



GRAND AMIÉNOIS
LE PÔLE MÉTROPOLITAIN



Conseil de Développement Durable en Commun
Grand Amiénois



Source : Google Maps

**REGARD SUR LA SECURITE ROUTIERE
DES PIETONS ET CYCLISTES
SUR LES ROUTES SECONDAIRES
DU GRAND AMIENOIS**

RAPPORT FINAL

Groupe de Travail Mobilité
Conseil de Développement Durable du Grand Amiénois

Avril 2025

Diffusion restreinte ; voir liste en fin de document



GRAND AMIÉNOIS
LE PÔLE MÉTROPOLITAIN



Conseil de Développement Durable en Commun
Grand Amiénois



SOMMAIRE

Remarques préliminaires

Remerciements

Introduction

1. Différentes raisons de circuler quotidiennement à pied ou à vélo dans le secteur rural du Grand Amiénois

2. Etat (des lieux) des types d'équipements et/ou d'infrastructures pour les déplacements des piétons et des cyclistes

2.1. Sur les axes secondaires, hors des villages

2.1.A. Les accotements

2.1.A.a. *La visibilité sur les accotements*

2.1.A.b. *L'empiètement des bas-côtés pour la mise en culture de bandes gagnées sur le Domaine Public*

2.1.B L'entretien des emprises routières pour la sécurité des piétons et des cyclistes

2.1.C. Le Schéma Cyclable Départemental, les chemins de randonnée ou à vocation touristique et les voies vertes

2.1.C.a. *Poursuivre l'aménagement du réseau cyclable :*

2.1.C.b. *Compléter et améliorer le réseau existant et futur en menant des opérations plus ciblées*

2.1.C.c. *Les chaudiou*

2.2. Sur les routes secondaires dans les petites communes : la problématique spécifique des piétons

2.2.A. L'insuffisance en trottoirs, ou l'officialisation de zones de danger permanent

2.2.B. Les passages piétons

2.2.C. Les zones de danger temporaire

2.2.D. L'éclairage public

3. Propositions d'actions pour l'amélioration de la sécurité routière des piétons et des cyclistes sur les routes secondaires du Grand Amiénois

3.1. Accentuer la communication descendante

3.1.A. La capacité d'intervention en prévention et en sécurisation par les pouvoirs publics

3.1.B. La responsabilisation individuelle

3.2. Favoriser le savoir-vivre ensemble

3.3. Améliorer localement les conditions de sécurité de la mobilité des piétons et des cyclistes sur les routes secondaires du Grand Amiénois

3.3.A. Végétation naturelle en bordure de route

3.3.B. Cultures de haute tige en bordure de route

3.3.C. Cultures à proximité immédiate de la chaussée

3.3.D. Routes étroites

3.3.E. Etat dégradé de la chaussée

3.3.F. Absence ou défauts de trottoirs

3.3.G. Encombrements des trottoirs

3.3.H. Insuffisance de l'éclairage public sur tout ou partie de certaines communes rurales

3.3.I. Matérialisation des passages piétons

3.3.J. Prolongement du Plan Vélo d'Amiens Métropole

Conclusion

Annexes

GLOSSAIRE (source : dictionnaire Larousse)

Accotement : partie latérale d'une route comprise entre la chaussée et le fossé ou la limite de la plate-forme

Bas-côté : partie de l'accotement d'une route accessible aux piétons



REMARQUES PRELIMINAIRES

1. Quels que soient les lieux de vie ou de travail fréquentés, quelles que soient les mobilités individuelles ou collectives utilisées, et que celles-ci soient motorisées ou actives ; sans aucune exception, tous les habitants sont amenés, à un moment ou un autre de leur journée, et probablement plusieurs fois par jour, à endosser le statut de piéton, qui est en même temps le plus vulnérable d'entre tous par rapport à tous les autres modes de déplacement.

Lorsque l'on descend du bus, du train, de son vélo, de sa voiture..., chacune et chacun reprend automatiquement son statut initial et principal de piéton, même si ce n'est que pour que quelques instants.

Une attention toute particulière doit alors être accordée à la sécurisation de nos conditions de déplacement, que ce soit par les autres usagers de l'espace public, ou par les autorités publiques, chacun à son degré de compétence et de responsabilité, y compris morale et pénale.

2. Pour beaucoup de monde, et plus que ce que l'on penserait, le statut de piéton peut s'accompagner d'une incapacité - provisoire ou permanente, et connue à l'avance ou à l'improviste - à :

- se mouvoir rapidement,
 - et/ou à grande distance ;
 - et/ou encore sans recourir à des équipements d'aide au déplacement : béquilles, canne, déambulateur, fauteuil roulant ;
-
- en raison de sa situation physique : femme enceinte, personne âgée, malade,
 - en raison de l'accompagnement en assistance d'une tierce personne : exemple d'un parent qui se déplace en tenant son ou ses jeunes enfants par la main,
 - ou à pied à côté de son vélo / sa trottinette, avec un landau ou une poussette, etc...
 - ou en raison du portage de charges (sacs de courses, colis lourd ou volumineux, etc...)
 - etc...

La Mobilité Réduite des Personnes ne se cantonne donc pas à celles qui « ont le statut » de PMR en raison du portage d'un handicap. La Mobilité Réduite peut effectivement intervenir provisoirement, mais aussi parfois à l'improviste ; et donc potentiellement toucher tout le monde à un moment ou un autre.

Par ailleurs, il est trop souvent, et à tort, perçu qu'une personne se déplaçant en fauteuil roulant soit considérée comme un piéton. Il s'agit là du cas d'une mobilité réduite, parfois avec assistance motorisée, mais qui est aussi plus large que le passage d'un piéton, et qui ne peut pas surmonter aussi facilement qu'un piéton les obstacles de l'espace public (route ou trottoir).

Cela doit inciter les techniciens et leurs décideurs à considérer les paramètres ou les calibrages des infrastructures ou des équipements qui sont réalisés à destination des piétons selon la potentielle mobilité réduite qui peut concerner chaque individu qui emprunte ces chemins ou itinéraires piétons.

3. Les images et documents graphiques insérés dans les pages de ce rapport ont pour simple vocation d'illustrer les propos développés. Ce rapport n'a pas de finalité mercantile, ni pour but de faire de publicité pour n'importe quel organisme public ou privé que ce soit.



REMERCIEMENTS

Les membres du Groupe de Travail Mobilité tiennent à nouveau à remercier pour leur présence et leur participation enrichissante aux échanges et débats au cours de ces réunions :

- **Madame Karine BRIAUX**, Cheffe de Bureau Coordination de la Sécurité Routière à la préfecture de la Somme
- **Monsieur Arnaud LAVIALLE**, intervenant Prévention Routière à la Préfecture de la Somme
- **Le Commandant Sébastien POLION**, Commandant de l'escadron départemental de sécurité routière de la Gendarmerie Nationale de la Somme
- **Monsieur Alain MACHU**, Responsable du pôle Appui Expertise Aménagement à la Direction des Routes du Conseil Départemental de la Somme
- **Monsieur Christian MACHU**, Secrétaire Général de l'association 60 Millions de Piétons
- **Monsieur Guillaume BELLARD**, Vice-Président, et Messieurs **Xavier BRABANDER** et **Dominique LEVESQUE**, administrateurs, de l'association Véloxygène
- ainsi que **Madame Lila BENAMAR**, Adjointe au chef de service Sécurité Routière, Déplacements et Risques, et Mesdames **Pauline OGEZ** et **Isabelle DUQUENNE**, de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM de la Somme), pour la fourniture d'informations statistiques détaillées.

Les éclairages apportés par les intervenants ont permis aux membres du Groupe de Travail de prendre conscience de certaines situations insatisfaisantes, et de formuler des propositions d'actions auprès des élus du Pôle Métropolitain et des intercommunalités du Grand Amiénois.

Les remerciements sont également adressés aux relectrices et relecteurs du présent rapport, lorsqu'il n'était encore qu'une ébauche, pour les propositions, conseils judicieux et remarques apportés lors de la rédaction et la mise en forme du document.



INTRODUCTION

Réunis pour la première fois le 27 mai 2024, les membres du Groupe de Travail Mobilité se sont progressivement interrogés, au cours de leur premier temps d'échange, sur l'état de la sécurité des piétons et des cyclistes¹.

Plus précisément, cette problématique de sécurité routière a été posée pour les déplacements diurnes du quotidien, sur les routes secondaires², donc entre les villages.

Cette spécialisation géographique a été dûment choisie à l'extérieur de la rocade d'Amiens Métropole, qui représente une limite relativement symbolique entre la zone urbaine et le milieu rural. Cette limite territoriale apportée dans le cadre de l'étude ne signifie pas que la Communauté d'Agglomération Amiens Métropole soit écartée de l'intérêt porté à la sécurité routière sur le Grand Amiénois. En effet, la très grande majorité des 39 communes d'Amiens Métropole se trouvent être en milieu rural. Cependant, les conditions de circulation des piétons et des cyclistes à l'intérieur de la rocade font tout particulièrement l'objet de l'attention des services communautaires, ce qui réduit l'intérêt de la présente étude sur ce secteur davantage travaillé et surveillé de l'agglomération.

Les membres du Groupe de Travail ont voulu alors concentrer leur analyse sur les secteurs géographiques où le poids démographique moindre et l'éloignement des grands axes et réseaux de communication peuvent éventuellement devenir discriminants selon les différents profils socio-économiques des populations rurales ou péri-urbaines.

Deux autres réunions ont été organisées en octobre et novembre 2024, pour écouter les interventions et participations des représentant-e-s de plusieurs organismes partie prenante dans la circulation des piétons et des cyclistes, et la sécurisation de leurs trajets.

Ces présentations ont permis aux membres du Groupe de Travail de disposer d'une forme d'état des lieux des infrastructures, aménagements ou des équipements du territoire métropolitain. En outre, ils ont reçu un retour des comportements très variables des usagers étudiés.

Cela leur a permis de proposer des actions en adéquation avec les besoins de déplacements et les enjeux de sécurité, d'égalité d'accès à la mobilité, et d'aménagement du territoire.

¹ Les trottinettistes, qu'ils soient équipés électriquement ou non, sont inclus dans le périmètre de l'étude, ainsi les vélos à assistance électrique, et seront repris sous le vocable générique de « cyclistes », pour une raison de simplification d'écriture.

² Les voies et chemins privés ne font pas partie du champ de cette étude.



1. Différentes raisons de circuler quotidiennement à pied ou à vélo dans le secteur rural du Grand Amiénois

Les raisons de circuler à pied ou à vélo en milieu rural sont multiples ; variables d'un secteur géographique à l'autre, mais aussi d'une saison à une autre.

Souhaitant toutefois se concentrer sur un sujet ayant trait au quotidien des habitants de l'Amiénois, c'est-à-dire selon des raisons et les plages horaires de leurs contraintes habituelles, les déplacements liés :

- ✗ aux pratiques sportives,
- ✗ et aux loisirs (cf promenades)

n'ont pas été jugés prioritaires pour cette étude.

En revanche, d'autres déplacements sont pratiqués quotidiennement, toujours à pied ou à vélo, pour des raisons davantage obligatoires :

- pour aller se former
 - au collège,
 - au lycée,
 - ou au Centre de Formation,
- pour se rendre sur son lieu de travail, y compris pour les alternants et les stagiaires,
- pour se rendre à un arrêt de transport en commun (train ou car) pour se rendre ensuite à son lieu de travail ou d'étude,

et dans de moindres proportions :

- à des rendez-vous (entretiens d'embauche ou de France Travail),
- pour les besoins du quotidien :
 - courses alimentaires,
 - rendez-vous (médecin, administrations, etc...).

Une partie des déplacements ci-dessus sont facilement réalisables, car ils prennent peu de temps et sont généralement de courte distance.

Toutefois, pour des raisons variables au cas par cas, les conditions de la mobilité de certains habitants sont relativement plus contraintes :

- ressources financières ne permettant pas d'acheter et d'entretenir une voiture ou un véhicule motorisé,
- pas ou plus de permis de conduire,
- méconnaissance et/ou éloignement des réseaux de transports en commun,
- etc...

D'où le recours à la mobilité pédestre ou cycliste à défaut de tout autre choix individuel.

Néanmoins, que ce soit à pied ou à vélo, les déplacements sur le réseau secondaire et rural exposent tous ces usagers, fragiles, à davantage de risque d'accrochages ou d'accidents ; par rapport aux déplacements en ville où, de plus en plus d'axes de circulation sont dédiés, voire où un réseau de transport en commun peut être déployé.



