

CHARTRE DE RECOMMANDATIONS

Pour une meilleure prise en compte des circulations
agricoles dans les aménagements de voiries

DÉPARTEMENT DE LA SOMME



ENTREPRENEURS
DES TERRITOIRES
HAUTS-DE-FRANCE

LE CONSTAT

La mobilité des personnes et le transport des biens et marchandises constituent un enjeu économique et sociétal majeur. Faciliter ces déplacements contribue fortement à l'aménagement du territoire et à son attractivité. En raison de l'accroissement et de la diversification des besoins en termes de mobilité, cette question est de plus en plus prégnante et concerne tous les modes et natures de déplacement.

Les voiries communales et départementales font régulièrement l'objet de travaux d'aménagement de la chaussée permettant à la fois d'assurer l'entretien de ce patrimoine important, d'améliorer la fluidité du trafic et de renforcer la sécurisation du réseau routier.

Les flux liés aux activités agricoles n'échappent pas à cette problématique. Les circulations des engins agricoles représentent des flux modestes comparativement au trafic des autres véhicules, pour autant, ils sont vitaux pour l'économie agricole et les services connexes rendus par l'agriculture à la société, ce qui par nature a une forte dimension spatiale.

L'aménagement des voies doit donc concilier tous les usages. Il doit prendre en compte les modes doux, le passage des véhicules légers, des deux-roues motorisés ou non, des poids lourds et des engins agricoles ainsi que la sécurisation des piétons.

Dans un souci notamment de modération des vitesses, ces aménagements se traduisent parfois par un rétrécissement de la largeur de la voie de circulation (chicanes, ilots séparateurs, avancées de trottoirs), la mise en place de ralentisseurs (plateaux surélevés, dos d'âne...) et la pose de mobiliers (barrières anti-franchissement...).

Or, ces aménagements, ne sont pas toujours compatibles avec le gabarit ou la mobilité des engins agricoles et peuvent devenir de véritables obstacles lors des déplacements agricoles saisonniers.

La prise en compte en amont des circulations agricoles dans l'élaboration des projets permet de mettre en place des solutions techniques adaptées **répondant à la fois aux besoins identifiés par le gestionnaire de voirie et aux attentes de la profession agricole.**

LES OBJECTIFS

Partant de ce constat, il est apparu nécessaire d'engager une démarche concertée avec pour ambition d'établir une charte **de recommandations pour une meilleure prise en compte des circulations agricoles dans les aménagements de voiries.** Cette charte ayant pour **objectif de faciliter la réalisation d'aménagements routiers en conciliant les projets des collectivités, la sécurité des usagers, le confort des riverains et la prise en compte des circulations agricoles.**

Cette charte permet de porter à la connaissance des aménageurs et des gestionnaires de voirie les spécificités de la circulation agricole et de formuler des recommandations à mettre en œuvre dans les projets d'aménagement. Elle incite également en amont de tout projet d'aménagement à la mise en place d'une procédure de concertation avec la profession agricole, qui apportera son expertise sur les spécificités des circulations agricoles.

Cette charte, qui se veut un partenariat dynamique entre la profession agricole et les collectivités, permettra également de rappeler les règles essentielles d'utilisation des voies.

I. SPÉCIFICITÉS DES CIRCULATIONS AGRICOLES

- 1. Des déplacements agricoles caractérisés par l'utilisation de matériels divers p. 4
- 2. Des déplacements agricoles encadrés réglementairement p. 6

II. PRISE EN CONSIDÉRATION DES DÉPLACEMENTS AGRICOLES DANS LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT

- 1. La concertation p. 8
- 2. Le diagnostic p. 8
- 3. Améliorer les déplacements agricoles dans les opérations d'aménagement foncier agricole, forestier et environnemental p. 8

III. AMÉNAGEMENTS COMPATIBLES AVEC LE PASSAGE SÉCURISÉ DES ENGINS AGRICOLES

- 1. Aménagements de la chaussée p. 9
- 2. Dispositifs de ralentissement des véhicules p. 10
- 3. Positionnement du mobilier urbain p. 12
- 4. Places de stationnement p. 12
- 5. Giratoires p. 12
- 6. Accotements et glissières de sécurité p. 12
- 7. Accès aux parcelles p. 12
- 8. Entrées des exploitations agricoles p. 13
- 9. Accès aux silos de collecte des céréales p. 13
- 10. Implantation des nouveaux silos ou unités de méthanisation p. 13
- 11. Limitation du tonnage et de transit p. 13
- 12. Cartes des circulations des convois exceptionnels p. 14

IV. ENGAGEMENTS DES SIGNATAIRES

- Les signataires p. 16

I. SPÉCIFICITÉS DES CIRCULATIONS AGRICOLES

1. Des déplacements agricoles caractérisés par l'utilisation de matériels divers aux gabarits spécifiques

1.1. Diversité et saisonnalité des flux agricoles

La circulation des engins agricoles est rythmée par la nature des travaux et varie selon les saisons et les productions concernées.

De manière générale, les flux s'intensifient au printemps, de mars à août (semis, traitements et récoltes), et à l'automne, de septembre à novembre (ensilage, semis...).

La diversité des pratiques agricoles et la saisonnalité de cette activité (semis, traitements, récoltes) sont la source d'une diversité importante d'engins avec des gabarits atypiques.

