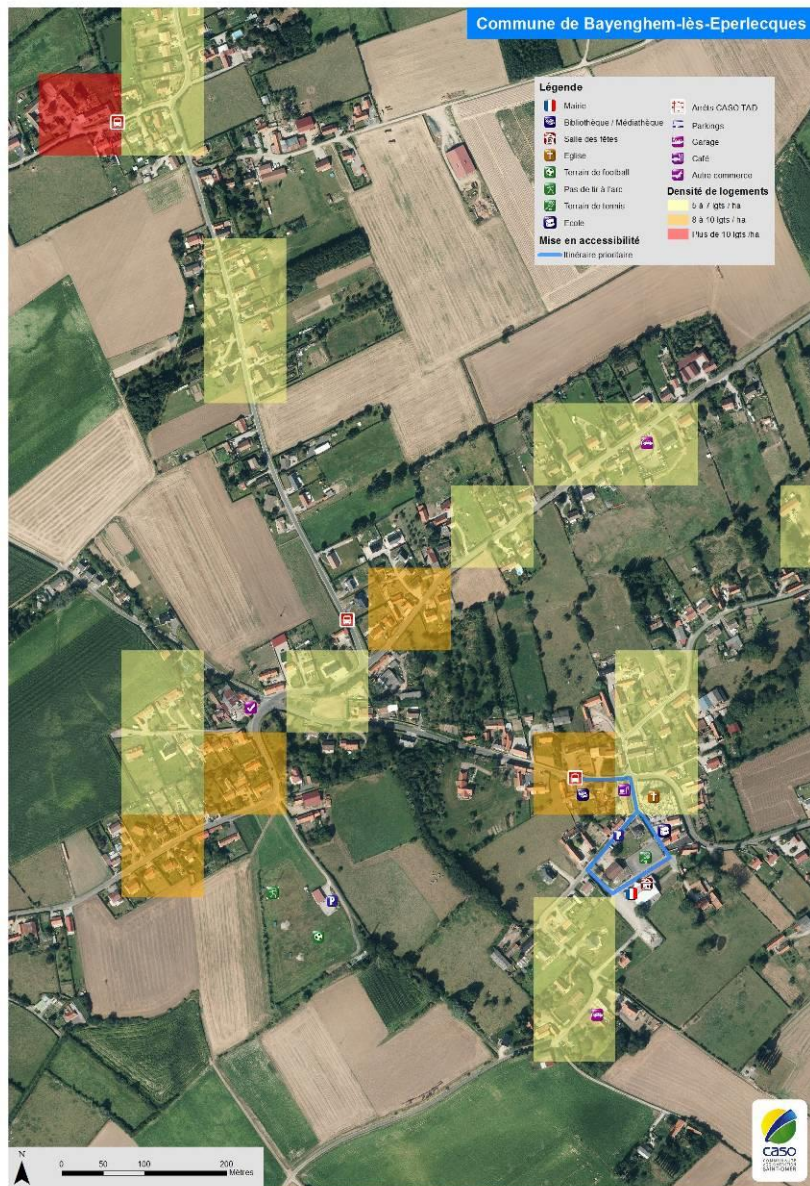
Très peu de démarches de Plan de mise en accessibilité des voiries et espaces publics ont été entreprises. Toutefois des démarches au coup par coup sont intégrées lors des travaux de voirie.

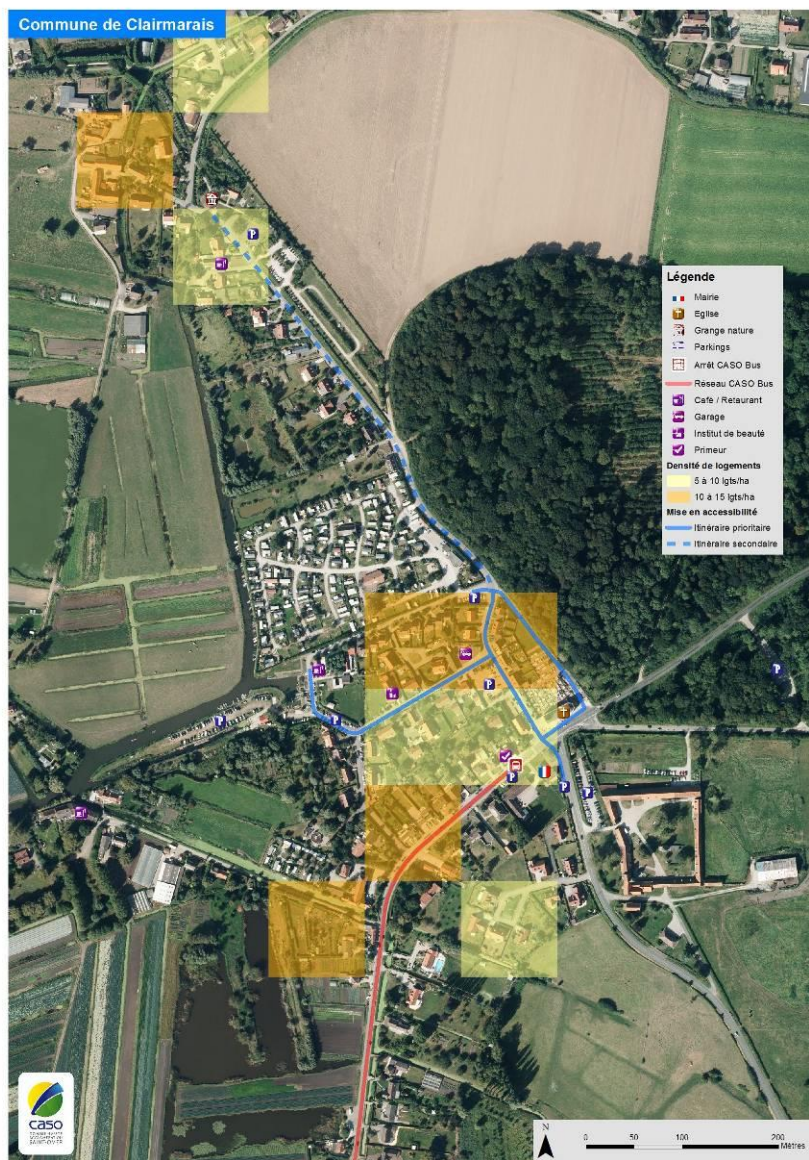
Les cheminements piétons sont parfois difficilement accessibles notamment dans les centres contraints : conflits avec le stationnement, rues étroites ...