Par ailleurs, l'âge joue aussi un rôle discriminant dans la possibilité de se déplacer facilement (à une distance d'environ 5-10 km ou plus, selon la mobilité à pied, à vélo ou à vélo/trottinette électrique).

Concernant les jeunes encore mineurs (et certains jeunes majeurs sans ressource avérée), la distance d'éloignement en autonomie à pied ou à vélo n'est pas considérable, et ne permet pas de rallier aisément une autre ou une grande agglomération autour de soi (formation, orientation, alternance...).

Concernant les seniors, les conditions de leur mobilité évoluent au rythme de leur état général de santé. La mobilité tend à être moins rapide, en lien avec l'allongement du temps de réaction ; et à moins longue distance.

Tous les habitants d'un même territoire n'ont donc pas les mêmes capacités à se déplacer ; mais presque tout le monde a besoin de disposer d'une mobilité suffisante pour répondre à ses besoins et ses obligations socio-économiques (travail, formation, courses alimentaires, santé, démarches, etc...).

Les conditions de vie économiques impactent donc l'ampleur, la fiabilité, la régularité ou la spontanéité de la mobilité des habitants qui sont éloignés des villes suffisamment grandes pour développer un réseau de transport en commun.

De plus, la difficulté potentielle à financer son permis de conduire (même s'il existe des dispositifs sociaux de financement), ou un retrait ou une annulation de permis limitent fortement les conditions de sa mobilité en milieu rural.

Les conditions de la mobilité des piétons et des cyclistes³ – pour leurs besoins de déplacements « prioritaires ou obligatoires » du quotidien – **sont ainsi un enjeu de leur intégration socio-économique à court ou moyen terme ; ou à très court terme pour la part de population active** qui n'a pas la chance de se déplacer vite, ou loin, ou spontanément, ou de façon indépendante des réseaux de train ou de car.

C'est pourquoi il est indispensable de veiller au maintien et au développement des bonnes conditions de mobilité relevant des différentes compétences publiques de la mobilité des piétons et des cyclistes en zone rurale sur le Grand Amiénois.

³ sauf pour celles et ceux qui en auraient fait le choix de mobilité principale.



2. Etat (des lieux) des types d'équipements et/ou d'infrastructures pour les déplacements des piétons et des cyclistes

Quelques informations de l'accidentologie dans le Grand Amiénois⁴ ont révélé plusieurs points, notamment :

- les accidents relevés surviennent majoritairement « de jour », aux horaires des migrations pendulaires⁵ (à nuancer toutefois au regard des conditions météorologiques et d'éclairage naturel entre les saisons)
- les journées les plus accidentogènes sont d'abord le vendredi, puis le week-end (et particulièrement le dimanche) et le mercredi
- les causes de ces accidents sont majoritairement liées à l'inattention et aux « autres causes » ; ce qui n'est pas ici suffisamment précis pour trouver des pistes d'amélioration de la sécurité sur les routes secondaires
- la très grande majorité des blessés correspond aux tranches d'âge de la population active ; ce qui est logique compte tenu de ce que les autres tranches d'âge sont moins mobiles, soit en lien avec leurs activités (cf. formation des jeunes), soit en lien avec le besoin ou l'envie de circuler
- les décès sont plus nombreux dans la catégorie des 25 à 44 ans ; mais ensuite dans la catégorie des plus de 65 ans.

2.1. Sur les axes secondaires, hors des villages

Les routes secondaires n'accueillent pas toutes des circulations quotidiennes de cyclistes ou de piétons. Les remarques ci-dessous vont concerner les axes routiers secondaires du Grand Amiénois où un trafic régulier piéton et/ou cycliste est avéré.

La sécurité routière des piétons et des cyclistes sur les routes secondaires est plus difficilement réalisable pour des raisons :

- de place disponible pour qu'il existe un linéaire aménagé pour les piétons,
- et de coût de réalisation d'un chemin piétonnier séparé et protégé de la route sur des grandes distances.

Néanmoins, plusieurs paramètres sont à prendre systématiquement en compte pour la sécurisation des piétons, dont certains sont liés à des phénomènes grandissants.

⁴ Informations concernant les axes secondaires, impliquant au moins un cycliste ou un piéton. Ces informations sont établies avec les données disponibles, mais qui (heureusement) ne sont pas quantitativement suffisantes pour fiabiliser statistiquement ces données (cf. 15 accidents analysés selon nos critères, de janvier 2020 au 30 juin 2024 ; source DDTM).

⁵ Une relative majorité des accidents survient durant les créneaux de migration pendulaire du soir (de 16h à 20h).

2.1.A. Les accotements⁶

2.1.A.a. La visibilité sur les accotements

La covisibilité, entre piétons et/ou cyclistes et/ou autres usagers motorisés sur les routes secondaires peut être réduite :

- **de façon permanente** par la présence de végétation (haie, rideau d'arbres...) en bordure de route, quelle que soit la saison.

L'exemple ci-

contre présente

sur la droite **une haie en limite d'accotement réduisant la visibilité** sur la route départementale 935 à **proximité d'une intersection**. La voiture blanche n'apparaîtra qu'au dernier moment à quelques mètres du carrefour, mais à grande vitesse.



Source : Google Maps

Autres exemples, ci-contre sur la D919, la présence du **rideau d'arbres en bordure immédiate de la route empêche toute visibilité** au-delà du virage à gauche, et ne permet pas de repérer la présence de cyclistes ou de piétons après ce virage.



Source : Google Maps

De même ici sur une route communale au-dessus de la vallée de l'Avre où le **rideau d'arbres fait obstacle à la visibilité au-delà du virage** à droite. (On notera à nouveau que la grande proximité des arbres avec le bord de la route **empêche la matérialisation d'un bas-côté** pour le refuge des piétons ou d'un cycliste (voir plus loin) ;



Source : photo personnelle

⁶ Rappel : l'**accotement** est la partie latérale d'une route comprise entre le bord de la chaussée et le fossé ou la limite de plateforme. Le **bas-côté** est la partie de l'accotement d'une route qui est accessible aux piétons.

- ou **provisoirement** (durant plusieurs semaines ou mois) par **la présence de cultures de haute tige proches de la route**.

Il s'agit de cultures relativement récentes. Tout d'abord est apparu le maïs, puis le colza, et dorénavant le tournesol et le miscanthus. Ces cultures font au minimum 1m30 de hauteur à la fin de leur croissance⁷ (et jusqu'à plus de 2 m de hauteur pour certaines variétés de maïs ou de tournesol, 3 à 4 m pour le miscanthus).



Source : larepubliquedespyrennees.fr

Certaines de ces cultures sont parfois **plantées jusqu'à proximité immédiate du bord de la chaussée**, et peuvent masquer l'approche d'un véhicule, ou réciproquement la présence de piétons ou cyclistes sur le bord de la route, notamment de l'autre côté d'un virage. (Voir également plus bas la perte d'espace de sécurisation).

Dans l'illustration du champ de maïs ci-dessus, les deux problèmes identifiés sont :

1. **la trop grande proximité de la culture** de maïs par rapport au bord de la chaussée et donc la réduction de la visibilité sur les accotements à moyenne distance
2. et **la hauteur de la culture** qui empêche toute visibilité par-dessus le champ après le virage (voir plus bas).

A noter également :

- la hauteur d'un cycliste qui se déplace reste sensiblement la même que celle d'un piéton, et n'est donc pas plus visible par-dessus un champ ou une voiture,
- les voitures de sport, les berlines, les citadines ou encore les voitures anciennes sont plus basses que par exemple les SUV actuels, et sont donc moins facilement visibles par-dessus un champ de culture de haute tige.

Le développement de la culture du maïs, puis du colza, et maintenant aussi du tournesol et du miscanthus doivent être pris en considération dans l'évolution de l'environnement des bas-côtés des routes, même s'il ne s'agit là que plantations provisoires.

Cela devrait avoir une incidence automatique sur le recul du bord de la culture par rapport au bord de la route, pour conserver la co-visibilité sur les accotements sur une distance raisonnable de quelques dizaines de mètres (à définir au cas par cas selon la hauteur attendue et la circonférence des plants cultivés (cf colza !), la topographie ou les virages de la route considérée).

La législation : Code de la Route, Code Rural, est restée très lacunaire sur ce domaine qui touche à la sécurité des usagers des routes rurales.

⁷ Chronologiquement, dans l'année c'est le colza qui croît en premier (printemps et été), avec une hauteur de plant mature pouvant aller jusqu'à 1m80 ; puis le tournesol (été et automne) dont le plant dépasse régulièrement les 2 m de hauteur ; et enfin plus tardivement en été et automne, le maïs qui dépasse lui aussi les 2 m de haut. Quant au miscanthus, il repousse à partir de l'été et se récolte au milieu du printemps suivant, ce qui signifie que les plants sont ou restent la majeure partie du temps significativement hauts par rapport à la visibilité aux abords de ces champs.



Extrait du site internet de la Préfecture de la Sarthe

DISTANCE DES PLANTATIONS (HAIES) AUX VOIRIES ET AUX LIGNES :

Les voiries :

Il faut d'abord connaître la limite du domaine public routier en effectuant une demande d'alignement auprès des services gestionnaires de la voirie (État, Conseil départemental ou commune en fonction du type de voie) :

- Routes départementales : il faut se référer au règlement de voirie départemental. À ce sujet, il est utile de contacter l'agence technique départementale du Conseil départemental ;
- Voies communales : par défaut, la règle est la même qu'en bord de routes départementales (distance de 2 m pour les plantations de plus de 2 m et de 0,5 m pour celles de moins de 2 m). Des dispositions particulières peuvent exister, il peut donc être judicieux de se renseigner auprès de la mairie de sa commune ;
- Chemins ruraux (article R161-22 du Code rural) : les plantations d'arbres et de haies vives peuvent être faites le long des chemins ruraux sans conditions de distance, sous réserve que soient respectées **les servitudes de visibilité** et les obligations d'égoutage. Des règles spécifiques peuvent toutefois être prescrites par arrêté municipal ;
- Voies privées : aucune règle spécifique.

<https://www.sarthe.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Agriculture-foret-et-developpement-rural/Point-info-bocage-Haies/Planter-et-entretenir-une-haie/Distances-par-rapport-aux-reseaux-voisins-et-voiries>

Conclusion sur la visibilité sur les accotements

La visibilité sur les abords des routes peut être dégradée :

- de façon permanente selon la présence de plantations pérennes et de leur distance au bord de la chaussée
- ou provisoire selon la mise en culture de champs mitoyens des routes, et de la distance des plants au bord de la route.

Les risques de mise en danger par les végétations s'accroissent, par diminution de la visibilité, en situation de :

- abords d'intersection
- virage du côté de la végétation haute
- contre-virage caché par la végétation haute présente dans le premier virage
- culture de plants de haute tige.

2.1.A.b. L'empiètement des bas-côtés pour la mise en culture de bandes gagnées sur le Domaine Public

Il est de plus en plus souvent constaté que les bas-côtés de nombreuses routes secondaires du Grand Amiénois sont rognés par les cultures. L'espace pour qu'un piéton ou un cycliste puisse s'écarter d'un danger sur sa route peut devenir alors véritablement aléatoire, surtout si la culture forme une sorte de barrière physique difficilement franchissable (ex : maïs, colza) ou si la route est encadrée de talus ou de fossés.

Cet « octroi » des terres des accotements est encore plus lourd de conséquences lorsque cela se produit aux abords d'un carrefour, car il réduit sensiblement la visibilité pour tous les usagers de la route qui doivent s'y engager.

A droite, aux abords de la D935, en bordure du territoire d'Amiens Métropole, le pied du panneau « Cédez le passage » est plus proche (à quelques cm) de la zone cultivée que du bord de la route. En cas de mise en culture en maïs, tournesol, miscanthus ou colza, la visibilité n'est ici possible sur la route principale que lorsqu'on y est presque déjà engagé ; outre le fait que le panneau puisse être partiellement caché par les plants de haute tige.



Source : Google Maps

A proximité du lieu de l'exemple précédent, la seconde illustration ci-contre provient d'une autre route secondaire (communale), encadrée à sa gauche, par un champ en culture s'arrêtant à environ 30 cm de la chaussée, et à sa droite, par la présence d'un talus jusqu'à « hauteur d'homme ».



Source : Google Maps

Donc en cas de danger pour des piétons ou des cyclistes sur cette portion de cette route, il n'y a aucun moyen de se mettre en sécurité.

La seule solution est d'entrer dans le champ - s'il est praticable - selon le type et la hauteur des plants, l'état du sol sec ou boueux / flaques d'eau...

(A noter que sur cette photo, la hauteur et la rectitude du talus sont amoindries en raison de la distorsion de l'image par la position de la caméra sur le toit de la voiture Google).