Travaux saisonniers

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Semis												
Epandage fumier, lisier												
Récolte fourrage												
Récolte foin												
Moisson												
Récolte pommes de terres												
Culture du lin												
Récolte betteraves												
Légumes de conserve												
Traitement cultures												
Traitement vignes, vergers												
Récolte arboriculture												

1.2. Gabarits des principaux engins agricoles

Les dimensions :

Matériel	Largeur	Longueur
Tracteur et outil porté	2,55 m jusqu'à 3,5 m pour les outils portés	15 m
Bennes, épandeurs et tonnes à lisier	2,55 m jusqu'à 3 m en pneus larges	21 m
Plateaux à fourrage	2,55 m	12 m

Matériel	Largeur possible
Tracteur équipé de jumelage de roues	Plus de 3,5 m
Outils portés	4,3 m
Matériel semi-porté ou traîné type faucheuse-conditionneuse	3,5 m
Moissonneuse batteuse	4,2 m
Arracheuse intégrale (betteraves, pommes de terre, endives)	3,4 m
Ensileuse	3,7 m

Les engins pouvant être rencontrés dans la Somme :

**Tracteur avec plateau
fourrage**



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

Tracteur avec benne



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

Tracteur avec semoir et outil porté



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

Moissonneuse-batteuse



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

Tracteur avec charrue (5/8 socs)



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

Tracteur avec combi Herse rotative / semoir + tasse avant



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

Arracheuse intégrale de betteraves



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

I. SPÉCIFICITÉS DES CIRCULATIONS AGRICOLES

Les masses

Matériel	PTAC maxi (poids total autorisé en charge)
Véhicule de transport à 1 essieu	16 T
Véhicule de transport à 2 essieux	29 T
Véhicule de transport à 3 essieux	32 T
Tracteur et véhicule de transport jusqu'à 4 essieux	38 T
Tracteur et véhicule de transport plus de 4 essieux	44 T
Tracteur 150 CV	6 à 7 T
Tracteur 200 CV	8 à 10 T
Ensileuse automoteur	11 à 14 T
Moissonneuse batteuse	10 à 16 T
Arracheuse intégrale betteraves	25 à 40 T
Télescopique automoteur	6 à 8 T

Les gardes au sol

Matériel	Garde au sol
Tracteur	40 cm
Ensileuse et moissonneuse batteuse (chariot ou pick-up repliable attelé sur machine)	30 cm

2. Des déplacements agricoles encadrés réglementairement

➔ Toute personne titulaire du permis B peut conduire tous les véhicules et appareils agricoles ou forestiers dont la vitesse n'excède pas 40 kilomètres par heure, ainsi que les véhicules qui peuvent y être assimilés (article L.221-2 du code de la route).

Il existe toutefois des dispenses de permis de conduire pour le secteur agricole.

Conducteur d'au moins 16 ans (en tant que stagiaire, apprenti, salarié ou aide familial) : possibilité de conduire un convoi composé d'un tracteur et d'une remorque ou un automoteur de moins de 2.50 m de large et 18 m de long.

Conducteur d'au moins 18 ans : possibilité de conduire un véhicule de plus de 2,50 m de large, conduire un ensemble comprenant un véhicule tracteur et une remorque transportant du personnel, ou un tracteur avec plusieurs remorques ou matériels remorqués, ainsi que la conduite de toutes machines dangereuses.

Les véhicules précités doivent appartenir à une exploitation agricole, à une entreprise de travaux agricoles ou à une coopérative d'utilisation de matériel agricole.

Afin de bénéficier de cette dispense de permis de conduire, le conducteur doit pouvoir justifier de l'attribution par le Préfet d'un **numéro d'exploitation**.

➔ En déplacement, les engins et convois agricoles de gabarit ordinaire (largeur $\leq$ 2.55 m, longueur $\leq$ 18 m) doivent respecter les règles du code de la route. En revanche, au delà, ils doivent circuler sous certaines conditions régies par «l'arrêté du 4 mai 2006 relatif à la circulation des véhicules et matériels agricoles ou forestiers et de leurs ensembles».

Cet arrêté prévoit une répartition des véhicules en 2 groupes selon leur largeur et leur longueur, et ayant chacun des prescriptions spécifiques.

CARACTÉRISTIQUES		GROUPE A	GROUPE B
Largeur en mètres (<i>l</i>)		$2,55 < l \leq 3,50$	$3,50 < l \leq 4,50$
Longueur en mètres (<i>L</i>)		Limites du code de la route $< L \leq 22$	$22 < L \leq 25$
Masse		Limite fixée par le code de la route	
Hauteur		Non réglementée	
Prescriptions réglementaires	Accompagnement	/	Véhicule d'accompagnement obligatoire ⁽¹⁾ (feux de croisement allumés, gyrophare, panneau CONVOI AGRICOLE rétro-fléchissant visible à l'avant et de l'arrière)
	Eclairage et signalisation	Renforcement de la signalisation (feux de croisement allumés, panneaux ou bandes adhésives rouge et blanc, catadioptrés)	Renforcement de la signalisation (feux de croisement allumés, panneaux ou bandes adhésives rouge et blanc, catadioptrés) par 2 panneaux CONVOI AGRICOLE
	Vitesse	Vitesse limitée à 40 km/h ou 25 km/h selon la réception des véhicules	Vitesse limitée réduite à 25 km/h
		Limitation de la circulation au département d'activité et aux départements limitrophes	Interdiction de circuler du samedi ou veille de fête à partir de midi jusqu'au lundi ou lendemain de fête à six heures, sauf période de semis et récoltes.

