



CHARTRE D'AMÉNAGEMENT ET DE FONCTIONNEMENT POUR LA CIRCULATION DES ENGINS AGRICOLES



SOMMAIRE



p.04 EDITO

p.06 INTRODUCTION

p.08 1- Le cadre réglementaire pour les dimensions des engins et des aménagements

p.18 2- Nature des aménagements routiers

p.28 3- Vers une réflexion intégrée

p.36 POUR CONCLURE



ÉDITO

Mieux intégrer les enjeux des circulations agricoles dans les aménagements routiers, pour un partage équilibré, durable, apaisé et sécurisé des espaces publics, telle est l'ambition de cette charte pour l'Isère.

Les partenaires signataires de la charte poursuivent un triple-objectif :

- Connaître et reconnaître les besoins respectifs
- S'accorder sur des principes d'aménagement
- Sensibiliser largement les acteurs aux attentes de la profession agricole pour les aménagements routiers.



Au-delà de l'affirmation d'orientations partagées, la charte se veut aussi un guide pratique, qui offre des éclairages et porte des préconisations.

Le document concerne les engins et convois agricoles, mais également le transport de grumes par les engins forestiers, dont les caractéristiques géométriques singulières hors problématique de tonnage ont été intégrées à l'analyse et à la démarche.

Initiée par le Département de l'Isère et l'EDT, Entrepreneurs des Territoires Isère, cette charte traduit une réelle volonté et un engagement de ses signataires à promouvoir ses orientations et ses recommandations et à les traduire dans les projets, les avis et les consultations.

Le 2 février 2018

Entrepreneurs des Territoires Isère

Madame La Présidente

Martine PERRIN

Chambre d'agriculture de l'Isère

Monsieur Le Président

Jean-Claude DARLET

Association des Maires de l'Isère

Monsieur Le Président

Daniel VITTE

Département de l'Isère

Monsieur Le Président

Jean-Pierre BARBIER

FDCUMA de l'Isère

Monsieur Le Président

Eric GREFFE-FONTEYMOND

Association des Maires Ruraux de l'Isère



INTRODUCTION



Exemple d'un aménagement problématique pour la circulation des engins agricoles.

Les aménagements routiers, quand ils sont conçus et réalisés de manière inadaptée vis-à-vis de la circulation d'engins agricoles et forestiers, sont aujourd'hui trop souvent à l'origine d'inconvénients majeurs :

- la dégradation de l'infrastructure et de ses équipements, au passage des engins,
- la dégradation des engins eux-mêmes,
- des difficultés de circulation, des pertes de fluidité et des situations de blocage,
- une insécurité routière.

Cette problématique est loin d'être anecdotique en Isère, ni d'ailleurs dans d'autres territoires.

Le diagnostic montre qu'elle se trouve renforcée avec la multiplication des aménagements dits « réducteurs de vitesse ». Ainsi, les maîtres d'ouvrage investissent aux fins de faire ralentir les conducteurs dans des secteurs sensibles et fréquentés par de multiples usagers, comme par exemple les cœurs d'agglomération. Mais ce faisant, ils délaissent parfois les principes dimensionnels permettant à tous les usagers autorisés de pouvoir circuler et se croiser en situation courante.

Toutes les catégories d'usagers peuvent se retrouver gênées par un aménagement neuf qui se révélerait inadéquat pour la circulation des engins agricoles :

- le professionnel agricole qui sera bloqué dans l'exercice de son métier,
- mais aussi l'automobiliste qui ne pourra pas croiser de gros véhicules,
- ou encore le piéton qui devra partager le trottoir avec des véhicules amenés à chevaucher la bordure;

des dysfonctionnements qui ne permettent pas de produire l'apaisement et le mieux-vivre recherchés initialement.

Face à ce diagnostic, la « charte d'aménagement et de fonctionnement pour la circulation des engins agricoles » se développe selon l'articulation suivante :

- Elle énonce et partage les contraintes respectives des usagers agricoles et forestiers d'une part, et des gestionnaires routiers d'autre part ;
- Elle décrit plus précisément certains principes d'aménagement analysés comme de bons compromis, au regard d'autres solutions très préjudiciables pour les uns ou les autres ;
- Elle fédère le processus de conception et de réalisation des aménagements routiers, en visant à y associer largement tous les acteurs.



1- LE CADRE RÉGLEMENTAIRE POUR LES DIMENSIONS DES ENGINES ET DES AMÉNAGEMENTS

Les dimensions des engins agricoles et forestiers d'une part, et celles des voiries publiques d'autre part s'inscrivent dans des cadres réglementaires distincts. En l'occurrence, la circulation des véhicules agricoles est réglementée par le code de la route, alors que la conception des infrastructures routières est régie par des guides techniques, qui fournissent des préconisations aux aménageurs.

1.1 Réglementation et contraintes de gabarit des engins agricoles

Le code de la route distingue 3 grandes catégories de véhicules pour la profession agricole :

- les engins qui s'inscrivent dans des gabarits routiers standards,
 - les convois agricoles et forestiers,
 - hors catégorie, les convois exceptionnels.
- **Gabarits standards :**

Une partie des véhicules agricoles, notamment certains tracteurs, éventuellement avec remorque, entre dans le gabarit des engins « standards » autorisés sur voie publique (comme les poids lourds ou les cars). Précisément, ils mesurent alors au maximum : 2m55 de large, hors rétroviseurs (soit environ 3m avec les rétroviseurs déployés) et 18m de long.