GRAND AMIÉNOIS
LE PÔLE MÉTROPOLITAIN



Conseil de Développement Durable en Commun
Grand Amiénois

L'excessive proximité des cultures par rapport à la route, liée à l'occupation progressive et induite des bas-côtés, **c'est-à-dire d'espaces appartenant au Domaine Public**, est à la fois une infraction au respect des propriétés tierces, et un facteur de mise en danger des usagers de la route ; à plus forte raison des plus vulnérables.

La culture de plants de haute tige si proche de la route renforce la dangerosité du tronçon de route concerné, en raison de la diminution de la visibilité sur les accotements.

Il faudra à cela ajouter le paramètre de la circonférence des plants comme facteur de mise en danger. En effet, même si le maïs, le tournesol et le miscanthus ont un port filiforme, il faut aussi prendre en compte que le colza pousse avec de nombreuses ramifications de branches, de feuilles, et de siliques.



Source : agri-mutuel.com



Source : lgseeds.fr



Il n'existe pas de règle ou de document⁸ obligeant au respect de distances entre les limites des cultures et les chaussées qui les bordent. Néanmoins, il s'agit d'un problème grandissant au fil du grignotage des bas-côtés qui se transforment en zone d'exploitation agricole.

Et ce phénomène est encore plus préoccupant lorsque ces espaces privatisés sont mis en culture de plants de haute tige, qui réduisent la visibilité et l'espace de mise en sécurité des piétons et des cyclistes qui sont proches d'un danger sur la route.

A la suite d'accidents mortels à des endroits où étaient constatés des empiètements des cultures sur les accotements de routes départementales, des concertations sont menées par le Département avec les exploitants et la Chambre d'Agriculture, en vue de faire respecter des distances plus raisonnables entre les cultures et les bords de route (qui font partie du Domaine Public... !). Mais les résultats sont très variables selon les années, les cultures et la bonne volonté des exploitants.

Conclusion sur l'empiètement des bas-côtés pour leur mise en culture

Outre le fait que cette pratique qui n'est juridiquement pas fondée s'amplifie, elle provoque la diminution de la visibilité sur les abords des routes secondaires : perte de linéaires de sécurité le long des tronçons de routes concernés.

Et cet effet est encore aggravé lorsque la culture est réalisée en colza : les ramures poussent et se développent parfois jusqu'au-dessus de la route déjà empiétée sur son bas-côté.

La présence de talus ou de fossés sur l'autre bord de route affecté par un empiètement agricole accentue le risque pour la sécurité des piétons ou des cyclistes.

La législation (Code de la Route, Code Rural) sur le respect des accotements (et donc du Domaine Public) et sur la servitude de visibilité n'est pas en phase avec la situation contemporaine.

⁸ La seule référence cartographique de limite de propriété est le cadastre, qui est un outil à visée fiscale.

2.1.B L'entretien des emprises routières pour la sécurité des piétons et des cyclistes

Le Conseil Départemental intervient régulièrement pour des travaux et des aménagements de protection des piétons le long de routes de son réseau.



Les illustrations ici sont des exemples réalisés de séparation des flux piétons et cyclistes, et des flux automobiles sur des routes départementales.



Sources ci-dessus : Google Maps

Il n'en demeure pas moins que de très nombreux bas-côtés de routes secondaires deviennent progressivement moins sûres pour les piétons et les cyclistes. En effet, les routes secondaires ne relèvent pas systématiquement toutes du réseau départemental et font moins l'objet de l'attention ou de la capacité financière à intervenir des pouvoirs publics locaux.

La route en exemple sur cette page n'est pas une départementale. Elle présente **plusieurs facteurs** - naturels et humains, et **qui s'additionnent** - de mise en danger des piétons sur les quelques centaines de mètres qui relient les 2 villages voisins :

- **présence d'une légère montée puis d'un faux-plat** en contrepente masquant la présence d'autres usagers (piétons, vélos, voitures) jusqu'à une très courte distance en face,
- **présence des cultures jusqu'au bord immédiat de la route**, ce qui empêche un piéton ou un cycliste d'être en sécurité sur des bas-côtés qui n'existent plus (et quid en cas de champ de maïs ou de colza difficilement pénétrables lorsqu'ils sont à maturité ?),
- **largeur de chaussée** ne permettant pas même de croiser ou doubler un piéton à une distance latérale de sécurité suffisante (pm : le Code de la Route prévoit, en zone rurale, 1m50 d'espacement entre le véhicule doublant/ croisant et le vélo ou le piéton dépassé)...
- ... sauf à ce que les piétons ou cyclistes se réfugient directement dans un champ, puisqu'il n'y a **pas de bas-côté** sur toute la longueur du trajet...
- ... et là aussi sauf si la **présence d'un talus, de clôtures ou de pièces d'eau** empêchent ou contraignent la présence d'un bas-côté.



Source : photos personnelles

Dans l'exemple des photos ci-dessus, qui ont été prises à 150 m et quelques secondes d'écart, les 2 coureurs en noir et l'enfant à vélo n'apparaissent qu'après que l'on ait franchi la rupture de pente et soit parvenu sur le faux plat, à environ 100 m d'eux.

A 80 km/h, à l'exception du fait de ralentir pour entrer en agglomération, le temps de repérage des piétons, de freinage et de modification de la trajectoire est de 3,5 secondes. De plus, les photos ayant été prises à la fin de l'hiver, la hauteur des cultures des champs n'a pas posé de souci supplémentaire pour repérer les piétons sur la route. Cela n'aurait pas été la même situation avec des champs de blé à maturité, du colza, du maïs, etc...

Cela illustre que la topographie doit être finement prise en compte, au même titre que le traitement des abords de la route et le choix des cultures permises en bordure de route, pour s'assurer d'un niveau efficace de sécurité des piétons et des cyclistes.

- **état de la chaussée :** sur la photo ci-contre les nombreux trous dans les bords de chaussée se remplissent d'eau et font dévier la trajectoire des piétons et des cyclistes vers le milieu de la chaussée pour rester au sec...



Source : Google Maps

- ... et même en l'absence de pluie, **la forme excessivement convexe du profil de la route** ne permet pas à un piéton ou un vélo de circuler confortablement sur le bord de la chaussée : il est obligé de dévier vers le centre de la chaussée pour circuler confortablement, en dépit de toute sécurité.
A noter que ce cette tendance à rouler en direction du centre de la chaussée peut affecter également les automobilistes pour compenser l'effet ressenti de chasse vers la droite à cause de la déclivité ici supérieure à la moyenne (l'image captée depuis le toit de la voiture Google ne permet pas de constater l'excessif bombement des bords de la chaussée).

Ci-contre, une autre photo de la même route, dans l'autre sens : zoom sur l'état du bord de chaussée et le bombement excessif obligeant à marcher ou rouler vers le milieu de la chaussée.



Source : photo personnelle

Conclusion sur l'entretien des emprises routières

La multiplicité des acteurs en charge de l'entretien des routes secondaires (donc pas uniquement le Conseil Départemental, ce sont aussi les communes) et la tension sur les capacités financières à faire réaliser les travaux d'entretien et de réparation conduisent à une dégradation progressive de l'état de sécurité de ces axes routiers vis-à-vis des piétons et des cyclistes.

De nombreux paramètres, dont certains sont permanents (comme la topographie ou le profil en coupe de la route), sont à prendre en compte pour la sécurisation des bas-côtés, au-delà de ce qui a été réalisé jusqu'à présent, pour être en phase avec la situation actuelle de « cohabitation » entre voitures, tracteurs, piétons et/ou vélos.



2.1.C. Le Schéma Cyclable Départemental, les chemins de randonnée ou à vocation touristique et les voies vertes

La politique départementale consiste à développer les modes doux pour les trajets courts, tout en favorisant l'intermodalité des différents modes de transports.

Le Schéma Départemental Cyclable 2021-2028 s'est appuyé sur une phase de consultation des usagers, des intercommunalités et des associations représentatives. Son plan d'actions s'articule autour de 4 objectifs :

- 1 : Disposer d'un réseau cyclable à l'échelle du département
- 2 : Uniformiser, sécuriser et répondre au besoin des usagers
- 3 : Mettre en place des services et équipements à destination des cyclistes
- 4 : Inciter à la pratique du vélo ;

sont déclinés en 25 actions, dont plus de la moitié sont nouvelles par rapport à l'ancien schéma, afin de tenir compte des nouveaux enjeux de mobilité.

2.1.C.a. Poursuivre l'aménagement du réseau cyclable :

- ✓ tout d'abord en définissant un **réseau structurant** le plus souvent sous maîtrise d'ouvrage et sous gestion départementale,
- ✓ et un **réseau d'intérêt local**, porté essentiellement par les communautés de communes et les communes⁹.

Ces axes font l'objet d'un traitement qualitatif avec des aménagements en voie verte, des chaudières (voir plus loin) sur voirie partagée, et/ou un jalonnement de l'itinéraire. Ils sont le support de la majorité des déplacements touristiques et de loisirs et présentent un potentiel utilitaire fort.

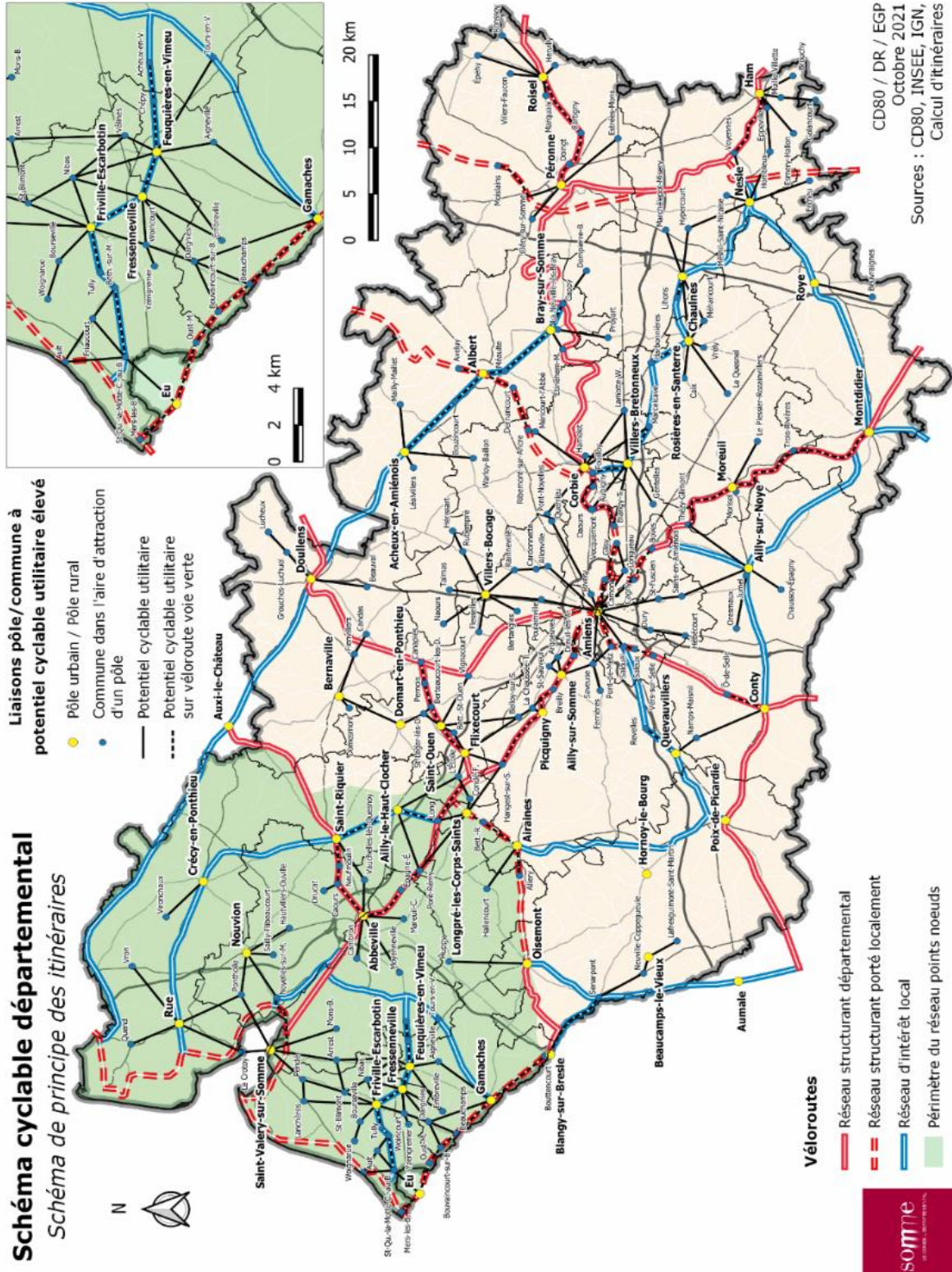
Les potentialités utilitaires du réseau ont fait l'objet d'une étude du Conseil Départemental très poussée qui prend en compte les évolutions de données sur les lieux de travail et de résidence, le potentiel cyclable de chaque commune pour les déplacements utilitaires.