Au-delà de 4.50 m de large ou 25 m de long, la circulation du convoi est régie par les règles du transport exceptionnel (arrêté du 4 mai 2006 relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules ou ensemble de véhicules comportant plus d'une remorque).

⁽¹⁾ Signalisation des véhicules d'accompagnement



II. PRISE EN CONSIDÉRATION DES DÉPLACEMENTS AGRICOLES DANS LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT

L'espace public d'agglomération est un lieu de vie, de passage où s'expriment différents intérêts et enjeux. Les élus peuvent souhaiter limiter les nuisances dues au trafic (bruit, vitesses, poussières...). Dans les espaces accessibles à la circulation, ils intègrent les différents modes de déplacement selon les usages dès lors qu'ils aménagent l'espace public.

L'enjeu de cette charte est de concilier ces obligations et besoins aux différents usages de la route, notamment agricoles.

La problématique des déplacements agricoles concerne l'ensemble du territoire. L'évolution des usages amène à réfléchir sur des aménagements qui permettent d'assurer un meilleur cadre de vie et la sécurité de l'ensemble des usagers, en prenant en compte les différentes contraintes liées notamment aux véhicules du groupe lourd dont font partie les ensembles agricoles.

La prise en compte des déplacements des engins agricoles renvoie donc au préalable à une analyse du contexte territorial et agricole.

Pour ce faire, cette analyse interviendra à différentes étapes du projet d'aménagement :

1. La concertation préalable

À l'émergence d'un projet d'aménagement de voirie susceptible d'impacter des usages agricoles (au stade avant-projet par exemple) et avant la concertation publique générale, le maître d'ouvrage organisera une réunion d'information et d'échange spécifique avec les organisations professionnelles agricoles et des agriculteurs riverains et/ou usagers de la voirie à aménager pour présenter la nature des travaux à engager. Si besoin, le projet sera adapté en tenant compte collégialement des options d'aménagement permettant de concilier les attentes des collectivités, la sécurité des usagers, le confort des riverains et les contraintes propres aux circulations agricoles.

2. Le diagnostic complet des circulations agricoles

Le diagnostic est un préalable nécessaire pour les projets les plus importants. L'élaboration des documents d'urbanisme à l'échelle communale ou intercommunale (PLU, PLUi, projets de territoires, ...) ainsi que les projets d'aménagement des traverses d'agglomération sont l'occasion d'appréhender la problématique des déplacements agricoles. La réflexion doit être conduite avec la participation des agriculteurs.

2.1. Une analyse fonctionnelle du territoire et des déplacements doit permettre de mettre en évidence les fonctionnalités agricoles à pérenniser. Elle peut également permettre de mettre en évidence des points noirs dans la chaîne de déplacements agricoles.

Certaines activités (plateformes, coopératives, ...) peuvent générer des flux très importants de circulation (poids lourds, engins agricoles). Leur implantation et leur développement doivent faire l'objet d'une analyse lors de l'élaboration des documents d'urbanisme, en mesurant les conséquences sur les aménagements des voiries d'accès au site.

2.2. L'état des lieux consiste à cartographier les principaux circuits empruntés par les engins agricoles. Il consiste également à cartographier les infrastructures routières qui sont déjà susceptibles d'accueillir les véhicules à gros gabarits, comme les routes à grande circulation, afin de vérifier comment les circuits agricoles peuvent se superposer ou non à ces axes de circulation. À cet effet, l'importance et la nature du trafic peuvent être utilement renseignées. Il est important de positionner en particulier les lieux de convergence de certains flux tels que :

- les sièges d'exploitation,
- les secteurs agricoles spécifiques (vallées inondables, ...)
- les lieux de collecte et d'approvisionnement (coopératives, silos...),
- les unités de méthanisation, les plateformes logistiques (compost, bois plaquette...),
- les concessionnaires de matériel agricole,
- les entreprises de travaux agricoles,
- les CUMA et autres lieux d'entrepôt de matériel collectif.

Pour réaliser un état des lieux, il est souvent nécessaire d'élargir l'aire d'étude au-delà des limites communales pour prendre en compte les entreprises, situées en périphérie, et qui contribuent à alimenter les flux de déplacement sur le territoire.

3. Améliorer les déplacements agricoles dans les opérations d'Aménagement Foncier Agricole, Forestier et Environnemental (AFAFE).

L'AFAFE est un outil d'aménagement du territoire, qui en redessinant les parcelles et en réorganisant la propriété, peut permettre de faciliter les déplacements agricoles. Le nouveau parcellaire est élaboré en fonction des réseaux de chemins existants ou à créer. C'est également une opportunité pour réfléchir à la mise en place d'une voie de contournement du village dédiée aux engins agricoles permettant ainsi d'éviter la traversée de la zone bâtie.

III. AMÉNAGEMENTS COMPATIBLES AVEC LE PASSAGE SÉCURISÉ DES ENGINS AGRICOLES

L'agglomération est un lieu où les vitesses sont fortement impliquées dans le ressenti d'insécurité. Les risques de conflits sont liés à la grande diversité des usagers. La sécurisation des traverses d'agglomération repose donc sur deux fondements :

- une réduction des vitesses en entrée d'agglomération,
- une prise en compte de tous les usagers pour le maintien d'une circulation apaisée en section courante.

Les aménagements de traverse d'agglomération visent à assurer la sécurité des usagers de la route et de l'espace urbain (cyclistes, piétons) ainsi que le confort des riverains. En même temps, ces aménagements doivent garantir des conditions de circulation satisfaisantes pour répondre aux différents trafics, dont celui des engins agricoles, en particulier lorsqu'ils dépassent le gabarit routier type.