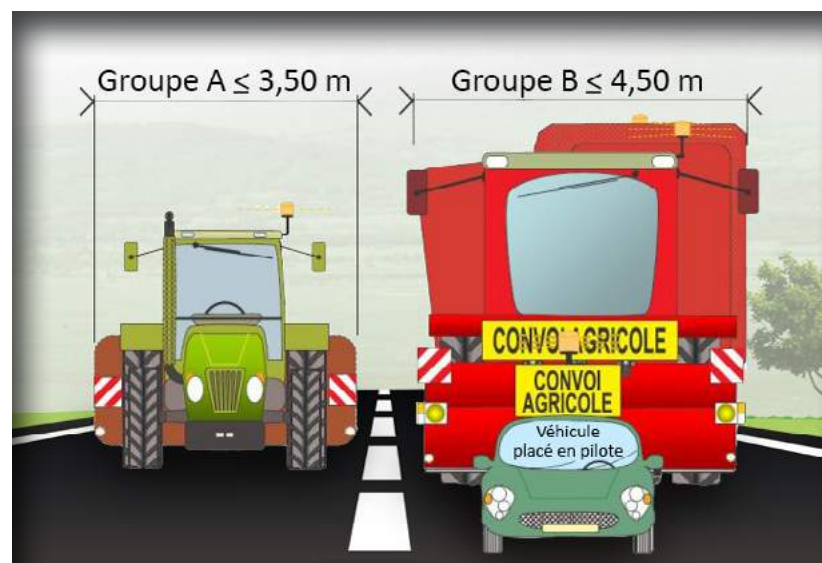
Véhicules agricoles	Engins standards autorisés
Largeur	L < 2m55
Longueur maximale	18m



- Convois agricoles ou forestiers :

Au-delà de ces dimensions, on entre dans la catégorie des « convois agricoles ou forestiers ». Ces convois sont plus larges et éventuellement plus longs que les véhicules standards, et leur composition peut considérablement varier : tracteur tirant un combiné de semis, arracheuse à betteraves, moissonneuse... Au sein de cette catégorie, 2 groupes sont distingués, A et B, en fonction des dimensions. Les 2 groupes sont soumis à des règles distinctes en matière de vitesse maximale, d'éclairage, de signalisation, d'accompagnement.

Convois agricoles et forestiers	Convois Groupe A	Convois Groupe B
Largeur	2m55 < L < 3m50	3m50 < L < 4m50
Longueur maximale	22m	25m
Vitesse maximale autorisée	40 km/h (ou 25 selon véhicule)	25 km/h



Précisons que les largeurs des convois s'entendent tout compris, aucun équipement ne peut dépasser au-delà. Ainsi, les constructeurs d'engins sont-ils tenus de mettre sur le marché des véhicules qui, repliés comme il convient, s'inscriront dans ces gabarits maximaux réglementaires.

D'autre part, la largeur maximale n'est pas celle des roues, au sol, mais une largeur atteinte hors sol, en général à environ 1 mètre de hauteur.



La largeur maximale, en général à 1m du sol.

Une limite importante de ces gabarits réglementaires est qu'ils ne peuvent pas incorporer des caractéristiques de giration, de débord, ni de chasse. Les différents attelages ont des encombrements très variables lors des manœuvres hors ligne droite. C'est une complexité que les bureaux d'étude doivent accepter d'intégrer.

- Convois exceptionnels :

Au-delà de 4m50 de large ou 25m de long, c'est la réglementation sur les convois exceptionnels qui s'applique.



- Hauteur des véhicules :

Concernant la hauteur des véhicules agricoles et forestiers, il n'existe pas, dans le code de la route, de hauteur maximale imposée. C'est l'utilisateur qui engage sa responsabilité au-delà de 4 mètres, y compris pour franchir des ouvrages sans hauteur limite signalée.

- Tonnages :

La charte considère la problématique des aménagements routiers en termes géométriques et dimensionnels, vis-à-vis des engins et convois agricoles et forestiers. En revanche, les contraintes liées au tonnage de ces véhicules, notamment les transports de grumes, sont toutes autres et elles ne sont pas traitées ici, car elles se rapportent à la réglementation spécifique sur le transport routier de bois ronds.



1.2 Les dimensions des aménagements routiers

Les infrastructures routières sont conçues sur la base de documents techniques, qui délivrent des préconisations. On peut citer le Code de la voirie routière, l'aménagement des routes principales (ARP) et les principaux guides SETRA et CERTU suivants: Guide des carrefours urbains et interurbains, Le profil en travers outil du partage des voiries urbaines, Guide des chicanes et écluses sur

voiries urbaines, L'aménagement d'une traversée d'agglomération (une démarche de projet), et enfin Guide des coussins et plateaux.

La règle générale est la suivante : sauf restriction par arrêté, avec itinéraire alternatif, les convois agricoles et forestiers, autorisés par le code de la route, doivent pouvoir circuler sur les voies publiques.





- **Largeur de voie, largeur de chaussée :**

En règle générale, la largeur de voie recommandée dans les guides, au sol et en ligne droite, est de 3m50, avec une réduction possible à 3m en double-voie.