Concrètement, dans un rayon de 5 km (pour un vélo classique) à 10 km (pour un Vélo à Assistance Electrique) autour des pôles générateurs de services de proximité, le potentiel cyclable de chaque commune est évalué en fonction de la distance à parcourir, de la topographie de l'itinéraire, du nombre de collégiens, du nombre de ménages, du nombre d'actifs et, pour les VAE, la prise en compte de la population de plus de 55 ans.

Enfin ce maillage est complété par le **réseau points-nœuds « Somme à vélo »** qui a vocation à irriguer l'ensemble du territoire, au regard notamment de ses activités économiques, touristiques et sportives. Le Conseil Départemental a commencé à déployer le réseau des points-nœuds en premier lieu sur l'arrondissement d'Abbeville ; et a poursuivi son action sur les territoires du Pays du Coquelicot et du Val de Somme.

⁹ Si une commune ou une intercommunalité souhaite mettre en œuvre un aménagement cyclable, il est possible de rédiger une convention de partenariat permettant aux collectivités locales (ou EPCI) d'intervenir sur des routes départementales sur leurs finages, et au Conseil Départemental de cofinancer une partie des travaux.

A noter cependant le paradoxe entre d'une part le recours à la mobilité douce, et d'autre part l'obligation de respecter la loi ZAN qui restreint l'artificialisation des sols, y compris au profit d'infrastructures de mobilité douce (cf imperméabilisation d'accotements pour les pistes cyclables).



A retenir sur le réseau cyclable départemental

Un réseau cyclable à l'échelle du département en cours de réalisation, et connecté aux maillages locaux, pour répondre aux besoins de mobilité douce au quotidien.

2.1.C.b. Compléter et améliorer le réseau existant et futur en menant des opérations plus ciblées :

Des actions complémentaires concernent localement le traitement de carrefours dangereux, la résorption des discontinuités cyclables, l'adaptation de la signalétique et du revêtement aux différents types d'usages utilitaires et touristiques, la prise en compte des vélos dans les projets routiers ou encore l'entretien des véloroutes et des voies vertes existantes.

Les chemins de randonnée ou touristiques et les voies vertes entrent dans le périmètre de l'étude du Conseil de Développement Durable dans la mesure où ils ne sont pas fréquentés que pour des usages de loisirs ou sportifs, mais aussi pour des usages du quotidien pour les habitants locaux.

Les chaucidou (voir ensuite) visent aussi à faciliter les interconnexions du réseau cyclable.

L'analyse des fréquentations des routes départementales secondaires fait apparaître :

1. l'existence d'itinéraires régulièrement empruntés par des cyclistes (pour des besoins quotidiens, ou touristiques)
2. souvent autour et en direction des petites et moyennes villes exerçant une attraction locale pour des motifs quotidiens, dont par exemple Ailly sur Noye, Flixecourt, Villers Bocage, Acheux en Amiénois, Villers Bretonneux, etc...
3. sinon le long des véloroutes.

A retenir

Le Conseil Départemental complète son dispositif par des actions d'aménagement pour améliorer la qualité, la continuité et la sécurité du réseau cyclable du territoire samarien, au profit habitants pour leurs déplacements réguliers.

2.1.C.c. Les chaucidou

L'aménagement, « chaucidou » (« chaussée à circulation douce ») ou Chaussée à Voie Centrale Banalisée, est une solution parmi d'autres qui a été testée dans le Département de la Somme, en lien avec le déploiement du Schéma Cyclable Départemental.

L'aménagement en chaucidou a été réalisé sur certaines routes de campagne du département, là où une pratique du vélo pour l'usage utilitaire quotidien ou l'usage touristique est avérée localement.

Le principe du chaucidou consiste à réduire à une voie centrale la partie de la voie de circulation aux voitures, en matérialisant une double réservation pour les vélos (2 bandes cyclables de 1m50 chacune) de part et d'autre de la voie centrale pour les voitures. Cet aménagement de chaussée vise à décaler (et réduire) l'espace « voiture » ou banalisé dans les 2 sens au profit de 2 bandes cyclables, et de permettre le dépassement mais aussi le croisement de



Source : CD 80 (somme.fr)



cyclistes en toute sécurité. En cas de croisement de véhicules, ils sont autorisés à empiéter sur les bandes cyclables de leur côté, le cas échéant en restant derrière les vélos, donc à leur vitesse. (Une plaquette de communication a été créée par le Département pour l'usage des chaucidou.) Pour parvenir à une « cohabitation » paisible des véhicules sur les chaucidou, il est donc nécessaire de faire réduire la vitesse des voitures. La vitesse autorisée est variable (50 ou 70 km/h), au cas par cas, selon la largeur disponible en partie centrale (cf partie voiture). En contrepartie, ces aménagements ne concernent pas de grands tronçons : de 0,8 à moins de 2 km.

Plusieurs tronçons d'axes dans Amiens ont été aménagés depuis quelques années, dans le cadre du schéma cyclable d'Amiens Métropole. En parallèle, environ 50 km de routes départementales ont été aussi « converties » depuis 2021. Ces zones de test ont permis d'étudier comment ces aménagements sont perçus et pratiqués par les usagers : constater leur comportement, et recueillir le sentiment de sécurité perçu des cyclistes qui relient leur ville de proximité.

Ce type d'aménagement est toutefois sujet à réticence de la part des automobilistes en raison de la complexité de la compréhension des zones autorisées selon les cas de figure, des actions autorisées ou non, mais aussi de la vitesse réduite.

A l'usage, il s'avère que ce type d'aménagement nécessite une analyse très fine de la topographie, mais aussi des accotements des routes où il avait été prévu d'installer un chaucidou. En effet, dans certains cas de figure (de type virage, pente-contre-pente, etc...), la visibilité devient très réduite, et son insuffisance peut être cause d'accrochages ou d'accidents.

Actuellement, le Département a suspendu le déploiement des chaucidou (hors Amiens Métropole). Certains sites aménagés en chaucidou vont même être progressivement abandonnés en tant que tels, en fonction de la largeur disponible restante si elle n'est pas conforme au passage de VL, ou en fonction du volume du trafic motorisé.

Des fiches pratiques ont été éditées par le CEREMA pour des conseils relatifs à l'aménagement de routes secondaires au profit d'une meilleure cohabitation avec les vélos.

Toutefois, après avoir fixé initialement le seuil à 3 500 véhicules /jour maximum, le CEREMA a constaté que ce seuil est beaucoup trop élevé et que les aménagements proposés n'étaient pas en adéquation avec la sécurité des cyclistes. De nouvelles fiches conseil vont être bientôt publiées, pour d'autres routes, qui sont plutôt d'un volume de 1 500 à 2 000 véhicules /jour au maximum, ou moins encore...

A retenir sur les chaucidou

Le recours à des itinéraires secondaires pour les déplacements utilitaires à vélo permet de limiter au mieux la fréquentation des axes très passants.

Le principe du chaucidou est mis en application en milieu urbain (différents endroits dans Amiens) et sur certaines petites routes départementales.

Cet aménagement a été surestimé pour certains endroits en campagne, et doit être réévalué à la baisse pour ne concerner que des axes bien moins utilisés par les voitures.

La présente étude du Groupe de Travail Mobilité a été centrée sur les déplacements des piétons et des cyclistes sur les routes secondaires, en dehors des communes, du Grand Amiénois. Toutefois, il apparaît indispensable de faire un point complémentaire sur les conditions de déplacement des piétons à l'intérieur même des villages et des bourgs.

2.2. Sur les routes secondaires dans les petites communes : la problématique spécifique des piétons

2.2.A. L'insuffisance en trottoirs, ou l'officialisation de zones de danger permanent

En France, la largeur admise¹⁰ pour les trottoirs reste inférieure à celle d'autres pays, où il est plus aisé de circuler, notamment en fauteuil roulant, ou pour un enfant qui marche à côté de son parent en se tenant à la poussette...

De nombreux villages ne disposent pas encore de trottoirs suffisamment bien matérialisés et dimensionnés : c'est à dire sur une surface dure et propre (pas terreuse, enherbée ou en cailloux), convenablement large, équipée (barrières, éclairage, mobilier de sécurité et de confort, etc...), et continue d'un bout à l'autre du village.

Certains espaces faisant fonction de trottoir sont encombrés de véhicules qui y stationnent régulièrement – à cheval ou en totalité sur le trottoir –, obligeant les piétons à se retrouver *de facto* sur la chaussée.



Source : Google Maps



Source : 60 millions de piétons



Source : Google Maps

¹⁰ Loi n°2005-102 du 11 février 2005, décrets n°2006-1657 et n°2006-1658 du 21 décembre 2006, Arrêté du 15 janvier 2007, alinéa n°3 – profil en travers: «...**La largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel...**».



Plusieurs départements mènent une politique de soutien à la réalisation de vrais trottoirs, afin d'équiper les petites communes des mêmes équipements sécuritaires pour que les piétons en milieu rural aient les mêmes droits à la sécurité que les piétons en milieu urbain.

Ainsi, le Conseil Départemental du Nord¹¹ cofinance les travaux entrepris par les petites communes traversées par des grands axes routiers pour transformer les accotements en vrais trottoirs, aménagés et sécurisés¹². La participation financière est calculée selon une grille tarifaire par nature de poste (au ml ou au m²), et est plafonnée à 50 % des dépenses éligibles. (Voir le règlement en annexe.)

A noter : la construction de véritables trottoirs générera une imperméabilisation supplémentaire de surfaces au sein même des communes. Pour mettre en œuvre de tels projets, il sera nécessaire de réaliser auparavant une étude du régime et de l'écoulement pluvial. Des solutions innovantes peuvent aussi être imaginées pour satisfaire à la fois l'aménagement de ces espaces de circulation piétonnière et maintenir une perméabilité partielle des futurs trottoirs, à l'image des parkings drainants qui existent déjà.

A retenir sur l'importance des trottoirs en milieu rural

Paradoxalement, le premier mode de mobilité (la marche) n'est pas celui qui est priorisé ou favorisé à l'intérieur des communes rurales (c'est un constat vérifié à l'échelle nationale). Les efforts consentis pour la sécurisation des piétons, c'est-à-dire, leur éloignement de la chaussée sont encore très insuffisants en quantité (cf en nombre de m linéaire) : discontinuité des aménagements, voire absence totale de trottoirs d'un bout à l'autre du village ; et/ou en qualité : largeur des trottoirs, encombrements, mobilier...

2.2.B. Les passages piétons

Les passages piétons sont des aménagements complémentaires, indissociables, des trottoirs.

80 % des accidents de la circulation avec des piétons se situent au niveau des passages piétons. Ceux-ci révèlent souvent des défauts d'aménagement :

- des problèmes d'illisibilité : incompréhension des signalétiques horizontales et verticales
- la faible visibilité des piétons (taille des jeunes piétons, mode de porter des vêtements noirs ou sombres ; environnement immédiat masquant la présence de piétons (haies trop hautes...), défaut d'éclairage public, etc ...)
- la vitesse d'approche qui est excessive.

Dans les grandes villes, dont Amiens, se généralise progressivement la limitation à 30 km/h (sauf sur les grands axes stratégiques définis localement). La ville de Lyon a mis en place

¹¹ A noter que ce Département compte davantage de population, répartie dans moins de communes rurales que dans la Somme.

¹² <https://services.lenord.fr/aide-a-l-amenagement-de-trottoirs-aat-pour-les-routes-departementales>



cette mesure depuis plus de 2 ans, et a constaté une baisse de 30 % de l'accidentologie, tous modes confondus.

L'abaissement à 30 km/h est argumenté par les éléments suivants :

- augmentation de 30 ° du champ de vision des conducteurs,
- réduction de moitié de la distance d'arrêt d'urgence,
- diminution de la violence des chocs.

Ces effets positifs sont universels, ils s'appliquent physiquement de la même façon dans toutes les communes, y compris les plus petites.

A retenir sur les passages piétons

Les passages piétons restent les endroits où se concentrent la majorité des accidents de la route impliquant des piétons (ville et campagne confondues).

Les défauts de covisibilité et d'affichage / marquage peuvent se corriger sous la responsabilité des collectivités. Mais corriger les causes d'accidents liés à l'excès de la vitesse des véhicules relève des autorités ayant pouvoir de police.