A cet effet, avant la réalisation définitive des travaux, une mise en situation sur le terrain avec des engins agricoles d'un gabarit courant permet de vérifier la compatibilité entre les propositions d'aménagement et les contraintes de circulation.

1. Aménagements de la chaussée

Les aménagements de chaussée seront proportionnés au trafic journalier moyen et à la classification propre de chaque gestionnaire de voiries.

L'aménagement de la chaussée, proprement dite, est une première variable qui permet de réguler les conditions de circulation. Le rétrécissement de la voie incite à ralentir.

Mais la largeur de chaussée doit intégrer les fonctionnalités agricoles identifiées lors de la concertation préalable ou le cas échéant du diagnostic complet des circulations agricoles.

Les aménagements de chaussée doivent répondre aux prescriptions (par exemple pour une chicane, le guide «chicanes et écluses») et réglementations en vigueur.

Des bordures surbaissées et chanfreinées

Sur les voies concernées par l'aménagement, des bordures surbaissées ou chanfreinées permettent aux engins agricoles d'empiéter sur le trottoir pour libérer la chaussée et faciliter les croisements délicats ou le passage sur des voies trop étroites. Cet aménagement, simple à mettre en œuvre, permet, par ailleurs, de ne pas détériorer les bordures et les pneus.

Ilots centraux franchissables

Ces dispositifs peuvent être aménagés pour sécuriser des traversées piétonnes ou réduire la largeur de la chaussée afin de limiter la vitesse. Les aménagements recommandés peuvent être sous forme d'une bande centrale à plat en résine colorée, d'un bourrelet en enrobé ou en pavé, d'un ilot en bordures **franchissables** (bordures T surbaissées ou de type A ou I). Il est également possible de prévoir une zone franchissable sur l'accotement au droit de l'aménagement à l'aide de bordures surbaissées afin de préserver la signalisation verticale en tête d'ilot.

Quelques pistes :

Maintenir un gabarit minimum de 3m50 avec voie complétée si nécessaire par une bande franchissable.

Réaliser des ilots en résine ou pavés franchissables.

Poser des bordures de faible hauteur (inférieure à 7 cm) et/ou biseautées (non anguleuse).

Poser une signalétique escamotable.



Les chicanes et écluses

Ces aménagements répondent au guide du CERTU des chicanes et écluses sur voiries urbaines de 2012. Lors de la mise en œuvre, une attention particulière sera portée au franchissement par les engins agricoles et autres poids lourds.

La chicane 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 être également à ilot central pouvant accueillir un refuge pour piéton.

La vocation de ce dispositif fréquemment aménagé en entrée d'agglomération est de ralentir les véhicules en modifiant leur trajectoire.

L'écluse consiste en un rétrécissement de chaussée, qui impose une **circulation alternée**. Les règles de circulation peuvent être gérées par un alternat signalé par panneaux ou par feux, obligeant les véhicules venant dans un sens à laisser le passage aux véhicules arrivant en sens opposé.

La vocation de ce dispositif est de faire ralentir en entrée d'agglomération ou bien en section courante dans l'agglomération. Elle est souvent couplée avec du stationnement ou un arrêt de car.

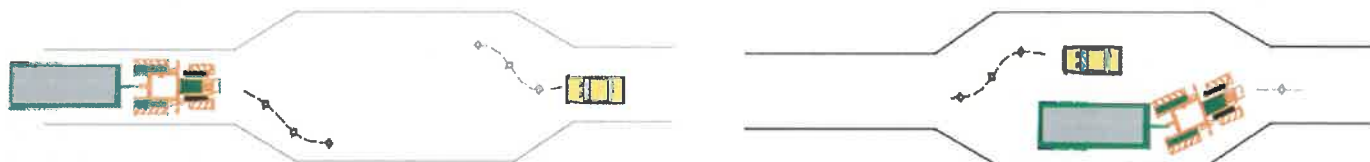
Les aménagements doivent respecter le dimensionnement indiqué dans le guide du CERTU et permettre ainsi la circulation des véhicules agricoles et des convois exceptionnels.

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 sera donc à privilégier.

Secteurs-refuge dimensionnés pour les engins de grand gabarit

L'alternat de circulation nécessite la mise en place de «créneaux-refuge» permettant le croisement de véhicules sans obliger les engins agricoles à réaliser des manœuvres délicates. Dans les parties resserrées, des bordures surbaissées permettent le passage du matériel agricole dépassant une largeur de 3,50 m. La longueur des zones de refuge devra tenir compte de la longueur du matériel agricole. Un convoi agricole peut atteindre 25 m.