Une distinction est faite selon qu'on considère une voie unique ou 2 voies : ainsi, la largeur totale de chaussée préconisée est-elle de 4m minimum ; elle est de 5m50 si des croisements de poids lourds y sont récurrents ; elle est de 6m pour des croisements de bus récurrents.

Pour la conception d'aménagements routiers, il est important de distinguer les notions de largeur de voie de circulation et de largeur de chaussée. En effet, dans le cas de 2 voies étroites en sens contraires, c'est la largeur de la chaussée dans son ensemble qui pourra être prise en compte pour le passage exceptionnel et ponctuel de véhicules larges. En revanche, cela n'est plus possible avec l'ajout d'un îlot central non franchissable, qui empêcherait d'utiliser les 2 voies.

- **Largeur libre :**

Des largeurs libres au-delà des voies de circulation peuvent également être utiles. C'est la notion d'accotement routier qui demande une bande dégagée, sans obstacle (ou des trottoirs sans équipements, en agglomération). Cette bande doit atteindre si possible 50 cm en milieu urbain et en ligne droite (davantage si des girations sont nécessaires).

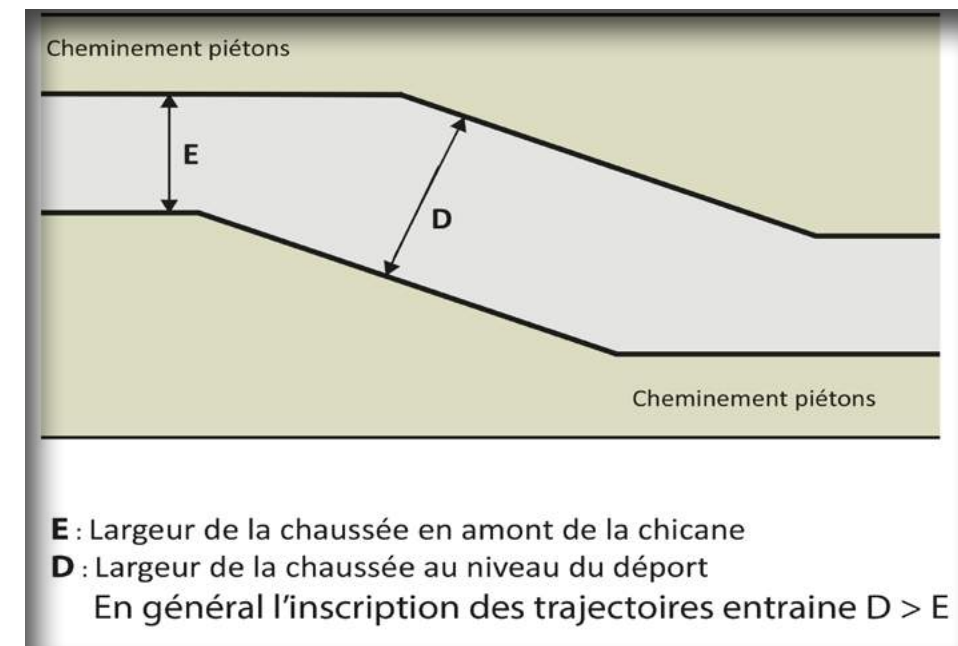
Cela implique notamment d'essayer de positionner le grand mobilier urbain et les équipements de la route au-delà de cette limite.

- **Sinuosité :**

En dehors des secteurs routiers en ligne droite, la conception d'aménagements compatibles avec tous les types de véhicules autorisés par le code de la route exige de prendre en compte les sur-largeurs nécessaires aux girations.

Ainsi on considèrera d'une part l'empâtement des engins au sol et d'autre part le balayage des engins, par rapport aux équipements hors sol.

Pour les largeurs au sol, en courbe de rayon inférieur à 200 m, une surlargeur de $50/R$ sera prévue, par voie, et $25/R$ minimum. Par exemple, pour une chicane qui présenterait un rayon de 100m, ceci pourrait conduire à ajouter 0m50 de largeur par voie, dès la conception.



- Paramètres de conception plus complexes :

Certaines notions plus complexes doivent être abordées par le concepteur d'aménagement routier, pour prendre en compte les circulations de convois agricoles. En effet, il faut inclure dans la réflexion des considérations sur l'environnement élargi, sur les gabarits dynamiques et sur les situations statistiquement exceptionnelles.

En premier lieu, une distinction de conception est à faire entre un rétrécissement routier ponctuel et un rétrécissement long, avec impossibilité de croisement à vue. L'aménageur ne peut pas s'autoriser les mêmes libertés sur la largeur de chaussée, dans ces 2 cas de figure.

Une approche du croisement des flux, dans une perspective dynamique des circulations peut également être nécessaire. Notamment, vis-à-vis de convois du groupe B, avec véhicule accompagnant à l'amont, des flux transversaux importants sur un grand linéaire ne permettront pas au véhicule pilote de jouer son rôle. Il est alors à craindre des situations de blocage.



Limitation de hauteur avec sa signalisation

- Marge de manœuvre pour les conducteurs :

Au-delà des largeurs réglementaires brutes, il faut prendre en compte la complexité de l'aménagement, qui peut éventuellement appeler un élargissement, pour la marge de manœuvre (d'erreur) des conducteurs de gros engins.