2.2.C. Les zones de danger temporaire

Certains endroits prévus pour la circulation piétonnière peuvent devenir ponctuellement des zones de danger, que ce soit pour quelques heures ou pour plusieurs mois.

En effet, l'encombrement sur le Domaine Public peut survenir pour :

- la sortie et le dépôt des poubelles sur le trottoir, à partir de la veille au soir du jour de ramassage ;
 - en fonction de la largeur du trottoir ou du manque d'aménagement de zones de stockage commun des déchets, les poubelles peuvent devenir des obstacles à la circulation (sur les trottoirs) des piétons. Ces derniers doivent se reporter sur la chaussée, mais sans qu'il y ait la moindre signalisation, même si les collectes ont lieu à dates fixes toutes les semaines ; ce qui donne pourtant un caractère régulier, presque permanent, des encombrements sur les trottoirs.
 - à noter que la législation¹³ prévoit, sous peine de contravention, que les poubelles vidées doivent ensuite être rentrées sur chaque propriété privée, pour éviter l'encombrement sur les trottoirs. Et éviter la dégradation de l'image du quartier ou de la commune par les poubelles laissées devant par négligence¹⁴.

¹³ Les règles de collectes des déchets sont fixées par la mairie ou la collectivité territoriale compétente et doivent être respectées, « notamment en matière d'adaptation du contenant à leur enlèvement, de jours et d'horaires de collecte, ou de tri des ordures ». Ne pas le faire constitue une contravention de 2e classe (article R.632-1 du Code pénal) et expose donc à une amende de 35 euros (75 € si pas payée dans le délai indiqué). In <https://www.clcv.org/articles/trottoir-un-usage-tres-reglemente>

¹⁴ Dans certains cas de figure d'habitations petites et anciennes, il n'y a pas de véritable possibilité de rangement des poubelles sur le terrain privé. D'autres solutions qualitatives et de sécurisation doivent être mises en œuvre.

- le stockage de matériaux de construction ou de gravats devant un chantier immobilier (ex : maison en rénovation) qui encombrant le trottoir ou le cheminement piétonnier. S'agissant ici d'un encombrement de plus longue durée, ce stockage doit être **autorisé préalablement**¹⁵ ;
 - la **zone encombrée doit être signalée** par des dispositifs (barrières, plots, rubalise, lanternes...) de manière à **la rendre visible à toute heure du jour et de la nuit**, quelles que soient les conditions météorologiques,
 - le cas échéant, la zone de circulation piétonnière doit être matérialisée, ou reportée sur le trottoir d'en face, et si nécessaire disposer d'une plaque de rampe au sol suffisante et antidérapante pour les passages de vélos et de fauteuils roulants.



Source : lanouvellerepublique.fr

Dans ce cas-ci, même si l'encombrement est (en principe) de très courte durée, il n'empêche qu'il n'est pas matérialisable.

Le piéton doit parvenir à contourner l'obstacle, ici en parvenant à descendre sur la chaussée ; ce qui pour une personne mal-voyante la met dans une situation encore plus dangereuse... !



Source : Aulnaycap.com

Dans cet exemple, les complications se multiplient pour les piétons : le passage piéton aboutit en impasse de l'autre côté de la chaussée, la zone de chantier empiète jusqu'au bord de la route (ce qui interdit donc le passage des piétons par le trottoir), et des véhicules sont garés le long des clôtures de chantier...

... de sorte à s'assurer que les piétons seront bien obligés de circuler sur la chaussée, pour protéger les clôtures de chantier et les voitures...

¹⁵ Dans le cadre de travaux, pour pouvoir stationner un véhicule, une benne, un échafaudage ou des matériaux sur un trottoir, une demande d'autorisation temporaire d'occupation du domaine public (AOT) doit nécessairement être faite auprès de la collectivité territoriale compétente (mairie ou communauté de communes).

In <https://www.clcv.org/articles/trottoir-un-usage-tres-reglemente>



<https://www.artisandubatiment.fr>



<https://pro.maison-travaux.fr>



<https://pro.maison-travaux.fr>

Ci-contre et dessous, des dépôts de gravats sur la voirie.

Disposer d'une Autorisation préalable d'Occupation Temporaire du Domaine Public est obligatoire avant le démarrage du chantier.

Cette autorisation doit être respectée à la fois dans l'espace concerné par l'occupation par les matériaux ou les gravats, mais aussi dans le temps.

<https://www.atd31.fr/fr/base-doc/domanialite-1/domaine-public/le-regime-applicable-aux-occupations-sans-titre-du-domaine-public-routier-communal.html> [extrait ; voir annexe]

Il en est de même pour les dépôts effectués sur les dépendances du domaine public routier « sans autorisation préalable et de façon non conforme à la destination du domaine public routier » (article R.116-2, alinéa 3 du CVR). Or, lorsqu'il est compétent en matière de police de la conservation du domaine public routier, le maire a obligation d'user de ses pouvoirs de police pour faire cesser une occupation irrégulière, sauf s'il peut justifier de nécessités d'intérêt général faisant obstacle à la mise en œuvre de la procédure de contravention (CE, 21 novembre 2011, n° 311941, *Commune de Plonéour-Lanvern* - CAA de Nantes, 24 juillet 2015, n° 13NT01267).

Le refus du maire d'agir en matière de contravention est illégal et constitue une faute susceptible d'engager la responsabilité de la commune pour carence fautive, à moins pour la collectivité propriétaire de justifier son inaction par les « autres intérêts généraux dont elle a la charge et, notamment, [par] les nécessités de l'ordre public » (CE, 21 novembre 2011, précité).

A retenir sur les zones de danger temporaire

Concernant la gêne créée par les poubelles (présence très régulière mais aussi en principe limitée à très peu de temps), il est nécessaire de veiller à ce que le passage d'un piéton reste possible – en toute sécurité - sur le trottoir.

Pour ce qui est de l'encombrement sur une plus grande période (cf travaux et occupation provisoire du Domaine Public), cette occupation est soumise à autorisation préalable, et doit faire l'objet d'une signalisation adaptée de jour comme de nuit, d'amont en aval de la zone de chantier, et faire faciliter le déplacement ou la traversée des piétons.

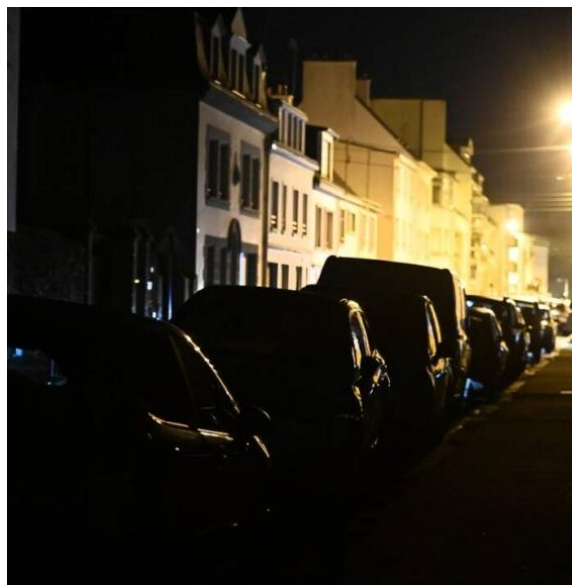
2.2.D. L'éclairage public

Indissociablement de la sécurisation des piétons sur de vrais trottoirs matérialisés, il faut également prendre en considération la question de l'éclairage public.

En effet, d'une commune à l'autre, ou plus simplement d'un quartier à l'autre d'une même commune, l'équipement d'éclairage public est plus ou moins moderne ou au contraire vétuste : l'éclairage nocturne du Domaine Public peut varier très fortement sur une distance de quelques mètres.

L'intensité lumineuse insuffisante (technologie des anciennes ampoules, et couleur orange de leur lumière) et/ou l'espacement trop important entre 2 réverbères sont de nature à créer des zones sombres, sortes de « trous noirs » à l'intérieur desquels les piétons sont très difficilement détectables avec les phares en croisement d'une voiture, ou le phare avant d'un vélo...

Par ailleurs, de plus en plus de communes font le choix économique et environnemental de faire éteindre l'éclairage public aux heures de repos nocturne. Il conviendra de rester attentifs à ce que les horaires d'extinction et de rallumage de l'éclairage public soient en concordance avec les horaires de déplacement habituels des habitants et des piétons de la commune (cf salariés en 3X8 qui démarrent tôt ou terminent tard).



Source : bouger-a-bordeaux.com

A retenir sur l'éclairage public en milieu rural

La modernisation et la vérification périodique de la bonne efficacité de l'éclairage public contribuent à la circulation de tous les usagers, à plus forte raison pour les usagers les plus vulnérables : les piétons et les cyclistes.

Le vieillissement de la population affecte en intensité tout autant, voire plus, le milieu rural : la problématique de la sécurisation de leurs déplacements est plus importante qu'en zone urbaine où des aménagements et des investissements sont déjà réalisés en ce sens. Le maintien des aînés dans leur milieu de vie passe aussi par la sécurisation de leur mobilité.

3. Propositions d'actions pour l'amélioration de la sécurité routière des piétons et des cyclistes sur les routes secondaires du Grand Amiénois

3.1. Accentuer la communication descendante

3.1.A. La capacité d'intervention en prévention et en sécurisation par les pouvoirs publics

Tous les acteurs de la mobilité ont une part de responsabilité sur la sécurisation des déplacements des piétons et des cyclistes, y compris ces derniers.

Une part de cette responsabilité revient inévitablement aux pouvoirs publics pour ce qui a trait aux actions réglementaires : législation, et à la communication-sensibilisation auprès du grand public.

Les représentants des services en charge de la Sécurité Routière et de la Prévention Routière (interlocuteurs en Préfecture identifiés dans les Remerciements p4) rappellent qu'ils sont disponibles pour collaborer avec les responsables des structures (collectivités, établissements scolaires, entreprises, etc...) qui prennent l'initiative de sensibiliser les concitoyens (habitants, scolaires, agents, etc...) à davantage de comportement prudent et responsable.



Source : ladepeche.fr



Source :

<https://www.youtube.com/watch?v=PAfi2Q7qOIQ>



<https://www.preventionroutiere.asso.fr/ville-prudente/> et <https://www.ville-prudente.fr/les-villes-et-villages-prudents/> : **1 seule commune labellisée dans la Somme...**

De son côté, pour bien réagir en circulant sur un chaudiou, le Conseil Départemental a édité un flyer (voir en annexe) et mis en ligne une explication simple et rapide :

<https://www.somme.fr/services/routes-et-deplacements/mobilite/les-chaucidou/>

3.1.B. La responsabilisation individuelle

L'approche relative aux Equipements de Protection Individuelle (EPI) à vélo ou à pied consiste actuellement à n'obliger, par exemple, le port du casque que pour les enfants ayant de moins de 12 ans. Or le corps humain reste fragile face à un choc avec le sol, un véhicule ou un obstacle, même à moins de 50 km/h (ex : le cerveau humain continue de se développer jusqu'à environ l'âge de 20 ans). Il est recommandé de poursuivre le port du casque au-delà de l'âge de 12 ans.

De même, le port du gilet jaune n'est obligatoire que dans quelques cas très précis (panne, accident, nuit), mais qui ne couvrent pas systématiquement les contextes évolutifs durant lesquels le bon sens commanderait de porter un gilet de



visibilité, qu'il s'agisse de piétons ou de cyclistes (ex : mauvaise visibilité de jour, secteur urbanisé pas ou mal éclairé la nuit, etc...).

De façon générale, le recours aux EPI mérite l'encouragement d'une généralisation de leur port quel que soit l'âge des personnes. Même sans rendre obligatoire systématiquement ces équipements de visibilité et/ou de sécurité, des actions de communication (spots publicitaires, insertions d'encarts dans la presse et sur les réseaux...) peuvent **ouvrir les esprits au-delà de ce qui est « obligatoire » au profit d'une « intelligence de la situation ».**

3.2. Favoriser le savoir-vivre ensemble

Au même titre que des campagnes de communication sur l'intérêt de porter des EPI au-delà des seules conditions obligatoires, toutes les autorités ont la possibilité de faire passer des messages rappelant ou expliquant que :

- le partage équitable de l'espace public entre tous les modes de déplacement ne signifie pas qu'il doive être à parts égales entre les modes de déplacement : le besoin d'espace consacré sur le Domaine Public se justifie davantage pour les piétons dont la trajectoire (lors de leurs déplacements) peut être plus aléatoire et avec des changements brusques de directions et de vitesse de déplacement. La trop grande proximité des vélos¹⁶, dont la vitesse de circulation et la distance d'arrêt sont sensiblement inférieures à celles des piétons, ne permettent pas une trop grande proximité sans risque d'incident à l'encontre des premiers.
- la vulnérabilité extrême des piétons et des PMR et le statut universel de la mobilité piétonne (voir Remarques préliminaires p3) donne aux piétons et aux PMR la priorisation sur les modes de déplacement avec véhicule (vélo et VAE, rollers, trottinettes électriques, 2 roues motorisés, voiture, etc...)