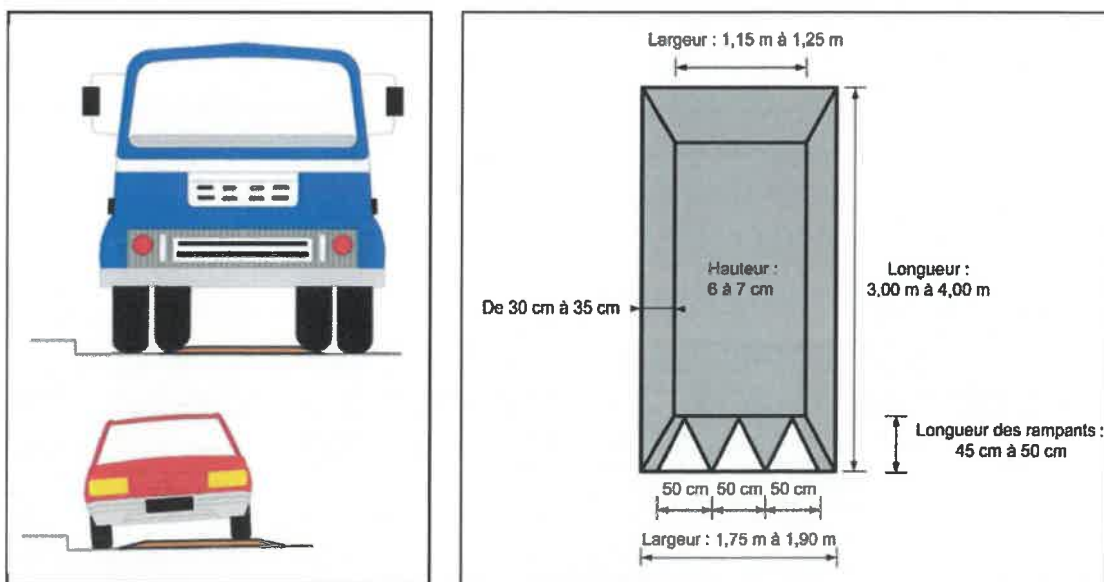
2. Dispositifs de ralentissement des véhicules

Ces dispositifs font l'objet d'un guide du CERTU « Guide des coussins et plateaux » de 2010.

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.

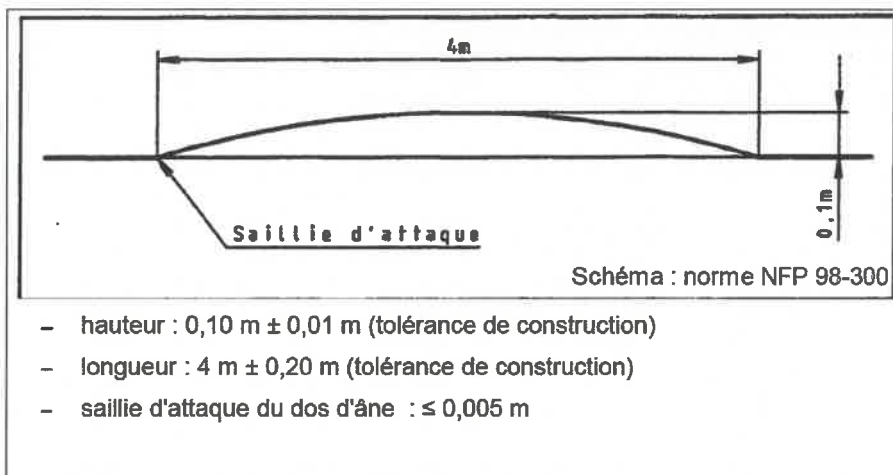
Pour des raisons de pérennité, ces coussins doivent être réalisés en dur et non en éléments vissés au sol qui ne tiennent pas dans le temps.



Extraits guide CERTU

Les ralentisseurs de type dos d'âne

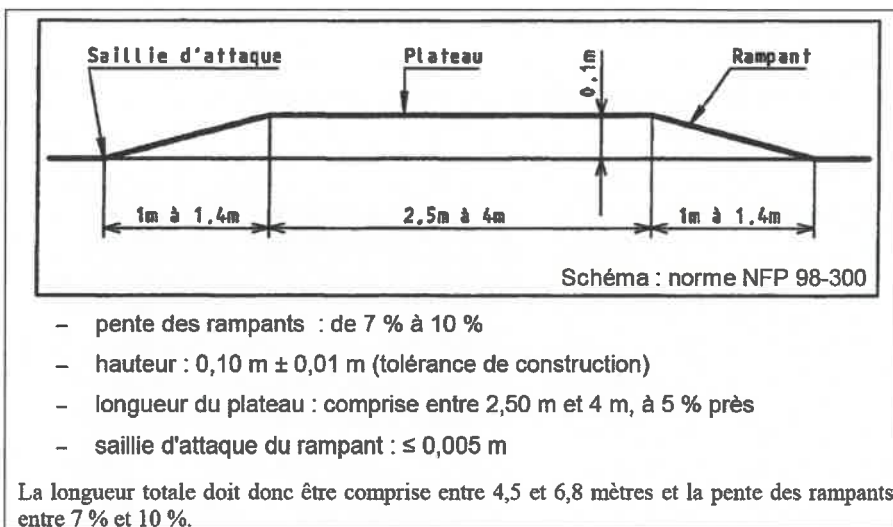
Ces aménagements sont à éviter en présence de trafic poids-lourds et de trafic agricole. Au-delà du bruit qu'ils peuvent engendrer lorsque les véhicules circulent avec des bennes à vide, les freinages et secousses peuvent endommager les systèmes hydrauliques et les bras de force des engins attelés, déséquilibrer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



(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.