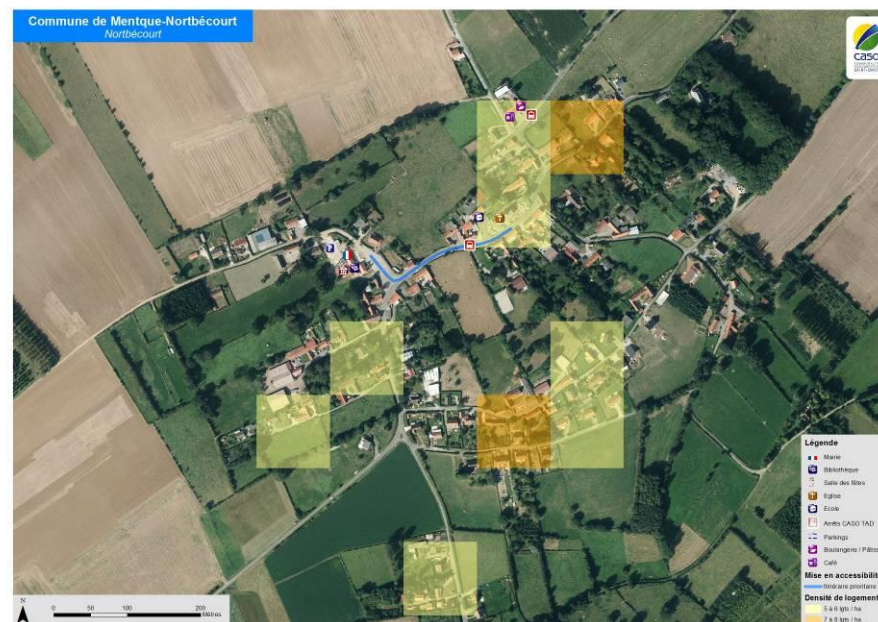
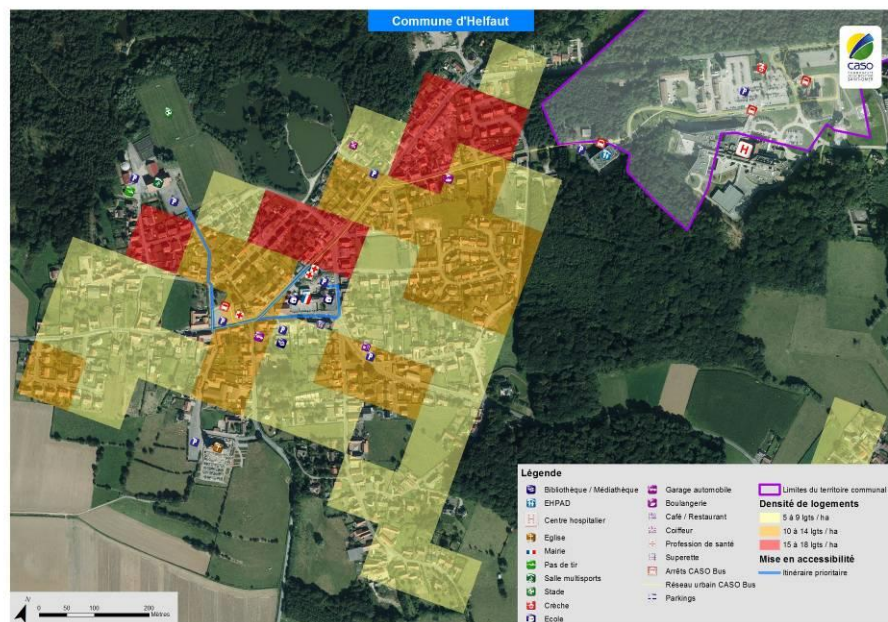
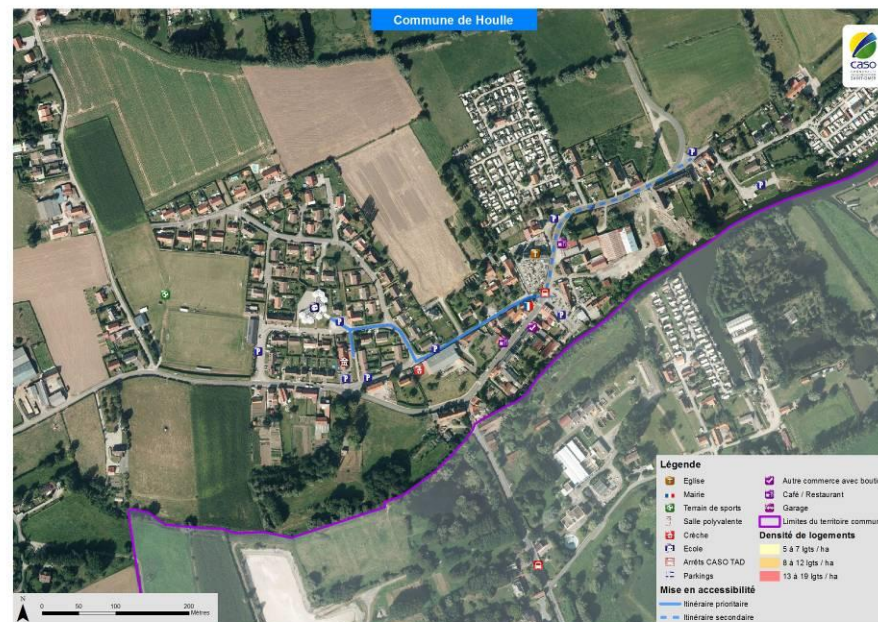
Arques	
Bayenghem-les-Eperlecques	Non réalisé
Blendecques	Non réalisé
Campagne-les-Wardrecques	Non réalisé
Clairmarais	Non réalisé
Eperlecques	Non réalisé
Hallines	Non réalisé
Helfaut	Non réalisé
Houlle	Non réalisé
Longuenesse	Réalisé
Mentque Norbecourt	Non réalisé
Moringhem	Non réalisé
Moulle	Non réalisé
Nordausques	Non réalisé
Nort Leulinghem	Non réalisé
Racquingham	Non réalisé
Salperwick	Non réalisé
Saint Martin au Laert	Réalisé
Saint Omer	Réalisé
Serques	Non réalisé
Tatinghem	Non réalisé
Tilques	Non réalisé
Tournehem	Non réalisé
Wardrecques	Non réalisé
Wizernes	Non réalisé
Zouafques	Non réalisé