Sources : <https://metropole-equipements.com/prod/panneau-de-partage-de-la-route>
<https://panneau-de-signalisation.com/fr/panneaux-prescription-intersection-type-b>



1 PIÉTON TUÉ SUR 2 A PLUS DE 65 ANS

securite-routiere.gouv.fr

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

¹⁶ Rappel : dans la présente étude, les trottinettistes et plus particulièrement ceux avec un engin à motorisation électrique et donc à vitesse élevée, sont inclus sous le vocable de cyclistes ou vélos.



- le sentiment de toute puissance et de vitesse, par exemple sur un vélo (notamment à assistance électrique), n'est pas une autorisation à mettre les autres usagers en danger, à plus forte raison les plus vulnérables. De même pour les automobilistes...



3.3. Améliorer localement les conditions de sécurité de la mobilité des piétons et des cyclistes sur les routes secondaires du Grand Amiénois

Les propositions ci-dessous s'entendent être progressives, de la concertation bienveillante jusqu'à la réglementation (locale et nationale) imposée, et le cas échéant jusqu'aux sanctions des comportements délibérément contraires à la sécurité routière et à l'intérêt général.

3.3.A. Végétation naturelle en bordure de route

Pour que la végétation naturelle permanente (cf haies, rideaux d'arbres ou lisière de bois) reste ou redevienne un agrément le long des routes, elle ne doit pas être source de danger pour les usagers des routes, à plus forte raison aux endroits sensibles :

- abords des carrefours
- virages
- sommet des côtes.

Pour récupérer de la visibilité sur les accotements dans ces cas précis, il apparaît primordial de faire opérer ou respecter un recul judicieux avec les propriétaires concernés.

Des modalités seront à établir pour déterminer la longueur et la largeur des reculs, au cas par cas, et à formaliser dans des conventions entre les collectivités concernées (communes, intercommunalités, Conseil Départemental) et les propriétaires.



Sources photos idem p9

3.3.B. Cultures de haute tige en bordure de route

Il devient indispensable de faire prendre en compte dans la réglementation nationale que de nouvelles plantes cultivées, de haute taille, sur des parcelles en bordure de routes secondaires ont une ou plusieurs incidences en matière de Sécurité Routière.

A l'échelle locale, les acteurs publics, consulaires et privés peuvent prendre d'ores et déjà l'initiative d'expérimenter des modalités de culture des plants de haute tige tout en respectant la visibilité sur les abords des routes secondaires.

Ainsi, à la façon, par exemple, des règles de prospect en urbanisme¹⁷, il est possible d'établir que les plants de 2 m de haut maximum soient en retrait de 2 m de la limite du bord de la chaussée, lorsque l'accotement à cet endroit est insuffisant pour la mise en sécurité des piétons et cyclistes sur le bas-côté ; et/ou si la culture constitue une barrière visuelle sur les abords de la route à l'approche d'un virage, d'une intersection, etc...



Source photo : idem p10

3.3.C. Cultures à proximité immédiate de la chaussée

Les accotements ont une utilité sécuritaire pour les piétons et les cyclistes, ainsi que pour tous les usagers des routes, car ils maintiennent à la fois une visibilité sur les abords des routes, sur les intersections, voire bien souvent, sur les sorties de virages ; mais aussi un espace de refuge en cas de danger immédiat (véhicule rapide ou hors gabarit en approche). Outre le fait que l'annexion d'une partie alarmante d'accotements et de bas-côtés des routes secondaires constitue une occupation illégitime¹⁸ du Domaine Public, la disparition à certains endroits des bas-côtés génère la mise en danger des usagers fragiles de ces routes.

Un état des lieux des bords de routes secondaires peut être réalisé facilement par chaque commune et/ou chaque EPCI, en vue d'identifier les zones problématiques. Puis, dans un **cadre concerté** entre les collectivités territoriales, le Conseil Départemental, la Chambre d'Agriculture, les propriétaires et les exploitants, comme pour le point précédent, une **adaptation des types de cultures** - selon leur taille et l'ampleur de leur port – vis-à-vis des largeurs d'accotements pourra être mise en place dans un premier temps. Enfin un **protocole de récupération progressive des terres empiétées** sera à écrire dans un second temps.

¹⁷ Les règles de prospects déterminent les modalités d'implantation des constructions sur les terrains et lient la hauteur des constructions à leur éloignement par rapport aux limites séparatives...] in <https://www.cdmf-avocats-affaires-publiques.com/regles-de-prospect>

¹⁸ Toute occupation sans titre du domaine public routier constitue une infraction à la police de la conservation du domaine public routier communal en tant que contravention de voirie routière (article R. 116-2 du CVR), sanctionnée par une amende infligée par le juge pénal. Dans ce cas, l'autorité compétente en matière de police de la conservation du domaine public routier a l'obligation d'agir. in <https://www.atd31.fr/fr/base-doc/domanialite-1/domaine-public/le-regime-applicable-aux-occupations-sans-titre-du-domaine-public-routier-communal.html>



Il est rappelé qu'un arsenal juridique existe, et qu'il doit être utilisé pour faire cesser les occupations illégitimes de l'espace public. Cela aura une incidence positive en matière de sécurité routière, et donc constituera un second intérêt général.

3.3.D. Routes étroites

L'étroitesse de certaines routes peut être la cause de plusieurs types de dangers pour les piétons et les cyclistes :

- croisement trop proche par un véhicule
- dépassement trop proche
- difficulté pour un piéton ou un cycliste de se mettre en sécurité sur le bas-côté si ce dernier n'existe pas ou plus
- accentuation de la difficulté à se mettre à l'abri en cas de culture haute constituant un obstacle.

Il n'est pas question ici de proposer l'élargissement des axes routiers. En revanche, il apparaît judicieux, après les avoir identifiés, de **réaliser des adaptations fonctionnelles** :

- pose de signalétique du partage de la route avec différents modes de circulation (piétons, vélos, chevaux...)
- abaissement de la vitesse de circulation sur la totalité du chemin ou sur le tronçon concerné par la cohabitation avec les mobilités douces
- là où cela se justifie enfin : contrôle de la vitesse.

3.3.E. Etat dégradé de la chaussée

Une attention particulière doit être apportée au bon état de praticabilité des routes secondaires, qu'elles soient départementales, intercommunales ou communales.

Le manque d'entretien des marquages et/ou de réparation de la chaussée, la minimalisation ou la mauvaise qualité des travaux de réparation contribuent à l'insécurité routière, et pas seulement à celle des piétons et des cyclistes. Les routes où sont avérées des circulations régulières de piétons ou de cyclistes doivent faire l'objet prioritairement de travaux sérieux de maintien ou de remise en bon état de la route et de ses bas-côtés.

A noter par ailleurs qu'il faut tenir compte de l'importance du confort de circulation pour tous les usagers identifiés sur les routes à réparer : une route mal profilée conduit à des modifications de comportement et de trajectoire des usagers non motorisés.

Il n'est plus possible d'envisager que des axes routiers secondaires soient à l'usage exclusif des véhicules motorisés. Il importera de (faire) veiller à la prise en compte effective des conditions de la mobilité confortable et sécurisante des usagers réguliers non motorisés.

Ces remarques-ci s'appliquent à plus forte raison pour les axes routiers dont les bords de chaussée sont dégradés et/ou ne disposent pas de bas-côtés sécurisants.

3.3.F. Absence ou défauts de trottoirs

Certains Conseils Départementaux ont ouvert la voie à la régularisation de la situation des trottoirs, en prévoyant une participation aux efforts d'aménagement des axes piétonniers de part en part des villages.

Des solutions partenariales sont à mettre en œuvre entre les collectivités locales, et avec la participation - dont en expertise technique - du Conseil Départemental, en vue de créer ou de mieux formaliser des portions significatives de trottoirs là où la sécurité des piétons n'est pas assurée ; et idéalement la traversée complète des villages.

Et au-delà des aménagements dans la zone agglomérée (villages), il importera de veiller à la continuité de circulation des piétons sur des bas-côtés identifiés et sanctuarisés.

3.3.G. Encombres des trottoirs

Plusieurs points différents sont ici évoqués.

Pour ce qui concerne l'empiètement régulier voire permanent des trottoirs par les véhicules en stationnement à cheval ou entièrement sur le trottoir, et laissant ainsi aux piétons sur les chaussées le soin de protéger les voitures sur les bas-côtés, il sera judicieux que les collectivités locales concernées évaluent la possibilité de faire stationner les voitures sur la chaussée.

Par la même occasion, le regroupement des véhicules pourra générer des îlots de stationnement alternants, sur chaque côté de la rue ; ce qui constituera des aménagements en écluse pour réduire la vitesse des véhicules rapides ; tout en maintenant des gabarits compatibles avec le passage des engins agricoles.

Ci-dessous l'exemple d'un aménagement dans un village sur la D42 où ce type d'aménagement a déjà été mis en place et fonctionne convenablement.



Source : Google Maps

Pour ce qui concerne l'encombrement temporaire des trottoirs ou des axes de passage des piétons, là encore il faut distinguer les réponses à apporter en fonction de sa nature et sa durée.

Même si l'encombrement est toléré en vue de la collecte des ordures (en général une à 2 fois par semaine), il est rappelé que les habitants ne peuvent laisser en permanence les conteneurs de poubelle sur le Domaine Public devant leur logement.

S'il est impossible de faire rentrer les conteneurs de poubelle sur la partie privative de chaque habitation, des solutions de très grande proximité pour le stockage collectif des conteneurs sont envisageables, y compris comme présenté page précédente en écluse sur la voirie.



Source : leprogres.fr/environnement/2021/08/24/creation-de-deux-points-de-regroupement-des-poubelles

Il doit être rappelé par ailleurs que les conteneurs de poubelle privés doivent être retirés du Domaine Public le plus rapidement possible après le passage des camions de collecte.

Pour ce qui concerne enfin le stockage de matériaux de construction et/ou de gravats dans le cadre d'un chantier d'une habitation (plutôt de rénovation par conséquent), il est rappelé que la législation doit être respectée par le fait d'être appliquée.

Par conséquent, les encombrements doivent :

1. être soumis systématiquement à **demande et autorisation préalables**
2. être **limités dans le temps et dans l'espace avec discernement**
3. et enfin faire l'objet d'une **signalisation visible de jour comme de nuit**.

Il est également rappelé qu'en cas de trou sur un trottoir ou sur la chaussée, ou s'il existe un besoin de rampe depuis le trottoir vers la chaussée, les plaques plastiques ne sont pas bien adaptées aux passages des vélos et des fauteuils roulants : le matériau est trop glissant et peut conduire à des incidents (chutes, dérapages) sur la voirie. Il est préférable d'utiliser en remplacement des plaques métalliques nervurées (cf photo).



Source : <https://www.techni-contact.com>

3.3.H. Insuffisance de l'éclairage public sur tout ou partie de certaines communes rurales

De nouvelles solutions techniques sont proposées régulièrement par les fabricants et les fournisseurs d'énergie pour optimiser le réseau d'éclairage public.

Qu'il s'agisse d'améliorer le tuilage de l'éclairage d'un réverbère par le suivant, ou qu'il s'agisse de changer de technologie pour améliorer la luminosité des points d'éclairage et la consommation énergétique, des solutions doivent être entreprises pour améliorer la qualité de l'éclairage public là où il fait défaut. Celui-ci sert en priorité les piétons, mais pas exclusivement : tous les usagers, y compris motorisés, profitent d'un éclairage efficace pour leur déplacement en sécurité, notamment aux horaires des migrations pendulaires du matin et du soir en période hivernale (quand il fait encore ou déjà noir...).

Des organismes publics (ex : CEREMA¹⁹) peuvent conseiller les collectivités pour ce genre de projet.

A noter également que des participations financières peuvent être sollicitées auprès d'organismes publics (ADEME, syndicats d'énergie, Fonds Vert...). Les démarches de dépôt de dossier doivent être réalisées avant le commencement des investissements et des travaux.

Toutefois, il est également rappelé que la diffusion de l'éclairage public ne devrait pas déborder de l'espace public : le renvoi vers le ciel des rayons de lumière des réverbères émis contre les murs des habitations constitue une pollution lumineuse considérable, préjudiciable à la vision du ciel nocturne, et surtout au repos nocturne des oiseaux.