- Hauteur limite des aménagements routiers :

Précisons qu'aucune limitation de gabarit ni signalisation correspondante n'est requise au-delà de 4m30 de hauteur de passage. Cette hauteur limite est à mettre en correspondance avec la hauteur de 4 mètres au-delà de laquelle l'utilisateur de la route doit reconnaître lui-même les obstacles éventuels à son chargement ; la marge de 30 cm intègre les complexités de profil en long et dynamiques.

En-deçà de 4m30 de hauteur de passage, un arrêté de limitation sera requis, ainsi que la signalisation de position (et avancée) en conséquence.



- Bordures **droites et hautes** / **surbaissées ou chanfreinées**

Les bordures de trottoir droites sont très pénalisantes pour les roues des engins agricoles, dans les passages étroits ou sinueux. En effet, si le convoi agricole longe une telle bordure et se retrouve comprimé contre elle, celle-ci offre un profil dur et anguleux, qui dégrade les pneumatiques. Ce processus use progressivement les pneus et crée à terme un risque d'éclatement, aux conséquences à la fois dangereuses et coûteuses.

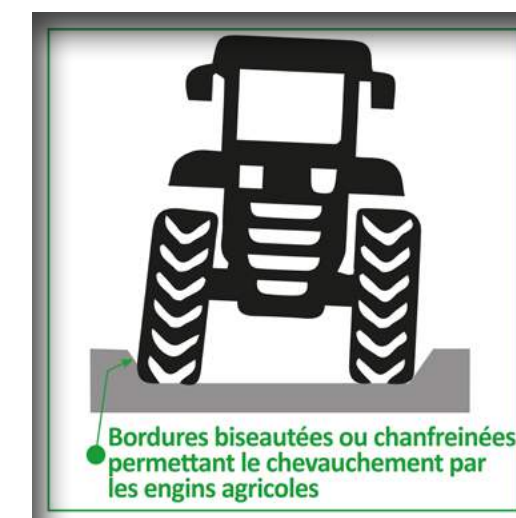
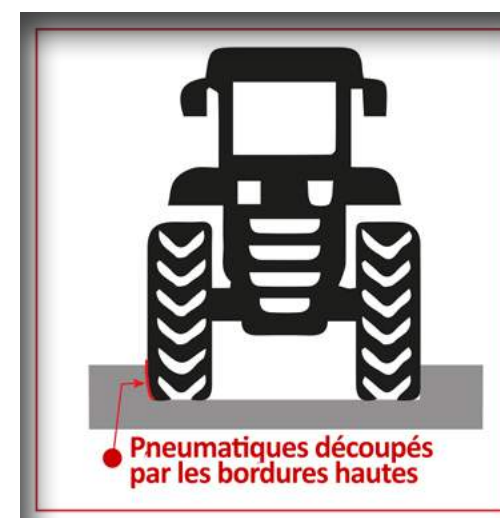
Dans des aménagements routiers relativement étroits, il est donc préférable de prévoir des bordures biseautées, chanfreinées ou surbaissées, permettant le chevauchement ponctuel par des convois agricoles.

Précision : un seul côté chanfreiné ne constitue pas une bonne alternative, des véhicules stationnant alors côté chanfrein.

2- NATURE DES AMÉNAGEMENTS ROUTIERS

L'amélioration des circulations des engins agricoles est particulièrement conditionnée par une vigilance technique lors de l'élaboration des projets d'aménagements routiers. Au demeurant, le diagnostic a établi qu'une minorité de points techniques inadaptés est à l'origine de la grande majorité des « points noirs » des transports agricoles. Dès lors, se concentrer sur les configurations de conception spécifiquement défavorables produira le meilleur levier pour améliorer globalement la compatibilité des nouveaux aménagements.

Cette partie aborde les principales techniques d'aménagement routier qui créent des points noirs pour la circulation agricole et forestière, et elle présente, pour chacune, des techniques jugées plus favorables, en concertation avec la profession agricole.



Exemple de bordures surbaissées au niveau d'un plateau étroit



- Ilots centraux **densément aménagés** / franchissables

Par nature, un ilot central génère une séparation de la chaussée en 2 parties, et donc une perte importante d'emprise pour le passage de larges convois.

Sur certains projets routiers, les ilots centraux et les abords immédiats de la chaussée reçoivent au surplus d'abondants aménagements : des bordures hautes, des poteaux d'éclairage, des panneaux de signalisation, des éléments décoratifs, des plantations paysagères denses et foisonnantes. Ces choix d'aménagement sont contre-indiqués vis-à-vis des circulations d'engins larges (mais également si l'on considère qu'un ilot central est souvent implanté au droit d'une traversée piétonne, donc en un lieu où la visibilité est à privilégier).

Un ilot central longeant une voie étroite (moins de 4m50) sera au contraire conçu pour être franchissable : aménagement sobre et peu élevé, équipements de signalisation escamotables ou souples, plantations basses. La solution des ilots en peinture présente aussi des intérêts par rapport aux ilots bordurés.



Exemple d'ilot central franchissable



Les plantations sur ilot risquent de gêner quand elles pousseront.