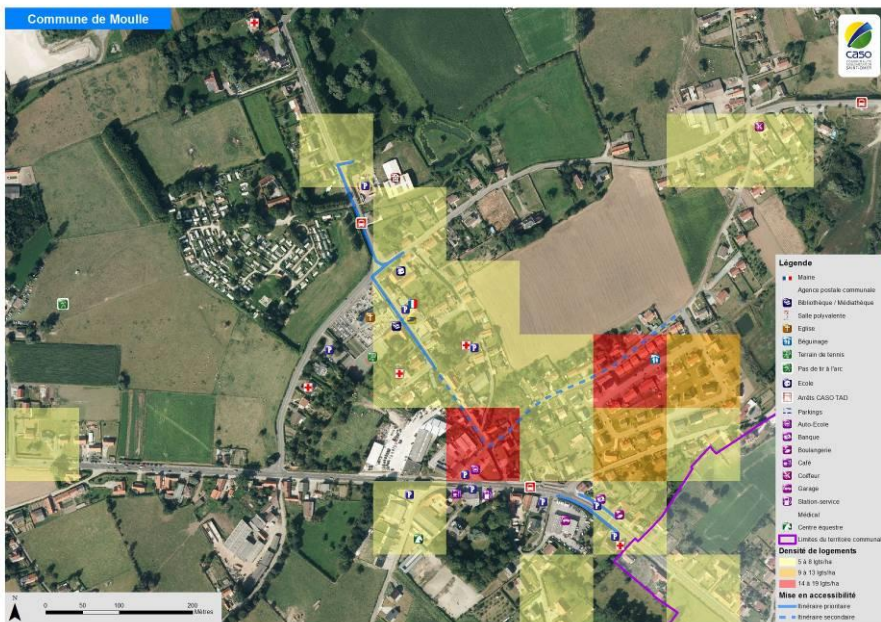
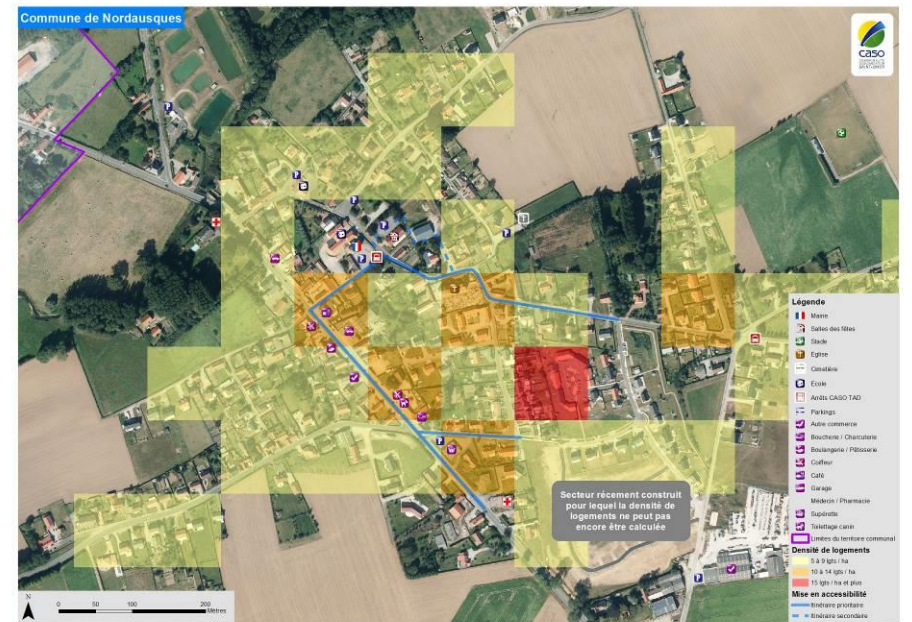
Présentation des itinéraires prioritaires