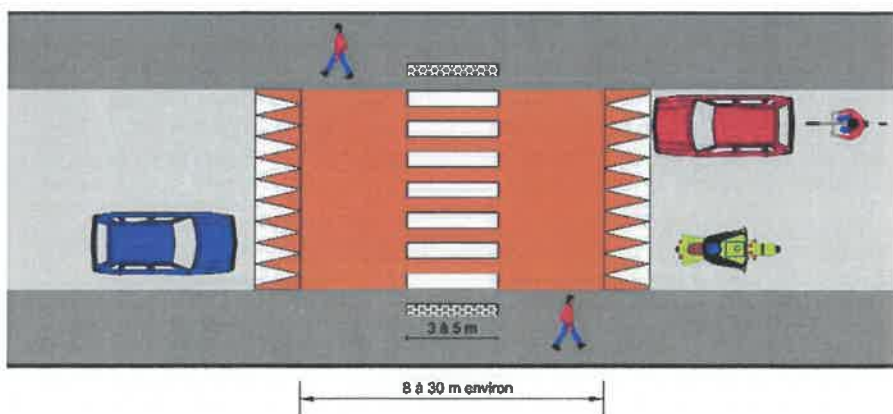


(Extrait du guide CERTU Ralentisseurs état de l'art 2009)

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.

3. Positionnement du mobilier urbain

Les aménagements de voiries sont généralement accompagnés de mobiliers urbains (barrières, plots anti-stationnement, candélabres...) qui peuvent devenir de véritables obstacles pour le déplacement des engins agricoles.

Toutefois, il faut garder à l'idée que depuis le 1er juillet 2007, l'aménagement, en agglomération, des espaces publics et de l'ensemble de la voirie ouverte à la circulation publique et, hors agglomération, des zones de stationnement, des emplacements d'arrêt, des véhicules de transport en commun et des postes d'appel d'urgence est réalisé de manière à permettre **l'accessibilité de ces voiries et espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible**. Des contraintes techniques et réglementaires sont ainsi imposées aux collectivités.

Le mobilier urbain doit être implanté suffisamment en retrait du bord de chaussée pour permettre le passage des matériels agricoles larges ou déportés. Ce retrait peut être également géré sur la chaussée en traitant une sur largeur de manière différenciée (couleur, matériaux). Lorsque le mobilier urbain est installé de part et d'autre de la voie, opter pour un positionnement en décalé. A défaut de pouvoir respecter un recul suffisant, un mobilier urbain de faible hauteur permet le passage de matériels agricoles larges. Il convient alors de tenir compte de la garde au sol des équipements agricoles. Ces types d'aménagement doivent être compatibles avec la réglementation relative à l'accessibilité.

Quelques pistes :

Planter le mobilier urbain suffisamment en retrait du bord de chaussée pour permettre le passage des matériels larges ou déportés dès lors que cela ne nuit pas à la sécurité des usagers (un recul de 50 cm par rapport au fil d'eau peut être suffisant par exemple).

Lorsque le mobilier urbain est installé de part et d'autre de la voie, Favoriser un positionnement alterné ou en décalé plutôt qu'en face à face.

4. Places de stationnement

Lorsque des places de stationnement sont prévues dans le projet d'aménagement, elles ne doivent pas être considérées comme des créneaux de croisement ou de déport.

5. Giratoires

Quelques pistes :

S'assurer que la largeur franchissable dans l'anneau est adaptée aux convois agricoles.

En milieu urbain dès que l'espace est contraint privilégier le mini-giratoire avec terre-plein franchissable.

Porter une attention particulière au positionnement du mobilier urbain et des panneaux de signalisation.



Les caractéristiques des giratoires sont données dans le guide d'aménagement des carrefours interurbains et dans le guide CERTU sur les mini-giratoires (Textes et réglementations) de 1997.

Un giratoire de 12 m et plus de rayon permet le passage des convois agricoles sans difficulté. Si un giratoire devait avoir des dimensions inférieures, les îlots sont obligatoirement franchissables.

Les giratoires implantés hors agglomération ou sur des axes de circulation importants sont dimensionnés pour permettre le passage des engins de grands gabarits.

6. Accotements et glissières de sécurité

L'implantation de glissières est normée. Leurs distances d'implantation par rapport à la voirie et le dimensionnement de la poche de déformation sont imposées. Les glissières sont mises en place pour des raisons de sécurité en présence d'obstacles latéraux ou de talus ou fossés agressifs pour l'utilisateur.

Les longs linéaires de glissière de sécurité ou l'absence d'accotements stabilisés ne permettent pas aux gabarits larges de se décaler en cas de croisement ou de dépassement par d'autres usagers et limitent ainsi la fluidité du trafic.

Quelques pistes :

En cas de renouvellement de glissières ou de pose de nouvelles glissières, étudier la possibilité de créer des zones de refuges.

Sur les chaussées neuves, ou dans le cas d'entretien lourd de voirie existante, étudier l'opportunité d'avoir une bande dérasée d'1.20 m pour permettre le croisement des véhicules à grand gabarit.

7. Accès aux parcelles

Une entrée/sortie de champ mais aussi les voiries de dessertes locales perpendiculaires à la route peuvent obliger l'agriculteur à couper les deux voies de circulation lorsqu'il s'engage.

L'implantation des entrées sont soumises à autorisation du gestionnaire de voirie, il est de la responsabilité de l'ayant droit de sécuriser son accès notamment avec des girations adaptées.

Le positionnement des panneaux de signalisation à hauteur de cabine peut occasionner une gêne à la visibilité et accentuer le risque accidentogène.

Les nombreux déplacements des camions et engins agricoles du fait des récoltes, conjugués à un temps parfois humide et pluvieux, conduisent bien souvent à laisser des traces de boue sur les routes, les rendant glissantes. La présence excessive de boue sur la chaussée peut être lourde de conséquences et l'agriculteur pourrait être responsable en cas d'accident (article R 116-2-4° du code de la voirie routière).