- Ralentisseurs **trop accentués** / franchissables

En traversée d'agglomération, pour contraindre physiquement les véhicules à ralentir, on a souvent recours à la mise en place de systèmes ralentisseurs, tels que plateaux, dos d'âne ou coussins.

La géométrie d'un tel équipement doit être adaptée, afin de ne pas dégrader les convois agricoles et forestiers. Des obstacles ralentisseurs trop hauts ou trop courts sont susceptibles de provoquer des torsions ou des raclements au niveau des essieux.

Pour le confort et la sécurité de tous, y compris de la profession agricole, on s'attachera à prévoir des ralentisseurs suffisamment progressifs et sans accentuation excessive.

Pour les riverains, des dispositifs ralentisseur très marqués constituent par ailleurs une source de nuisance sonore, au passage des engins.



Ralentisseur trop marqué avec des traces de raclements



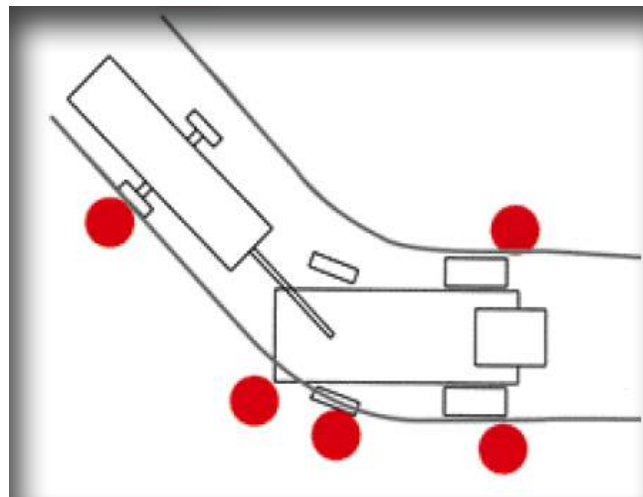
Plateau suffisamment progressif

- Chicanes et écluses **trop étroites** / **correctement dimensionnées**

En entrée ou en traversée d'agglomération, pour amener les véhicules à ralentir, on a recours à l'aménagement de chicanes ou d'écluses. Ces dispositifs modifient le tracé des voies et imposent une sinuosité ponctuellement marquée.

Cependant, comme pour les ralentisseurs, la géométrie de tels équipements doit être adaptée à tous les véhicules amenés à circuler, notamment les convois agricoles et forestiers.

Ainsi, la géométrie d'un passage en chicane doit-elle respecter les contraintes de giration, de manoeuvrabilité et de chasse des véhicules autorisés les plus larges et/ou longs. (cf partie 1.2 sur les largeurs de voies et la sinuosité)



Points de contact contre les bordures dans une chicane trop étroite



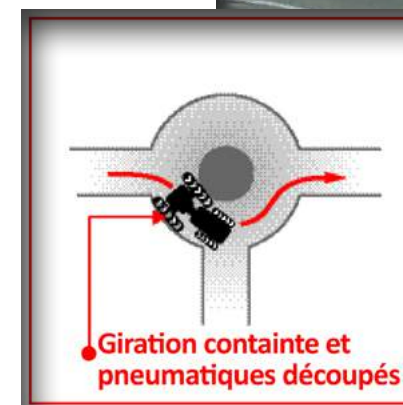
Chicane suffisamment dimensionnée

- Giratoires **trop étroits** / **correctement dimensionnés**

Les giratoires sont appréciés pour le niveau de sécurité qu'ils apportent en intersection. De ce fait, on porte le choix vers ce type d'aménagement, y compris dans des environnements parfois assez contraints. Pour autant, la géométrie d'un tel équipement doit être adaptée à tous les véhicules amenés à circuler, notamment les convois agricoles et forestiers.

Des solutions adaptatives existent, qu'il faut envisager si les girations imposées aux véhicules longs sont trop incompatibles :

- le giratoire percé traversant à accès restreint ; mais il faut alors descendre du véhicule pour ouvrir puis refermer l'accès ;
- le giratoire à îlot central réduit ou semi-franchissable (équipé de bordures basses).





- Mobilier urbain et équipements de la route **en recul suffisant ou démontable**

Les opérations d'aménagement routier supposent la mise en œuvre d'équipements aux abords de la chaussée ; d'autant plus lorsqu'il s'agit d'un projet en agglomération, où le mobilier urbain s'ajoute à la signalisation verticale.

Pour conserver les largeurs libres au-delà de la chaussée (cf partie 1.2), les équipements de police et les équipements urbains se doivent d'être implantés en retrait des bords de chaussée, sous peine de constituer des obstacles pour les véhicules larges et aussi d'être dégradés prématurément.

En cas de difficulté majeure à éloigner certains équipements, des alternatives s'offrent avec les systèmes escamotables ou souples. Ils présentent toutefois des contraintes de déposes et reposes manuelles associées.

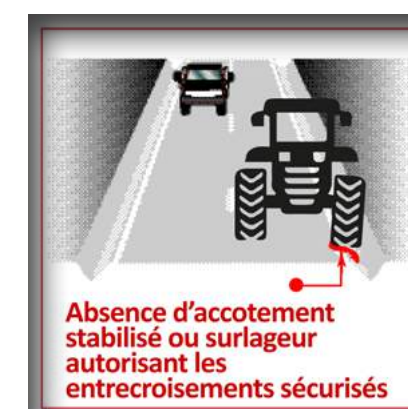


- Accotements **Stabilisés**

Des accotements routiers non stabilisés font courir aux engins agricoles un risque de déstabilisation et d'enlèvement, notamment en cas de croisement délicat.