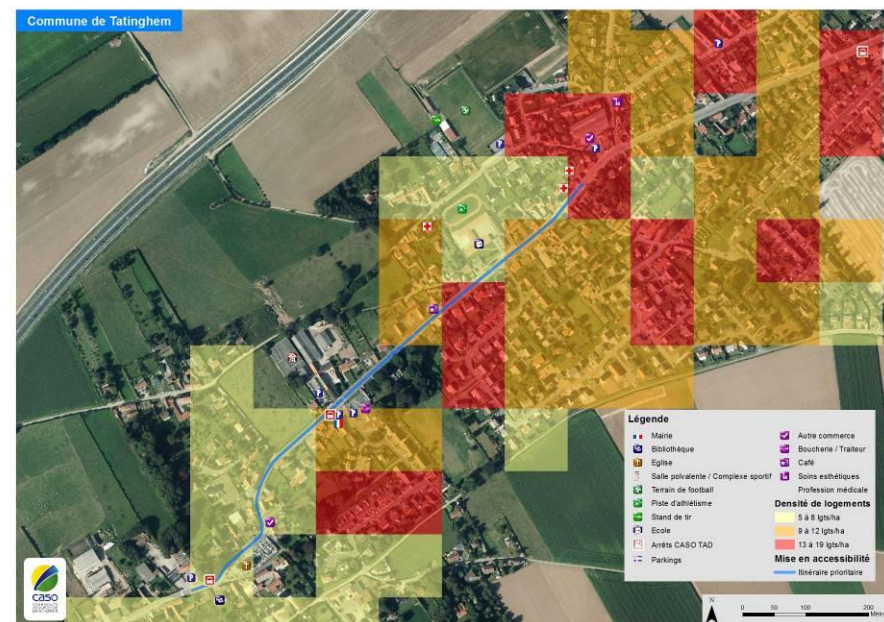
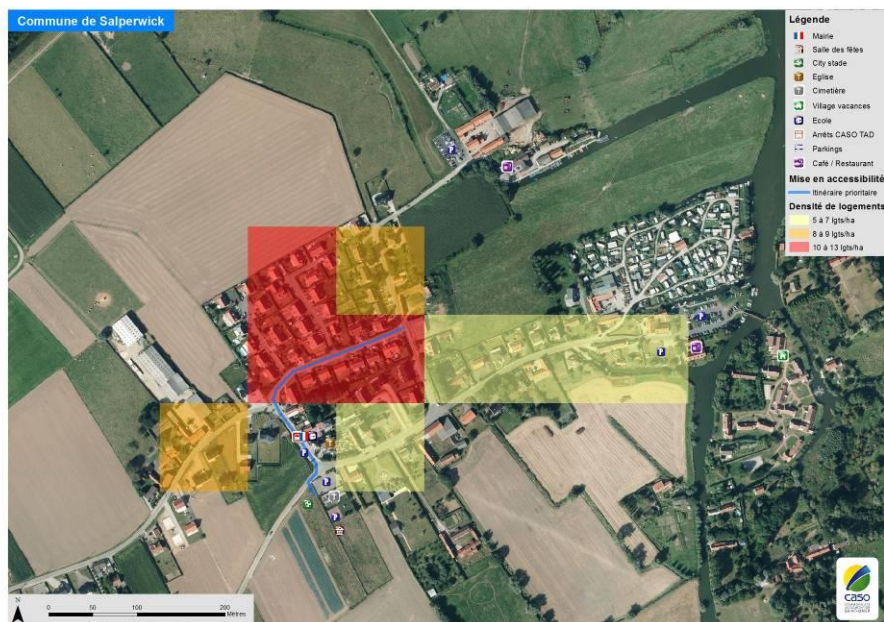
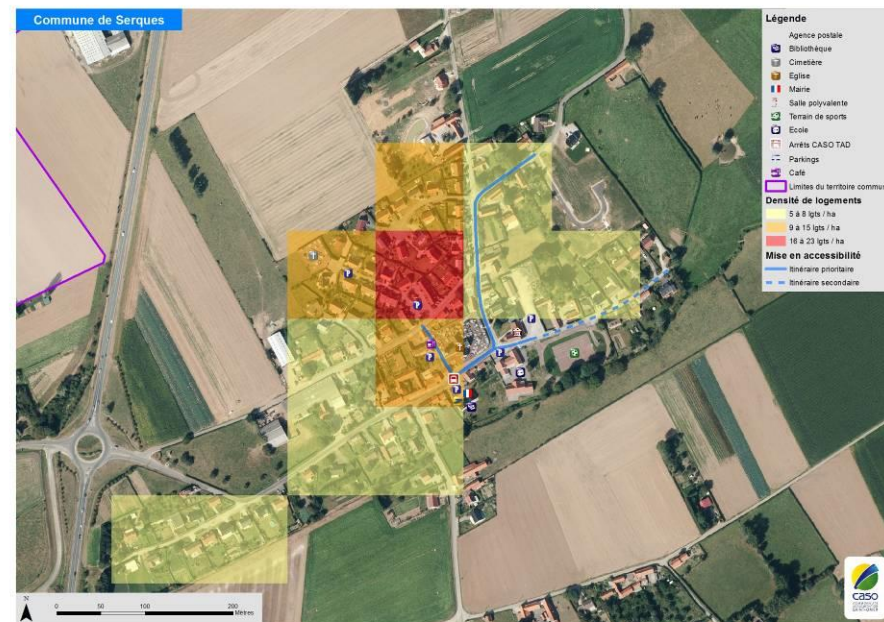
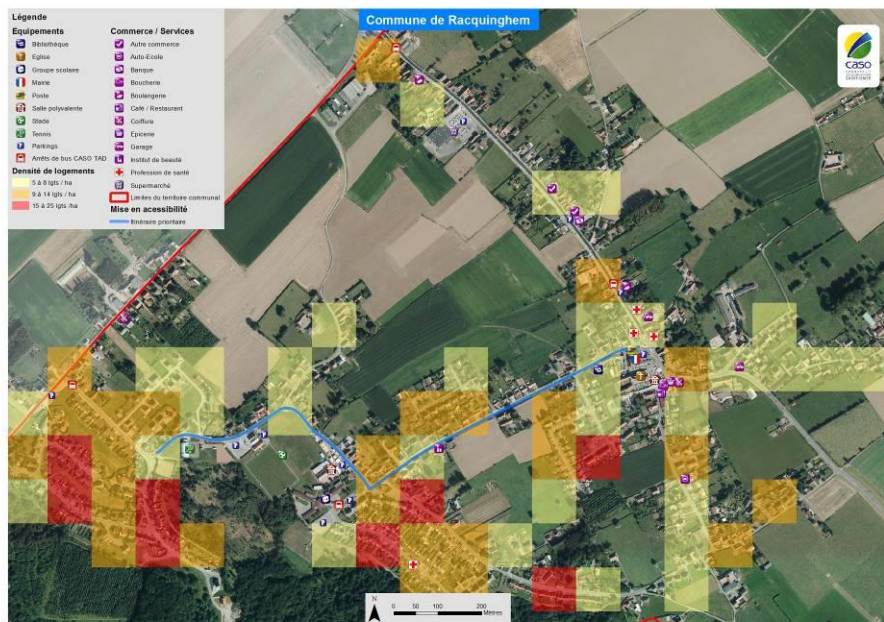
Les itinéraires à mettre en accessibilité prioritairement ont été définis à l'échelle de chaque commune de la CASO. Ils sont présentés ci-après.