Il est de la responsabilité de celui qui salit d'informer les usagers de la présence du danger et d'assurer régulièrement le nettoyage de la chaussée.

L'aménagement d'aires de «décroûtage» sur les chemins existants ou à créer est une piste à étudier.

Quelques pistes :

Lors des travaux d'aménagement des voiries existantes (élargissement...), il conviendra de porter une attention particulière au positionnement des panneaux de signalisation et à préserver des entrées/sorties de champs d'au minimum de 8 mètres de largeur hors agglomération.

A l'occasion de la création de liaisons douces (pistes cyclables ou piétonnières), leur franchissement par les engins agricoles au niveau des accès aux parcelles devra être assuré et sécurisé.

8. Entrées des exploitations agricoles

Les aménagements de traversées de villages peuvent impacter des exploitations agricoles situées dans la zone bâtie et occasionner des difficultés de circulation pour les entrées et sorties des engins agricoles.

Quelques pistes :

Préserver les entrées des fermes dans les villages lors des projets d'aménagements.

Porter une attention particulière sur le positionnement des éléments à proximité : places de stationnement, mobilier urbain, en prenant en compte l'angle de giration et la longueur des engins agricoles mais aussi de livraison.

9. Accès aux silos existants de collecte des céréales

La période de moissons est une période intense au niveau des déplacements agricoles. Les silos de collecte des céréales constituent des lieux stratégiques qui doivent impérativement être accessibles facilement. Or, le stationnement des véhicules des particuliers, l'état et les aménagements des voiries peuvent générer de fortes contraintes sur ces déplacements.

Quelques pistes :

Faciliter la fluidité du trafic agricole :

- en interdisant temporairement, le stationnement des véhicules des particuliers sur les voiries d'accès aux silos de collecte. Cet arrêté devra être justifié par des contraintes fortes de sécurité. Cette limitation ne devra pas non plus empêcher le stationnement des riverains. Cette mesure devra rester exceptionnelle et devra être limitée dans le temps.
- en privilégiant un dialogue constant entre les gestionnaires de voirie et les agriculteurs pour faire état des difficultés rencontrées lors de la saison des moissons et de trouver des solutions concrètes en fonction des cas.
- en étudiant les possibilités d'itinéraires alternatifs adaptés ne générant pas de détours excessifs pour la circulation agricole.
- en maintenant les voiries d'accès aux silos en bon état de circulation.

10. Implantation des nouveaux silos ou unités de méthanisation

L'implantation des nouveaux silos ou unités de méthanisation se fait hors agglomération et doit faire l'objet au préalable d'une analyse des circulations d'approvisionnement et du nombre de poids lourds supplémentaires sur le réseau afin, d'une part, de trouver le lieu limitant les traversées des agglomérations et, d'autre part, de sécuriser son accès en fonction du trafic attendu et des prescriptions du gestionnaire de voirie.

Pour ce faire, le porteur de projet prendra attache auprès des services compétents du gestionnaire de voirie dès le début du projet.

11. Limitation de tonnage et de transit

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

La limitation des tonnages, lorsqu'elle n'est pas destinée à protéger la structure de la chaussée, ni à limiter le transit (par exemple en traversée de la Ville d'Amiens), ne doit pas interdire le passage des engins agricoles, afin d'éviter des allongements de parcours.

Les arrêtés de limitation du tonnage doivent prendre en compte ces circulations.

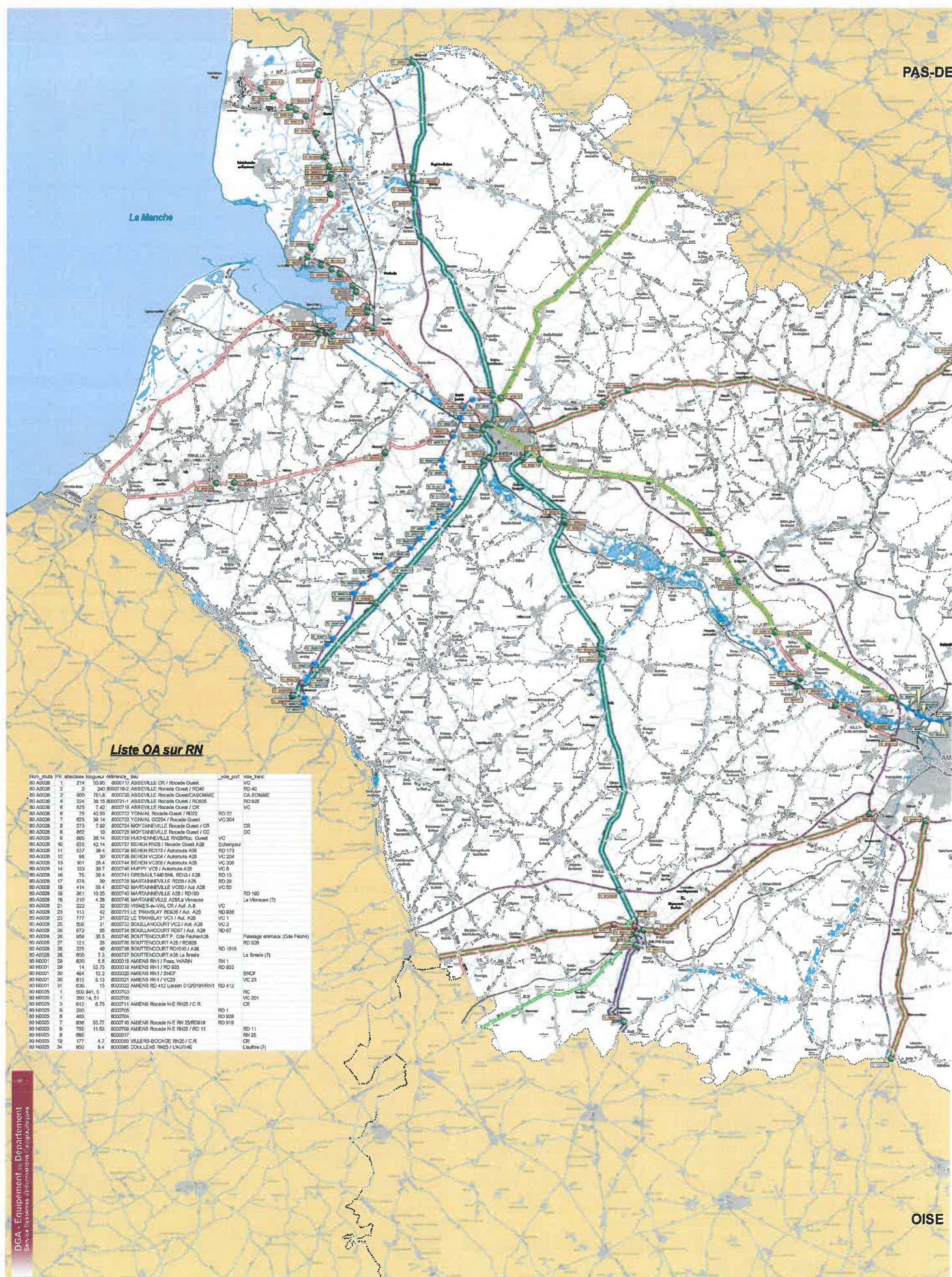
Quelques pistes :