Lorsque des routes sont élargies par mise en œuvre d'enrobé sur leurs accotements stabilisés, il faut intégrer qu'au-delà, le nouvel accotement n'est pas encore purgé ni stabilisé.

Ainsi, seules de petites routes secondaires étroites peuvent gagner à être élargies en revêtant directement leurs accotements de matériau bitumineux. Mais dans le cas général, et d'autant plus dans des zones à fort trafic, sinueuses, agglomérées, ou encore aux points d'intersection, un nouvel aménagement se doit de prévoir des accotements portants et stabilisés.





- Refuges **suffisamment dimensionnés**

Les projets routiers de grande ampleur, ou à l'inverse des aménagements de petites traversées de village, sont des opérations qui peuvent impliquer la réalisation de « refuges », pour pouvoir s'arrêter, stationner ou se croiser.

Le concepteur dimensionne alors le refuge pour un véhicule léger, voire un poids-lourd, mais trop rarement pour qu'un gros convoi agricole ou forestier puisse s'y ranger. Pourtant, le bénéfice d'un tel dispositif peut être important, notamment dans les situations où le flux de circulation est gêné par la vitesse réduite de ce type de convoi.

- **Champs de vue et manœuvrabilité**, aux croisements de chemins agricoles

Certains accès transversaux modestes sont, contrairement à leur apparence, empruntés par des véhicules d'exploitation de grande dimension, lorsqu'ils permettent en fait de rallier des propriétés agricoles ou forestières. Parfois, un chemin très secondaire constitue même l'unique voie d'accès.

Identifier les chemins transversaux fréquemment utilisés par la profession agricole (sortie de ferme, accès à des parcelles...) doit constituer un préalable, dans le cadre d'un projet routier. Dès lors, l'aménageur s'attachera non seulement à préserver ces accès mais également à prévoir des champs de vue (dégagement de visibilité) ainsi qu'une géométrie adaptée aux manœuvres, en entrée comme en sortie.

- Nouvelles restrictions : limitations de gabarit moyennant de prévoir l'alternative.

Comme on l'a rappelé en première partie de la charte, la règle générale de conception d'un aménagement routier sera de permettre à tous les véhicules autorisés au titre du code de la route, donc notamment les convois agricoles et forestiers, de pouvoir y circuler.

Pour tout nouvel aménagement ne respectant pas ce principe, une restriction de circulation peut être officiellement introduite, par arrêté, ainsi que la signalisation correspondante, avancée et de position. Un itinéraire alternatif devra être identifié et indiqué.





3- VERS UNE RÉFLEXION INTÉGRÉE

Une opération d'aménagement routier est un processus généralement long et multi-partenarial. Le programme est défini par le maître d'ouvrage (Commune, Département...), la conception revient au maître d'œuvre (service interne ou bureau d'étude privé), puis la mise en œuvre aux entreprises de travaux. Le projet est amené à évoluer, à être adapté, aux différents stades de son élaboration.

Dès lors, la réussite d'un nouvel aménagement routier vis-à-vis des circulations agricoles et forestières exige de fédérer le processus de conception et de réalisation, en associant et en sensibilisant largement tous les acteurs à cette problématique.

Cette partie développe des préconisations aux différentes étapes d'un projet routier, afin de maîtriser les conséquences sur les circulations agricoles dans le cadre d'une démarche de conception-réalisation complexe et pluri-partenariale.

3.1 Des préconisations AVANT aménagement

- Sensibiliser, énoncer :

Un préalable indispensable est que tous les acteurs des projets routiers intègrent la problématique des transports agricoles. Les signataires de la charte s'attacheront donc à diffuser l'information et à appeler à une nécessaire prise en compte, afin d'éviter méconnaissance ou omission de cette problématique, qui est la cause majeure de vices de conception.

A l'amorce de tout projet d'aménagement routier, les maîtres d'ouvrage se référeront à la charte, affichant ainsi leur volonté et alertant les futurs prestataires et partenaires (maître d'œuvre, entreprise, cofinanceur) sur cette nécessaire sensibilité.

- Systématiser :

Les enjeux pour les engins agricoles doivent être intégrés dans nos procédures et documents de pratiques internes.

Pour l'ensemble des maîtres d'ouvrage d'aménagements routiers :

- dans les cahiers des charges des appels d'offres, au stade de la consultation des bureaux d'études et/ou des entreprises de travaux : intégration de la charte en tant que document de référence.
- dans l'attribution de subventions aux autres maîtres d'ouvrage : proposition de favoriser les projets respectant cette charte.

Au Département :

- dans le processus interne de la démarche Projet : une intégration au sein de la fiche-projet (document-type de suivi des opérations routières) et des revues de projets (réunions de suivi)
- dans le référentiel technique d'aménagement routier du Département de l'Isère.



- Rechercher un avis technique complémentaire et dialoguer :

La possibilité de contacts directs entre les concepteurs et la profession agricole, pour partager sur les projets en cours d'élaboration, est un atout important, pour lever un doute ou recueillir l'avis complémentaire d'une personne de terrain. Or ces 2 professions se connaissent mais se côtoient peu.