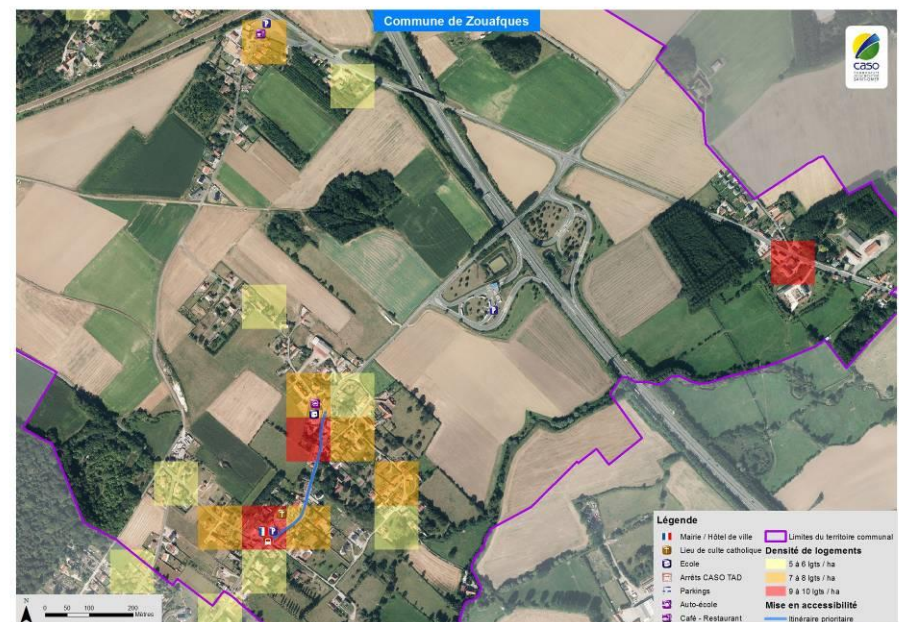
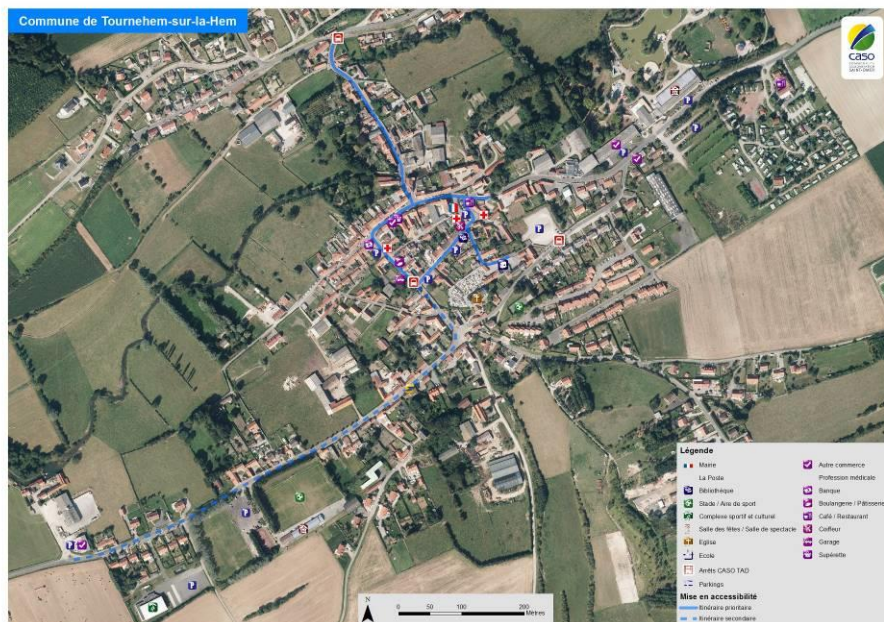
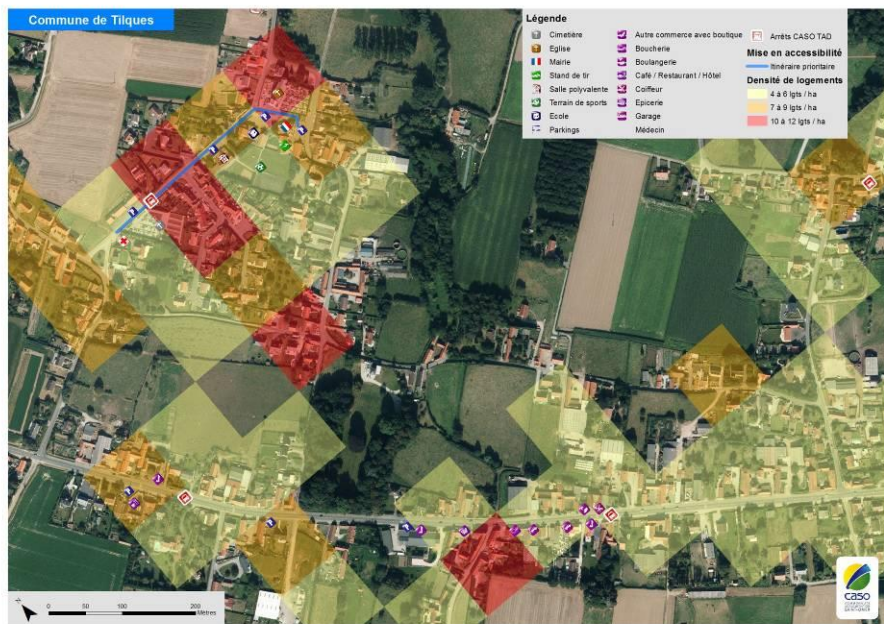