Les signalétiques «sauf dessertes locales» et/ou «sauf engins agricoles» doivent être privilégiées.

Les possibilités d'itinéraires alternatifs adaptés ne générant pas de détours excessifs doivent être étudiées.



12. Cartes des circulations des convois exceptionnels



CALAIS



Carte

des
Ouvrages d'arts

sur/sous
RD et RN

par rapport
Itinéraires transports
Exceptionnel

Service 112 - Numéros d'urgence
Édition de novembre 2020

Données géographiques
1:50 000 M. Michelin

LEGENDE
Echelle : 1 / 100 000

- | | |
|-----------------|-------------------------|
| Autoroute | Voie ferrée à aiguilles |
| Route Nationale | Limite de Département |
| Voie Communale | Limite de Canton |
| Point Rapide | Limite de Commune |
| | Centre urbain |
| | Cours d'eau |
| | Espace boisé |
| | Clart-Rou de Carben |

0 5 10 20 km

Légende

Type OA sur RD

- P.I.
- P.S.

OA sur RN

-

Catégories
Itinéraires Transports Except

- 1
- 2

Itinéraires Transports Except
de 72T à 120T

- 72 Tonnes
- 94 Tonnes
- 120 Tonnes

NORD

AISE

IV. ENGAGEMENTS DES SIGNATAIRES

Cette charte a pour objectif de sensibiliser les maîtres d'ouvrage d'aménagement des voiries à prendre en considération, dans la mesure du possible, les déplacements des engins agricoles dans leurs projets d'aménagement d'espaces publics.

Aussi, les partenaires signataires s'engagent à :

- Faciliter la mise en œuvre de la charte par une large diffusion auprès des maires, présidents d'intercommunalités, aménageurs, maîtres d'œuvre, gestionnaires de voirie, agriculteurs.
- Sensibiliser les maîtres d'ouvrage à informer l'ensemble des acteurs et gestionnaires de voiries des projets d'aménagement locaux pouvant impacter la circulation agricole.
- Faciliter la mise en place de concertation entre les maîtres d'ouvrage et les représentants agricoles locaux préalablement désignés pour faciliter une meilleure intégration de la problématique des circulations agricoles dans les projets.
- Informer chacun en cas d'évolution réglementaire ou administrative de nature à modifier les termes ou références de la présente charte.
- Sensibiliser les représentants agricoles locaux à participer activement à cette concertation avec l'objectif d'aboutir à un projet **conciliant les attentes des collectivités, la sécurité des usagers, le confort des riverains et la prise en compte des circulations agricoles.**

LES SIGNATAIRES

Amiens, le 29 novembre 2023

**Monsieur le Président
du Conseil Départemental
de la Somme**



Stéphane HAUSSOULIER

**Madame la Présidente
de l'Association des Maires
et des Présidents d'intercommunalité
de la Somme**



Bénédicte THIÉBAUT

**Madame la Présidente
de la Chambre d'Agriculture
de la Somme**



Françoise CRÉTÉ

**Monsieur le Président
de la Fédération Départementale
des Syndicats d'Exploitants Agricoles
de la Somme**



Denis BULLY

**Monsieur le Président
des Jeunes Agriculteurs
de la Somme**



Benjamin BIZET

**Monsieur le Président
de la Coordination Rurale
de la Somme**



Jean-Luc ALLAIN

**Monsieur le Président
de la Fédération régionale des CUMA
des Hauts-de-France**



Dominique CARNEL

**Monsieur le Président
de la Coopération Agricole
Hauts-de-France**



Marc BRAIDY

**Monsieur le Président
des Entrepreneurs
des Territoires Hauts-de-France**



Gérard MARÉCHAL