Les Herbiers, avant / après optimisation de l'éclairage public

Source : ASSO VILLAGE DU CIEL

¹⁹ Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement ; présent en région sur Lille, Compiègne et St Quentin.

3.3.I. Matérialisation des passages piétons

Si 80 %²⁰ des accidents impliquant des piétons surviennent au niveau d'un passage piéton, il y a tout lieu d'accroître leur sécurisation. Les collectivités locales peuvent réaliser un état des lieux de la répartition et du bon niveau d'aménagement et d'équipement des passages piétons qui leur incombent :

- quantité et localisation pertinente des passages piétons existants
- lieux non pourvus alors que les mobilités sur ce secteur justifient de tels équipements (ex : nouveau lotissement, nouveau chemin de randonnée traversant une route, etc...)
- qualité de la covisibilité des passages piétons et des routes, de jour et de nuit
- efficacité et suffisance des équipements des abords des passages piétons :
 - signalisation verticale
 - signalisation horizontale
 - ralentisseurs
 - barrière
 - éclairage du passage piéton et sa visibilité nocturne à plus grande distance.

A partir de ce diagnostic, et des critères ci-dessus, il sera à la portée de chaque collectivité de réaliser les travaux complémentaires, si besoin, pour améliorer la sécurité des piétons lors de leurs traversées sur leurs passages piétons.

Une des pistes d'amélioration qualitative des passages piétons consiste, dans les endroits possibles à réaliser, à inverser la logique qui a prévalu jusqu'à maintenant.

Ainsi au lieu de faire descendre d'une marche le piéton pour marcher sur la chaussée, une possibilité consiste à surélever le passage piéton jusqu'à la hauteur du trottoir.



Source : https://actu.fr/grand-est/nancy_54395/a-nancy-un-nouveau-type-de-passage-pieton/

Cette nouvelle approche présente plusieurs avantages réels :

1. les véhicules doivent davantage ralentir avant d'arriver sur le passage piétons qui devient un ralentisseur supplémentaire
2. le piéton n'a plus de variation de hauteur à subir à chaque franchissement de rue / route (cf. descendre et remonter sur le trottoir d'en face)
3. la mobilité des personnes :
 - ✓ en fauteuil roulant
 - ✓ avec une poussette
 - ✓ avec des jeunes enfants en draisienne
 - ✓ avec un chariot de coursesen est grandement améliorée
4. cette solution permet également de supprimer certaines trémies, qui consistent à incliner le trottoir pour atteindre la hauteur de la route ; ces variations de pente n'étant pas confortables pour la marche ou le déplacement pour les PMR.

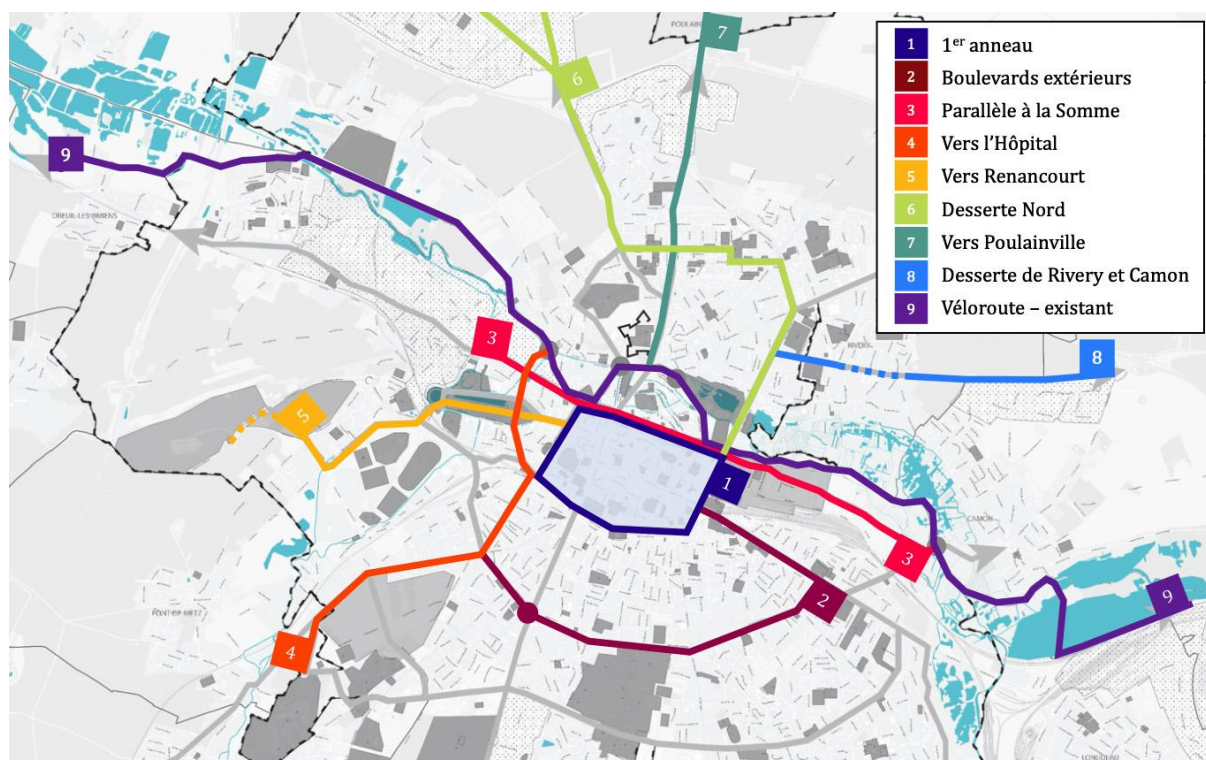
Cette nouvelle façon de concevoir les passages piétons doit cependant s'accompagner efficacement d'une signalétique verticale suffisamment en amont, ainsi que d'une signalétique horizontale à l'approche et sur le passage piétons, ainsi que de l'éclairage suffisant.

²⁰ Statistique globale nationale, ville et milieu rural confondus ; source 60 M de piétons

3.3.J. Prolongement du Plan Vélo d'Amiens Métropole

La Ville d'Amiens et Amiens Métropole ont élaboré et mis en application une stratégie de mobilité cycliste.

Ce plan de circulation permet de circuler à la fois en convergence vers le centre d'Amiens, et d'un quartier périphérique à l'autre. Par ailleurs, des axes pénétrants ont été organisés depuis plusieurs sorties de la zone agglomérée.



Source : <https://www.amiens.fr/Actualites/Un-Plan-pour-faire-du-velo-sans-accroc>

Cependant, il serait utile de réfléchir aux possibilités de prolonger encore ces axes, et de créer des continuités à l'extérieur de la rocade pour se raccorder avec les voies cyclables principales des intercommunalités limitrophes (donc en cohérence avec le Schéma Cyclable Départemental et les schémas cyclables des communautés de communes voisines, en cours de finalisation).

Cela donnerait davantage de cohérence sur la connexion de voies afin que des habitants de la deuxième couronne aient plus de facilité à rallier la ville-centre depuis leur domicile pour leurs trajets pendulaires. Il n'y a que la Véloroute (itinéraire n°9 du plan ci-avant) qui soit déjà connectée à d'autres territoires de la Vallée de la Somme.

Enfin, là où des bandes cyclables ont été réalisées, et notamment en zone périphérique d'Amiens, il serait prudent de faire ralentir la vitesse des véhicules, du fait que les bandes cyclables ne sont pas l'aménagement optimal pour la sécurité des cyclistes (ils côtoient les voitures et camions en étant sur la même bande de roulement).



CONCLUSION

Les raisons de la mobilité à pied ou à vélo sur les routes secondaires du Grand Amiénois sont souvent liées à des nécessités socio-économiques, ou encore liées à la vie quotidienne (courses, démarches administratives, santé...).

Cette mobilité touche toutes les classes d'âge, même si l'appartenance à l'une ou l'autre de ces dernières a des incidences sur la distance et le temps de cette mobilité lente et non motorisée ; tout particulièrement les jeunes scolarisés et les aînés.

Pour garantir la sécurité routière de ces usagers, dont certains sont (presque) prisonniers de ces modes de déplacement, il importe de veiller à la qualité des axes de circulation secondaires.

De nombreux cas de figure, dont certains sont évolutifs dans le temps ou dans l'espace, ont démontré que les situations de mise en danger des piétons et des cyclistes sont très variées. A tel point que même la réglementation nationale n'a pas véritablement pris la mesure - ou plutôt les mesures d'encadrement et de limitation - de certains phénomènes qui se développent (cultures de haute tige le long des axes routiers, empiètement de cultures sur les bas-côtés de certaines routes) sur le Grand Amiénois et partout ailleurs en France.

Les membres du Groupe de Travail Mobilité du Conseil de Développement Durable du Grand Amiénois ont, à partir d'auditions d'acteurs de la mobilité et de la Sécurité routière, d'échanges et de réflexions, émis des propositions d'actions à destination des élus des collectivités locales du territoire métropolitain, afin que la sécurité des piétons et des cyclistes soit encore améliorée.

Les membres se tiennent en ce sens à la disposition des acteurs locaux pour exposer leurs convictions en matière de sécurité de la mobilité, et les actions qu'ils proposent de faire mettre en œuvre.



GRAND AMIÉNOIS
LE PÔLE MÉTROPOLITAIN



Conseil de Développement Durable en Commun
Grand Amiénois

ANNEXES

Annexe 1 :

Tableau de synthèse des cas de figure et des propositions

Annexe 2 :

Plaquette de présentation grand public des chaucidou

Annexe 3 :

Règlement Aide à l'Aménagement de Trottoirs le long des routes départementales, Conseil Départemental du Nord

Annexe 4 :

« Le régime applicable aux occupations sans titre du domaine public routier communal »,
ATD



<https://www.atd31.fr/fr/base-doc/domanialite-1/domaine-public/le-regime-applicable-aux-occupations-sans-titre-du-domaine-public-routier-communal.html>

Haute-Garonne Ingénierie – ATD est un Etablissement Public Administratif départemental :

- créé en 1985, à l'initiative du Conseil Général de la Haute – Garonne
- en partenariat avec les communes et les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI)
- sur le fondement de l'article 32 de la loi de décentralisation de 1982 ([art. L. 5511-1 du C.G.C.T.](#))
- agréé par le ministère de l'Intérieur depuis 1994 pour la formation des élus locaux.

L'EPA conseille et assiste les exécutifs locaux dans l'exercice de leurs compétences.

En matière d'occupation illégitime du Domaine Public routier, cette Agence fournit la formation suivante auprès des élus de son territoire d'intervention.

Le régime applicable aux occupations sans titre du domaine public routier communal

Le domaine public routier communal comprend l'ensemble des biens appartenant à la commune qui sont affectés aux besoins de la circulation terrestre (article L.111-1 du Code de la Voirie Routière - CVR). La voirie routière ne se limite toutefois pas à l'assiette de la route ; y sont également inclus les accessoires indissociables de la voie publique dès lors qu'ils présentent un lien physique avec cette voie (article L.2111-2 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques – CGPPP). Les dépendances du domaine public routier recouvrent ainsi tous les éléments autres que la chaussée nécessaire à la conservation et à l'exploitation de la route ainsi qu'à la sécurité des usagers (TA de Clermont-Ferrand, 2 déc.1960, *Toupelet/Maire de Mauriac*).

Toute occupation sans titre du domaine public routier constitue une infraction à la police de la conservation du domaine public routier communal en tant que contravention de voirie routière, sanctionnée par une amende infligée par le juge pénal.

Dans ce cas, l'autorité compétente en matière de police de la conservation du domaine public routier a l'obligation d'agir.

L'obligation de poursuivre les infractions à la police de la conservation du domaine public routier

L'occupation d'une dépendance du domaine public routier est subordonnée à l'octroi préalable d'une autorisation par l'autorité administrative gestionnaire. Cette autorisation revêt le caractère d'un permis de stationnement en l'absence d'emprise, ou d'une permission de voirie dans le cas contraire (article L.113-2 du code de la voirie routière - CVR).

En l'absence d'autorisation d'occupation délivrée par l'administration gestionnaire, l'occupation privative du domaine public routier et de ses accessoires constitue un empiètement irrégulier.



Sont par exemple qualifiés d'empiètements irréguliers la clôture implantée sans autorisation sur le domaine public routier (CAA de Lyon, 26 juin 2001, n° 97LY00875) et le mur et le portail construits par un riverain sur une voie communale (Cass. Crim, 8 octobre 1997, n° 96-85.185). Dès lors qu'ils occupent sans autorisation des dépendances du domaine public routier, les empiètements constituent des infractions à la police de la conservation du domaine public routier, *sanctionnés par l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe* (article R. 116-2 du CVR).