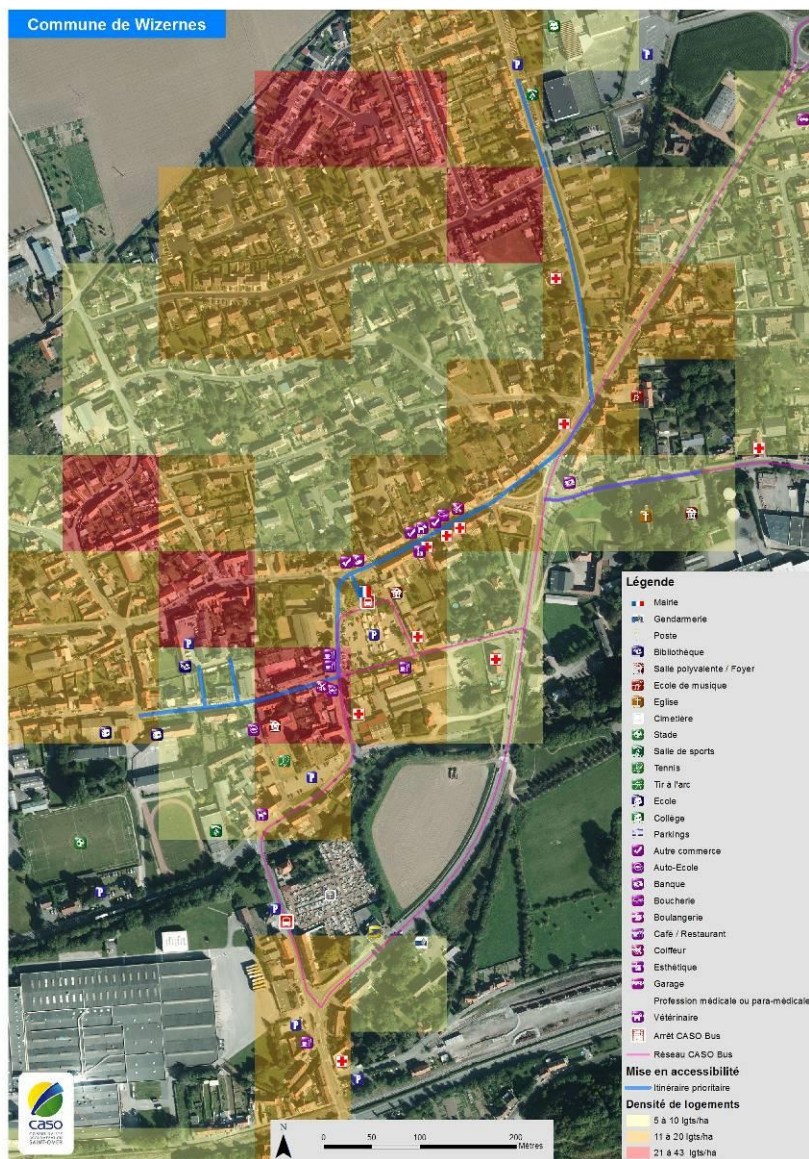












LES DEPLACEMENTS AGRICOLES

LES PRINCIPES

Les difficultés de circulation des engins

De nombreuses difficultés de circulation et d'accessibilité ont été identifiées dans le marais : routes mal entretenues plus adaptées aux engins agricoles, limitations de largeur et tonnage routes et ponts, grosse majorité des chemins privés rendant très difficile l'amélioration des dessertes, nombreux points de blocage, perte de terres agricoles directement liée à l'accessibilité, zones majeures pour l'activité maraîchage présentent de lourdes difficultés d'accès (marais communal, le marais Dombricourt, Grande Teer, Le Bachelin, Le Brockus), zones devenues inaccessibles, conflits d'usages entre accès agricole et touristique.

Des difficultés ont également été recensées en milieu rural : circulation importante en centre-village de Tournehem aux moissons, rue étroites à Moringhem et Mentque-Norbecour ...

Les caractéristiques et contraintes de circulation des engins agricoles

Les déplacements agricoles présentent des caractéristiques et contraintes de circulation variées. Les déplacements ont lieu toute l'année, pour des motifs variés. Les convois peuvent être de très grandes dimensions. Les aménagements doivent donc être adaptés : largeur de chaussée, espaces refuge pour croisement de véhicules, configuration des giratoires, position du mobilier urbain en recul, choix des bordures abaissées ou chanfreinées.

Concertation, démarche participative constructive

Certaines activités (plateformes, coopératives ...) peuvent générer d'importants flux de poids lourds ou d'engins agricoles. Leur implantation et leur développement doivent être étudiés en amont, mesurant ainsi les conséquences sur le réseau routier et le dimensionnement des accès au site. L'élaboration des documents d'urbanisme, les projets de requalification d'axes routiers, ou d'aménagements de centre ville représentent autant d'occasion d'appréhender la problématique des déplacements agricoles. Pour être cohérent avec les besoins et les attentes de chacun, chaque projet d'aménagement doit associer l'ensemble des acteurs dans une démarche participative. Chacun des acteurs a ainsi un rôle à jouer.

Les EPCI

Les EPCI compétent en matière de voirie doivent :

- Réaliser un diagnostic de la problématique routière
- Engager une concertation avec les usagers et les professionnels
- Prendre en compte les recommandations du CEREMA et de la présente charte
- Elaborer un programme de travaux

Les agriculteurs

- Participer activement à la concertation locale sur la sécurité routière et faire part de leurs contraintes et souhaits
- Privilégier l'utilisation des chemins ruraux et d'associations foncières
- Privilégier les heures creuses pour la circulation dans les zones urbanisées

Les financeurs

Les financeurs doivent quant à eux veiller, dans l'examen des dossiers, au respect des recommandations du CEREMA et de la Chambre d'Agriculture. Ils sollicitent l'avis de la Chambre d'Agriculture sur les projets d'aménagements routiers.

Les automobilistes

- Respecter les limitations de vitesse fixée en traversée d'agglomération
- Adapter leur comportement routier à l'environnement traversé
- Faire preuve de compréhension envers les agriculteurs et leurs contraintes en période de grands travaux (moissons ...)

L'ACCESSIBILITE AGRICOLE

Les flux agricoles

La circulation des engins agricoles varie selon les saisons et le type de production. Les flux s'intensifient au printemps (de mars à juin) pendant la période des semis et récoltes, ainsi qu'à l'automne (de septembre à

novembre) pendant la période des ensilages, vendanges, épandages et semis.

Les déplacements agricoles peuvent avoir divers motifs :



Source : Charte des circulations agricoles, CG49

Réaliser des aménagements compatibles

Chaussée

Largeur de voirie

Le rétrécissement de la voie incite les usagers à ralentir, cependant, il convient de conserver une largeur suffisante au passage des poids lourds ou engins agricoles.

Une largeur de 5.20 m permet le croisement de véhicules, y compris poids lourds et engins agricoles respectant le gabarit de 2.55 m fixé par le Code de la route. Pour les voies à sens unique, la largeur préconisée est de 3.50 m en agglomération, avec possibilité d'élargir en fonction de l'importance du trafic poids lourd et agricole.

Bordures

Lorsque la largeur de la voie n'est pas suffisante pour permettre le croisement des véhicules, les engins agricoles peuvent empiéter sur le trottoir pour libérer la chaussée. Les bordures surbaissées ou chanfreinées facilitent l'empiètement sur trottoir et permettent de ne pas détériorer les bordures et de moins abimer les pneus.

Accotements / Glissières de sécurité

Les longs linéaires de glissières de sécurité, ou les accotements non stabilisés ne permettent pas aux engins agricoles de se déporter en cas de croisement ou de dépassement par d'autres usagers.

Des accotements stabilisés d'environ 1 m de largeur sans mobilier urbain sont recommandés. De même, en cas de présence de glissières de sécurité, des interruptions régulières permettent de créer des zones de croisement.

Obstacles centraux

Ces aménagements peuvent être problématique lorsque la largeur de la chaussée ne permet plus le passage des engins à gros gabarit, ou si l'usager est de fait, obligé d'utiliser la voie de circulation opposée.

Il est recommandé de créer des aménagements centraux franchissables.

Terre-plein ou ilot

- Hauteur franchissable (6 cm selon la norme NF P 98-340/CN)
- Bordures non anguleuses : chanfreinées ou surbaissées
- Eléments centraux franchissables (attention aux panneaux fixes, plots, jardinières ...)

Pour éviter la détérioration des ilots, de la signalisation, il est préférable de prévoir le franchissement sur l'accotement.