Dans cette perspective, l'EDT propose une liste de « référents territoriaux », des acteurs du monde agricole pouvant représenter localement leur profession et dialoguer sur de nouveaux projets ou des problématiques de leur territoire.

L'EDT-Isère se rend également disponible pour des avis techniques sur des sujets plus généraux et sans attache localisée, par le biais de sa présidence.

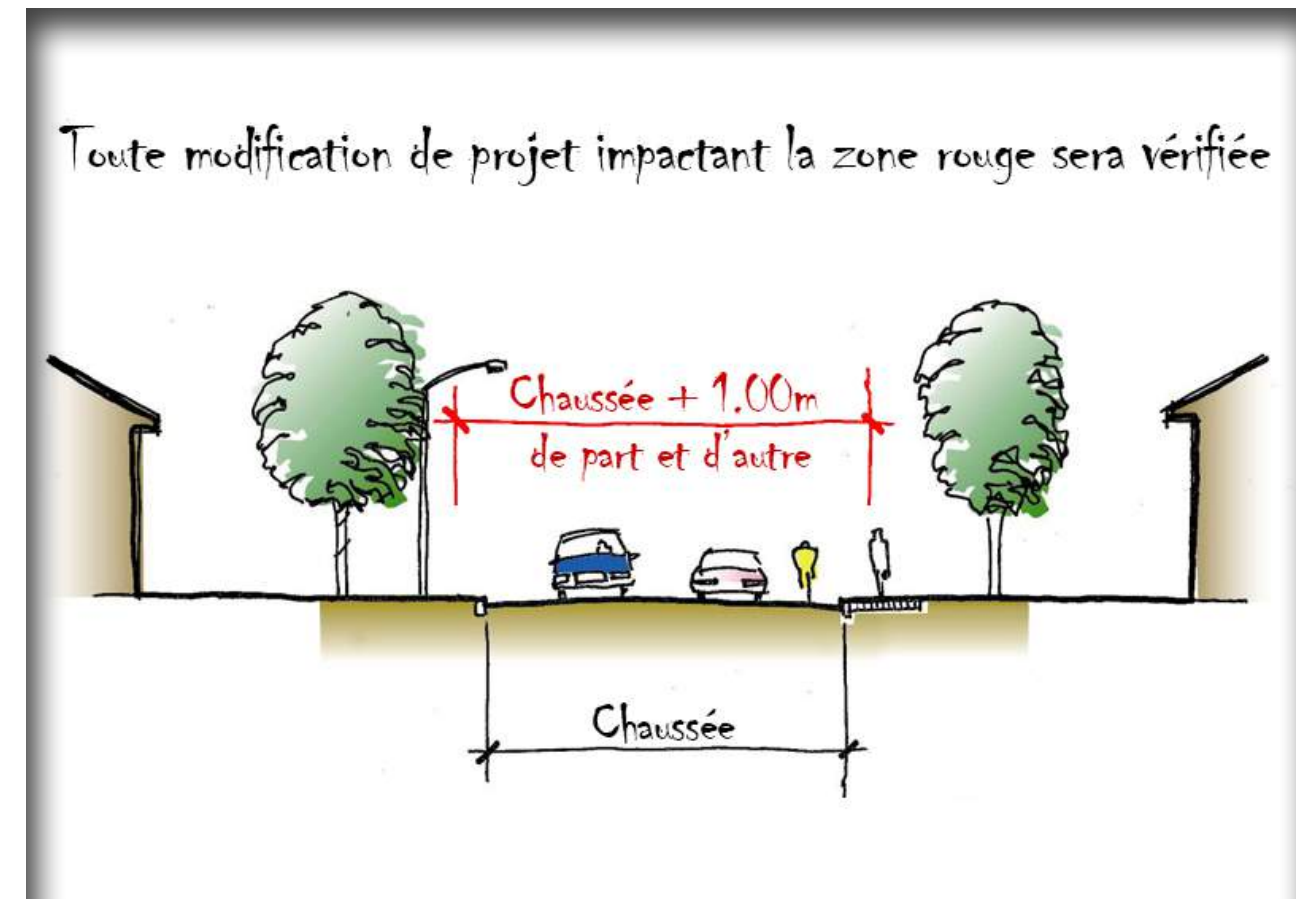
3.2 Des préconisations PENDANT les travaux

- Rester vigilant face à des modifications de projet :

Au stade de la mise en œuvre d'un nouvel aménagement routier, des adaptations du projet sont presque inévitables. Elles seront par exemple issues de requêtes complémentaires ou de problèmes de terrain.

Dans ce cas, le respect des enjeux initiaux ne doit pas être négligé pour autant, notamment l'enjeu de circulation des engins agricoles.

Ainsi, la charte propose d'adopter le principe suivant : en cas de modification de projet intéressant l'emprise de la chaussée et/ou jusqu'à 1 mètre de part et d'autre, une concertation sera à prévoir.





- Vérifier et tester la conception :

Même le concepteur le plus expert ne perçoit pas toujours les problématiques dans leur intégralité au stade d'une étude théorique. Pour cette raison, une vérification in situ des géométries locales pendant les travaux et avant certaines phases critiques de construction (pose de bordures, scellement des équipements) peut s'avérer précieuse et révéler des incompatibilités qui sont encore modifiables.