Il en est de même pour les dépôts effectués sur les dépendances du domaine public routier « sans autorisation préalable et de façon non conforme à la destination du domaine public routier » (article R.116-2, alinéa 3 du CVR).

Or, lorsqu'il est compétent en matière de police de la conservation du domaine public routier, le maire a obligation d'user de ses pouvoirs de police pour faire cesser une occupation irrégulière, sauf s'il peut justifier de nécessités d'intérêt général faisant obstacle à la mise en œuvre de la procédure de contravention (CE, 21 novembre 2011, n° 311941, *Commune de Plonéour-Lanvern* - CAA de Nantes, 24 juillet 2015, n° 13NT01267).

Le refus du maire d'agir en matière de contravention est illégal et constitue une faute susceptible d'engager la responsabilité de la commune pour carence fautive, à moins pour la collectivité propriétaire de justifier son inaction par les « autres intérêts généraux dont elle a la charge et, notamment, [par] les nécessités de l'ordre public » (CE, 21 novembre 2011, précité).

L'autorité compétente pour constater l'infraction au domaine public routier

Par principe, l'autorité administrative en charge de la police de la conservation du domaine public routier est le maire.

Cependant, la police de la conservation est exercée par l'affectataire de la voie lorsque celui-ci se distingue du propriétaire, notamment lorsque la compétence en matière de création, d'aménagement et d'entretien de la voirie a été transférée à un établissement public de coopération intercommunale (CE, 15 février 1980, n° 08596, *Association pour la protection du site du Vieux-Pornichet*). Aussi, lorsqu'un empiètement est constaté sur une voie communale reconnue d'intérêt communautaire, l'autorité compétente pour constater les contraventions de voirie est le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent.

A l'inverse, un empiètement constaté sur une voie communale n'ayant pas été reconnue d'intérêt communautaire relèvera toujours de la compétence du maire.

La procédure à suivre pour faire cesser les occupations sans titre

En termes de procédure, le maire peut dans un premier temps mettre en demeure les occupants sans titre de démolir les empiètements et retirer les dépôts irréguliers afin de remettre en état le domaine public occupé, ceci dans un certain délai (CE, 17 janvier 2011, n° 312310, *Commune de Clavans en Haut-Oisans* et CAA de Bordeaux, 19 juin 2008, n° 06BX01740).

Si cette mise en demeure reste sans effet dans le délai imparti, le maire est alors dans l'obligation d'engager des poursuites à l'encontre des contrevenants pour faire cesser l'occupation irrégulière (CE, 21 novembre 2011, précité et CAA de Nantes, 24 juillet 2015, n° 13NT01267).

En effet, la commune ne peut pas agir par elle-même en vue d'ôter les ouvrages édifiés illégalement, le recours à l'exécution forcée n'étant légal que dans des circonstances



exceptionnelles tenant à l'urgence née d'un péril imminent ou de cas d'absolue nécessité (CE, 20 juin 1980, *Commune d'Ax-les-Termes*, n° 04592).

Par principe, le juge judiciaire reste seul compétent pour réprimer les infractions à la police de la conservation du domaine public routier dans le cadre de l'action pénale, mais aussi pour ordonner la remise en état des dépendances occupées dans le cadre de l'action civile, soit sous la forme de dommages-intérêts alloués au titre des coûts de réfection et des mesures nécessaires à la remise en état des lieux, soit sous la forme d'une réparation en nature. Dans ce dernier cas, le juge ordonne la remise en état des lieux sous astreinte par la destruction des ouvrages et le retrait des dépôts effectués (article L.116-1 du CVR art. L.2132-1 du CGPPP).

L'action civile en réparation de l'atteinte au domaine public routier est normalement jointe à l'action publique portée devant le juge pénal, mais elle peut aussi être exercée directement devant le juge civil, c'est-à-dire devant le tribunal judiciaire, dans le cas où l'action pénale s'avère prescrite.

En effet, l'action pénale se prescrit par une année révolue à compter du jour où l'infraction a été commise (article 9 du code de procédure pénale), tandis que l'action civile est imprescriptible (article L.116-6 du code de la voirie routière). Ainsi, lorsque l'action pénale est prescrite, l'action civile peut toujours être engagée séparément et sans délai.

Dans ce cadre, le maire devra faire dresser un procès-verbal constatant chaque infraction à la conservation du domaine public routier par un agent de gendarmerie ou par un agent de police municipale (article L.116-2 du code de la voirie routière), y compris pour les infractions qui lui paraissent prescrites sur le plan pénal en raison de l'ancienneté de l'occupation irrégulière (supérieure à un an).

Les procès-verbaux ainsi dressés doivent être transmis au Procureur de la République qui décide des suites à donner.

Si l'action pénale n'est pas prescrite, le contrevenant est alors poursuivi pénalement devant le tribunal de police et condamné à l'amende prévue pour les contraventions de cinquième classe, d'un montant de 1 500 euros. Cette amende peut s'accompagner de sanctions civiles, également prononcées par le tribunal de police, telles que l'obligation de remise en état des lieux demandée par la commune, éventuellement sous astreinte. Des dommages et intérêts peuvent également être versés à la commune, à sa demande, en réparation du préjudice subi du fait de l'atteinte portée au domaine public routier (article 3 du code de procédure pénale).

Si l'action pénale est prescrite, le maire reste tenu d'agir et d'engager des poursuites civiles pour obtenir l'expulsion de l'occupant sans titre du domaine public routier et la remise en état des lieux, à moins que ce dernier n'y ait procédé par lui-même après mise en demeure (voir supra).

Afin de se faire assister, le cas échéant, dans l'ensemble de la procédure judiciaire, il est vivement recommandé de recourir aux services d'un avocat.

A noter enfin que le gestionnaire du domaine public est fondé à réclamer à l'occupant sans titre une indemnité compensant les revenus qu'il aurait pu percevoir d'un occupant régulier au cours de la période d'occupation sans titre. A cet effet, la commune peut légalement émettre un titre de recettes pour recouvrer cette indemnité dès lors que la créance constatée par le titre trouve notamment son fondement dans les dispositions d'une loi, d'un règlement, ou d'une décision de justice (CE, 29 juin 2005, n° 265958, *Commune de Saint-Clément de Rivière*).

Ce titre doit être émis dans les formes prévues à l'article L.1617-5 du code général des collectivités territoriales. En outre, l'estimation du montant de l'indemnité due par l'occupant



irrégulier doit être effectuée « par référence au montant de la redevance exigible, selon le cas, pour un emplacement similaire ou pour une utilisation procurant des avantages similaires » (CAA de Nantes, 26 mai 2021, 20NT01186).

La délivrance éventuelle de titres d'occupation postérieurement aux poursuites

Pour rappel, l'occupation du domaine public est conditionnée à la délivrance d'un titre d'occupation par l'autorité gestionnaire du domaine, en contrepartie d'une redevance (art. L.2122-1 et L.2125-1 du CGPPP).

Le titre d'occupation privatif ainsi délivré doit être compatible avec la destination du domaine (CAA de Nancy, 5 novembre 2009, n° 09NC00181).

En outre, en vertu de ses pouvoirs de police administrative générale, le maire doit garantir la sécurité publique et notamment assurer « tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues [...], places et voies publiques » (article L.2212-2 du CGCT). Dès lors, une autorisation d'occupation constitutive d'un danger pour la circulation des véhicules et des piétons est illégale (CAA de Paris, 18 janvier 2007, *Gouvernement du territoire de la Polynésie française*, n° 03PA02660).

En ce qui concerne plus précisément l'occupation de dépendances du domaine public routier, il est impératif que les titres délivrés permettent l'accessibilité aux trottoirs pour garantir la sécurité des piétons et permettre leur circulation.

Aussi, l'autorité gestionnaire du domaine pourra délivrer un tel titre d'occupation à la demande des administrés une fois l'occupation sans titre interrompue, à condition que l'occupation projetée respecte les exigences en matière de sécurité et sous réserve du paiement d'une redevance.



Table des illustrations

Les illustrations (photos et autres) reprises dans ce rapport ont pour but d'illustrer des situations et cas de figure liés à la sécurité routière sur le territoire du Grand Amiénois. Toutefois, selon les disponibilités, certaines illustrations proviennent de sources et de lieux extérieurs au territoire du Grand Amiénois.

L'ensemble de ces illustrations est à visée informative, et n'a aucun objectif commercial.

Page de couverture : source : Google Maps

P 9 haut et milieu : source : Google Maps

P 9 bas : source : photo personnelle

P 10 : source : larepubliquespyrenees.fr

P 12 : source : Google Maps

P 13 haut : source : agri-mutuel.fr

P 13 bas : source : lgseeds.fr

P 15 : source : Google Maps

P 16 : source : photos personnelles

P 17 haut : source Google Maps

P 17 milieu : source : photo personnelle

P 19 & 20 : source : somme.fr

P 22 haut et bas droite : source : Google Maps

P 22 bas gauche : source : 60 millions de piétons

P 25 haut : source : lanouvellerepublique.fr

P 25 bas : source : Aulnaycap.com

P 26 haut : source artisanubatiment.fr

P 26 milieu gauche & droit : source : pro.maison-travaux.fr

P 27 : source : bouger-a-bordeaux.com

P 28 gauche : source : ladepeche.fr

P 28 milieu : source [youtube.com/watch?v=PAfj207qOIQ](https://www.youtube.com/watch?v=PAfj207qOIQ)

P 28 droite : source : preventionroutiere.asso.fr/ville-prudente et villeprudente.fr/les-villes-et-villages-prudents

P 28 bas : source : preventionroutiere.asso.fr

P 29 panneaux : source : panneau-de-signalisation.com

P 29 bas : source : preventionroutiere.asso.fr

P 30 haut : source : preventionroutiere.asso.fr

P 30 milieu et bas : source : Google Maps

P 31 : source : larepubliquespyrenees.fr

P 33 : source : Google Maps

P 34 : source : leprogres.fr/environnement

P 35 haut : source : techni-contact.com

P 35 bas : source : asso Villages du ciel

P 36 : source : actu.fr/grand-est/nancy

P 37 plan : source : amiens.fr/actualites/un-plan-pour-faire-du-velo-sans-accroc



Liste de diffusion

Le présent document a pour but d'informer et de sensibiliser les décideurs publics locaux ou représentant tout ou partie du territoire du Grand Amiénois auprès d'instances nationales.

Il est également diffusé aux contributeurs externes (entités publiques, privées ou associatives) qui ont participé aux réunions de travail des membres du Groupe de Travail, ou aux travaux préparatoires à ces réunions.

Sont destinataires de ce Rapport :

Mme Christelle HIVER, Présidente de la CC Territoire Nord Picardie
Mme Bénédicte THIEBAUT, Présidente de la CC du Grand Roye
M. Alain GEST, Président d'Amiens Métropole
M. Michel WATELAIN, Président de la CC du Pays du Coquelicot
M. Alain BABAUT, Président de la CC du Val de Somme
M. Alain DOVERGNE, Président de la CC Avre Luce Noye
M. Alain DESFOSSÉS, Président de la CC Somme Sud Ouest
M. René LOGNON, Président de la CC Nièvre et Somme

Mme Zahia HAMDANE, Députée de la Somme
Mme Yaël MENACHE, Députée de la Somme
M. Matthias RENAULT, Député de la Somme
M. François RUFFIN, Député de la Somme
M. Jean-Philippe TANGUY, Député de la Somme

M. Rémi CARDON, Sénateur de la Somme
M. Stéphane DEMILLY, Sénateur de la Somme
M. Laurent SOMON, Sénateur de la Somme

Mme Karine BRIAUX, Cheffe de Bureau Coordination Sécurité Routière - Préfecture de la Somme
M. Arnaud LAVIALLE, Intervenant Prévention Routière - Préfecture de la Somme
M. Sébastien POLION, Commandant de l'escadron départemental de Sécurité Routière – Gendarmerie Nationale
Mme Lila BENAMAR, Adjointe au chef de service Sécurité Routière Déplacements et Risques – Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Somme
M. Alain MACHU, Responsable du Pôle Appui Expertise Aménagement – Conseil Départemental de la Somme
M. Christian MACHU, Secrétaire Général – 60 Millions de piétons
M. Guillaume BELLARD, Vice-Président – Véloxygène

M. Laurent DEGROOTE, Président du CESER Hauts-de-France
Mme Annabelle COZETTE, Présidente de la Commission Aménagement durable et Equilibre des territoires – CESER
M. Julien TAILLEZ, Président de la Commission Mobilité et Transports – CESER