Bande centrale

Il est également possible de créer des aménagements « à plat » de type :

- Bande centrale de résine colorée
- Bourrelet en enrobé ou en pavés

Ces aménagements ont l'avantage d'alerter l'automobiliste tout en autorisant le franchissement pour les engins agricoles.

Hauteur disponible

Les convois agricoles peuvent atteindre des hauteurs de 4 à 5 m. il est primordial de veiller à conserver une hauteur de passage libre suffisante au passage des convois. Il est donc nécessaire de faire attention aux hauteurs minimales des ponts, aux câbles électriques et téléphones, mais également aux hauteurs d'élagage.

Si un enfouissement de réseau n'est pas possible, une hauteur libre de 6 m minimum doit être prévue.

Les ponts seront conçus de manière à autoriser une hauteur de passage de 5 m.

De même que les bois bordant les routes, devront être élagués à une hauteur minimale de 5 m à l'aplomb de la chaussée.

Carrefours

Carrefours giratoires

Les ensembles agricoles ont des rayons de giration importants. L'aménagement devra permettre la giration des convois de grande longueur. Une vérification des girations sera effectuée préalablement à la réalisation.

Il est recommandé de respecter les caractéristiques minimales suivantes :

- Rayon extérieur de 15 m
- Largeur d'anneau de 8 m
- Sur largeur franchissable de 1.5 m
- Entrée de giratoire de 4 m de large, sans courbures excessives

Mini-giratoires

Les mini-giratoires sont plutôt utilisés dans les espaces contraints. L'aménagement « à plat » permet un franchissement aisé des engins agricoles, tout en limitant le franchissement des véhicules légers par la mise en place :

- De bordures périphériques
- De plots
- De dispositifs sonores

Entrées / Sorties de champs

Les entrées et sorties de champs ou de chemin sont majoritairement perpendiculaires à la route. Cette configuration peut obliger l'agriculteur à couper les deux voies de circulation lorsqu'il s'engage sur la route.

Afin d'éviter le chevauchement sur la voie opposée, il est recommandé d'aménager des entrées / sorties d'au minimum 8m, profitant d'accotements élargis. Il faudra veiller dès la conception, au busage du fossé et à la protection par des têtes d'aqueduc.

Mobilier urbain

Le mobilier urbain, élément constitutif d'un aménagement permet à la fois la séparation des flux (VL, piétons, vélos ...), la création d'effet de ralentissement, la requalification de l'espace public, ou encore la lutte contre le stationnement gênant.

Cependant, le positionnement de celui-ci peut contribuer à réduire l'emprise de la chaussée et / ou les possibilités de chevauchement de l'accotement par exemple.

Le mobilier urbain doit être implanté suffisamment en retrait du bord de la chaussée. Si le mobilier est implanté de part et d'autre de la chaussée, privilégier un positionnement en décalé.

Si le mobilier ne peut pas être suffisamment éloignés du bord de la chaussée, préférer un mobilier de faible hauteur, permettant le passage des matériels agricoles larges. Il faudra alors tenir compte de la garde au sol des équipements agricoles.

Tout mobilier urbain implanté devra également être conforme aux normes relatives à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics aux personnes à mobilité réduite.

Dispositifs de réduction des vitesses

Chicanes et écluses

Les chicanes peuvent présenter une gêne aux circulations agricoles si elles sont trop étroites avec des bordures infranchissables ou trop proches l'une de l'autre.

Dans ce cas, il peut être nécessaire de rendre une partie de la chicane franchissable (bordures chanfreinées).

La distance entre deux chicanes doit permettre le passage d'un convoi agricole. Il est recommandé de séparer deux chicanes opposées d'au moins 20 m. Il faudra également veiller au positionnement du mobilier urbain.

Ralentisseurs

Les aménagements de ralentisseurs sont conçus pour contenir les vitesses, et sécuriser les traversées piétonnes par exemple. Cependant, ces aménagements sont incompatibles avec un fort trafic poids lourd ou agricole. Les ralentisseurs de type dos d'âne présentent un risque pour les véhicules agricoles, et peuvent par exemple endommager les systèmes hydrauliques et les bras de force des engins agricoles attelés.

Si un aménagement de ralentisseur est nécessaire, il faudra privilégier les aménagements de type :

- Coussin berlinois, dont le faible empattement permet le franchissement par les engins agricoles
- Plateaux surélevés, avec une pente de rampants n'excédant pas 5% (cf. guide technique du CERTU)

Limitation de tonnage

L'activité agricole nécessite la circulation de matériels agricoles lourds, mais également des poids lourds se rendant sur les exploitations.

Des arrêtés de limitation de tonnage peuvent être pris pour interdire le poids lourds ou engins agricoles, mais uniquement dans le cas où :

- Les caractéristiques de la voie le justifient
- Un itinéraire alternatif adapté et sans détour excessif est possible

La limitation de tonnages, lorsqu'elle n'est pas destinée à protéger la structure de la chaussée, ne doit pas interdire les activités locales. La signalétique

« sauf engins agricoles » étant trop restrictives, il est conseillé de la remplacer par « sauf engins et dessertes agricoles » ou « sauf desserte locale ».

Rechercher des itinéraires alternatifs

Dans le cas où la circulation agricole s'avérerait impossible en traversée d'agglomération, des itinéraires de substitution adaptés devront être recherchés. De même que sur certains axes, où la circulation des véhicules agricoles est interdite. C'est par exemple le cas des routes pour automobiles à 2 x 2 voies.

Chemins ruraux

L'utilisation des chemins ruraux existants permet d'améliorer les conditions de circulation des agriculteurs et des autres usagers. Ces chemins sont destinés principalement aux agriculteurs pour rejoindre leurs parcelles. Ils servent également de voie de liaison entre communes.

Sur de longues distances, ils s'avèrent moins confortables que les voiries départementales, notamment liés à leur moins bonne praticabilité ou à leur manque d'entretien.

Routes de contournement

Les voies de contournement créées à l'occasion des remembrements permettent aux engins agricoles d'éviter les centres bourgs et les éventuels aménagements de sécurité pour accéder à leurs bâtiments. Cependant, ces voies ne doivent pas se transformer en routes communales assurant le développement périphérique de l'urbanisation.

Plan d'actions

Création d'une instance de concertation

Des représentants du monde agricole pourraient être intégrés à une instance de concertation dans le cadre de projets d'aménagement routiers. Cette consultation des usagers en amont permettrait de concevoir dès le début du projet des aménagements cohérents, ne limitant pas le passage des engins agricoles sur les voies dédiées à supporter ce type de trafic.