Le Département a parfois fait cette expérience de l'expérimentation en situation avant finalisation de l'aménagement. Ainsi, le bus ou l'engin agricole essayant de circuler sur le futur aménagement tracé au sol a permis des corrections ponctuelles avant la réalisation définitive.

Dès lors, la charte préconise de recourir à de telles vérifications in situ, aux phases clés des travaux, en particulier sur des aménagements très calibrés en largeur ou nécessitant d'importantes girations.



3.3 Des préconisations APRES aménagement

- Evaluer l'aménagement à la mise en service :

Tout comme sur les projets routiers de grande ampleur tels qu'une voie nouvelle, une évaluation à la mise en service réalisée par le représentant du maître d'ouvrage peut bénéficier à des projets plus modestes, qui modifient une voirie déjà existante. Une telle démarche amène à porter sur le nouvel aménagement un regard critique, notamment vis-à-vis de la sécurité.

La capacité des engins agricoles à emprunter la route modifiée par l'aménagement neuf peut être examinée à travers ce prisme.

- Réagir rapidement, en cas de problème :

A l'issue des travaux, si un problème de circulation des convois est détecté, il sera fondamental d'organiser rapidement l'alerte ainsi que les mesures correctives.

A court terme, une signalisation spécifique, une déviation provisoire ou un itinéraire alternatif, peuvent s'avérer nécessaires pour préserver la sécurité de tous les usagers. Ensuite, des solutions pérennes seront à élaborer et à mettre en œuvre.

- Retour d'expériences :

Dans un troisième temps, une analyse rétrospective partagée peut s'avérer riche d'enseignements pour des projets ultérieurs.

3.4 La concertation des collectivités concernées

Une concertation sur tout aménagement routier, notamment en agglomération, est nécessaire, car les différentes collectivités détiennent des responsabilités croisées.

Le maire exerce son pouvoir de police en agglomération et assure la sécurité publique.

Quant au gestionnaire de la voirie, il est amené à délivrer un avis, les autorisations de voirie, éventuellement des subventions. En cas de danger, le gestionnaire est même légitime à mettre en demeure, voire à agir par substitution.

Le gestionnaire varie selon la classification de la route : c'est la Commune pour les routes communales, la Communauté de Communes pour les voiries intercommunales, le Département sur route départementale, l'Etat sur route nationale.

Par exemple, sur une route départementale, en traversée d'agglomération, on distingue les compétences respectives du maire et du Département :

- Le Maire détient le pouvoir de police dans son agglomération, en vertu du Code général des collectivités territoriales, pour maintenir le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publique. Sur les voiries, cela concerne la limitation de vitesse, le stationnement, les gabarits, les interdictions.
- Le Département, gestionnaire de La RD, garantit la conservation du domaine public et délivre les permissions de voirie (autorisation de faire des travaux, d'occuper le domaine public...). Il peut également accompagner financièrement les projets d'aménagement communaux sur RD : dotations départementale et territoriale, prise en charge des travaux de chaussée.



Ainsi, même sans être l'aménageur direct, la collectivité gestionnaire de la voie dispose de l'opportunité d'intervenir pour vérifier le respect des principes et préconisations de la charte.

Si un aménageur propose un projet non conforme à des principes techniques d'aménagement exprimés dans la charte, sur une route communale ou départementale, alors le gestionnaire de la voirie, Commune ou Département, peut inciter à des évolutions positives du projet, au titre de la conservation du domaine public, des permissions de voirie, ou encore en conditionnant l'accompagnement financier du projet.

La collectivité garante de l'application de la charte s'attachera à attribuer des subventions ou des cofinancements sur des projets d'aménagement cohérents avec les directives et les engagements de la charte.

POUR CONCLURE



L'activité agricole et forestière, comme d'autres activités économiques, génère de nombreux déplacements. Pour exercer pleinement leur métier, les professionnels agricoles doivent circuler sereinement avec leurs engins jusqu'à leurs lieux de travail: siège d'exploitation, parcelles cultivées, sites de stockage et de transformation, coopératives...

Accompagnons-les sur les itinéraires les plus adaptés à leurs convois, en priorité le réseau structurant des communes et du Département. Des itinéraires à penser pour eux et avec eux, quitte à rallonger ponctuellement certains de leurs trajets, pour que tous puissent circuler sereinement.

Pensons à eux lors de l'élaboration de nouveaux projets d'aménagements routiers, au travers des enjeux de programmation puis à toutes les phases de la réalisation. Evitons les écueils de conception que sont les solutions techniques déjà identifiées comme préjudiciables : préférons les alternatives déjà validées en commun avec la profession. C'est la condition d'une route partagée, en sécurité.

Cette charte, les 6 partenaires signataires s'engagent à la faire connaître et appliquer, par leurs services internes, par leurs adhérents, par leurs prestataires. Ils s'attacheront aussi à la promouvoir largement auprès de tous les acteurs de projets d'aménagements routiers, ainsi qu'au travers des documents d'urbanisme.

Le respect des principes d'aménagement énoncés dans la charte doit constituer demain une condition préalable à la validation et au financement des projets par les maîtres d'ouvrages aménageurs publics de l'Isère.