Résolution des problèmes identifiés au cours du diagnostic

Accès et routes limités en largeur	Elargir la chaussée ou les accès Trouver un itinéraire alternatif
Accès dangereux	Sécuriser les accès Trouver un itinéraire alternatif
Accès et routes limités en tonnage	Revoir les restrictions de circulation Trouver un itinéraire alternatif
Routes mal entretenues	Remettre en état les routes
Panneaux signalétiques et pylônes gênants	Déplacer les obstacles gênants Trouver un itinéraire alternatif
Ponts étroits, limités en tonnage ou en mauvais état	Revoir et adapter l'ouvrage Trouver un itinéraire alternatif
Stationnement de véhicules gênants	Réorganiser le stationnement et lutter contre le stationnement sauvage
Route à circulation importante	Créer un chemin parallèle Trouver un itinéraire alternatif
Chemin communal fermé	Rouvrir et remettre en état le chemin communal Trouver un itinéraire alternatif
Contresens (bretelles, voie ferrée à traverser)	Permettre la continuité du cheminement Trouver un itinéraire alternatif
Sens unique	Créer des sur largeurs régulières permettant le croisement des engins agricoles Trouver un itinéraire alternatif

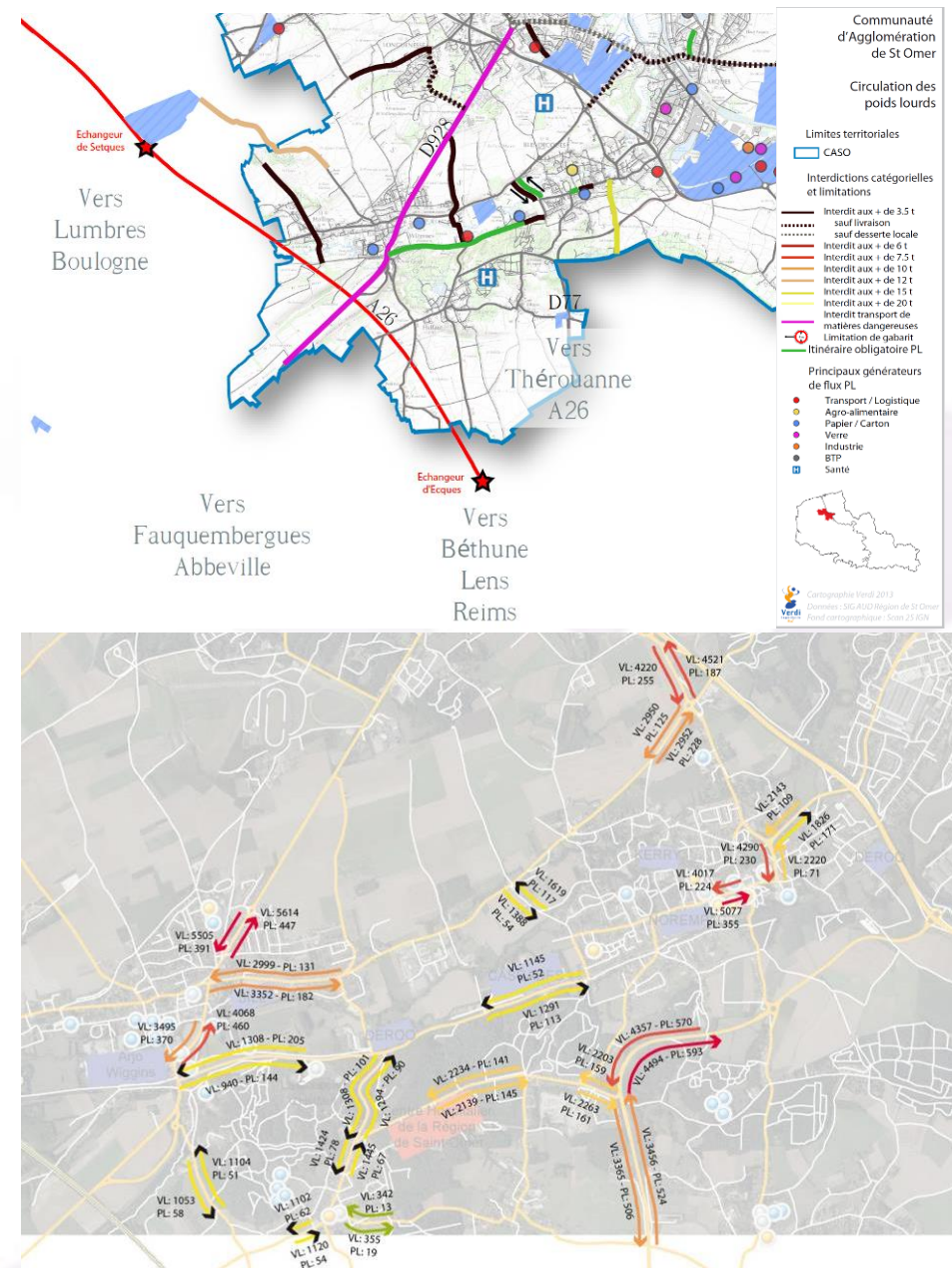
SECTEUR DE LA VALLEE DE L'AA

L'ENJEU

Dans la vallée de l'Aa, notamment sur la commune de Blendecques, les activités sont mêlées au tissu urbain. Des itinéraires poids lourds ont été définis, mais sont peu respectés, notamment par les navettes entre différents sites d'une même entreprise. Ces itinéraires induisent un parcours trop long et donc non respecté.

La vallée de l'Aa permet également des liaisons vers l'A26 : traversée Helfaut, Wisques, Wizernes. Ce qui implique un trafic PL non négligeable sur ces axes.

Il serait nécessaire de mettre en place une démarche de concertation entre les communes, le CG et les entreprises afin de définir la hiérarchie et les itinéraires PL adaptés.



LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Afin de limiter les nuisances induites par le passage des poids lourds en zone urbaine, des itinéraires poids lourds, empruntant le réseau structurant sont à définir.

La signalétique, notamment vers l'A26 et la rocade devra être adaptée en fonction de l'itinéraire défini.

Enfin une communication devra être faite auprès des entreprises du secteur afin qu'elles informent leurs transporteurs / leurs chauffeurs sur les itinéraires à emprunter pour rejoindre le réseau routier structurant.

Des contrôles réguliers par les forces de l'ordre seront à prévoir.

