Introduction et présentation par Béatrice Minois

La réunion commence avec une introduction de **Béatrice Minois**, adjointe à l'Action municipale et à la Démocratie dans l'équipe du Maire Aurélien Pécot, par ailleurs professionnelle cadre dans une collectivité locale.

- **Objectif de la première partie :** Partager ensemble des éléments et des bases communes entre les 14 villages sur ce qui est faisable, ce qui l'est moins, ou ce qui est plus ou moins facilement réalisable en matière d'aménagements routiers et de sécurité. Une approche pédagogique mais précise.
- **Déroulement de la réunion :**
- **1er temps :** Présentation et échange d'idées sur les aménagements, la sécurité routière, les vitesses et les déplacements. Des plans généraux des communes déléguées et des zooms par hameau ou centre-bourg sont mis à disposition sur les tables pour un diagnostic partagé. L'objectif est d'identifier les points problématiques (liés à la vitesse, au stationnement, etc.) et de faire remonter les solutions envisagées par les participants à l'aide de feuilles et de stylos fournis.
- **2e temps :** Reprise des travaux par les maires délégués avec les conseils de village pour travailler sur une logique de programmation (quoi faire, comment et à quel terme).
- **Intervention de M. Févreau :** Maire de Béon, qui vient partager son retour d'expérience suite aux différents aménagements de sécurité routière et de traversée de bourg expérimentés dans sa commune. (M Févreau a eu un empêchement et s'est excusé en cours de scéance. B Minois communiquera ses éléments avec le compte rendu de la matinée.

Exposé de M. Richer (Chargé de projets en ingénierie d'aménagements routiers)

M. Richer se présente : après une carrière dans les travaux publics, il est actuellement chargé de projets dans une entreprise d'ingénierie qui réalise des aménagements routiers (sécurité routière, cœurs de village, voirie, tant au niveau départemental que pour le privé).

1. La perception de la vitesse et des véhicules

- **La perception de la vitesse :** La première réflexion lorsqu'on aborde la sécurité routière est que les gens roulent trop vite.
- **Qu'est-ce qui fait percevoir la vitesse d'un véhicule ?**
- Le bruit et la taille du véhicule. Une voiture passant à 130 km/h au bord d'une autoroute est très impressionnante. Un camion roulant à 90 peut donner l'impression de rouler à 110 Km/h
- **La taille des véhicules et les échelles de vitesse :**
- Les poids lourds, tracteurs et gros engins impressionnent, mais ce ne sont pas eux qui roulent le plus vite. Un poids lourd moderne est bridé au maximum à 90 km/h. Un tracteur est bridé à 40 ou 45 km/h.

- Les aménagements routiers ont pour rôle de forcer les usagers à ralentir à des points précis pour assurer la sécurité des piétons, sur les départementales, ou dans les virages accidentogènes.
- **La réglementation :** Le "dictionnaire" des aménagements routiers (le *Cérema*) comporte 100 à 150 pages de normes strictes à respecter pour chaque aménagement (signalisation, hauteur des dos-d'âne, longueur, pentes d'accès, etc.). On ne peut pas implanter n'importe quel dispositif n'importe où. De plus, sur les voies communales, le maire décide des aménagements (validés par arrêté), tandis que sur les départementales, c'est le Département qui valide.

2. Les différents types d'aménagements altimétriques

- **Les dos-d'âne (ralentisseurs de type dos d'âne) :**
- *Avantages / Inconvénients :* C'est une petite bosse en travers de la route qui pénalise la vitesse (obligeant les automobilistes à ralentir), mais elle est difficile à négocier pour les camions et ne peut pas être placée au milieu d'une départementale sans signalisation et sans réseau (généralement en ville où la vitesse est déjà réduite en amont).
- **Les plateaux traversants :**
- *Avantages / Inconvénients :* Le "grand frère" du dos-d'âne. Il a l'avantage d'offrir une distance minimale à plat de 12 mètres, permettant au véhicule de monter, longer le plateau et redescendre plus en douceur. Ils doivent être disposés dans les carrefours dangereux pour forcer toutes les routes convergentes à baisser leur vitesse.
- **Les coussins berlinois :**
- *Dispositif :* Petits coussins en béton placés au centre de la chaussée (ex: entre Sercy).
- *Avantages / Inconvénients :* Dispositif assez facile à mettre en œuvre, mais qui pose des difficultés : les voitures ralentissent, mais les camions (dont l'empattement des roues passe par-dessus) ne ralentissent pas, et cela s'avère accidentogène pour les motos en cas d'humidité. Leur efficacité n'est pas toujours prouvée et ils sont parfois mal signalés.

3. Les rétrécissements de chaussée

- **Les chicanes et mini-giratoires :**
- *Les chicanes :* Dispositifs d'agencement pour créer une rupture de trajectoire et un sentiment de priorité de circulation. Elles peuvent être accompagnées de végétation pour embellir l'entrée du village. Elles permettent de faire ralentir sans bloquer brusquement le véhicule (contrairement au dos-d'âne). Un cas de "mini-chicanes" a été observé à Chevillon (en fin de journée / stationnements créant des mini-chicanes).
- *Les écluses :* Voie centrale réduite à environ 3,50 mètres avec deux silos de part et d'autre pour créer un effet d'entonnoir et forcer l'arrêt ou le ralentissement. Souvent agrémentées de végétation.
- *Les giratoires / mini-giratoires :* Fluidifient un carrefour complet pour éviter les accidents liés au manque de visibilité sur les grands axes. Cependant, leur coût financier est très élevé car ils nécessitent de prendre en compte tous les réseaux enterrés sous les banquettes et d'obliger ces réseaux à sortir de l'anneau pour intervenir.

Échanges, questions et débats avec la salle

- **Intervention d'un participant (sur les feux tricolores) :**
- *Question :* Pourquoi ne remet-on pas les feux tricolores le long de la route ?
- *Réponse (M. Richer / Béatrice Minois) :* Les feux tricolores sont une minorité de solutions (et peuvent agacer car ils génèrent parfois du mécontentement ou du civisme à géométrie variable où certains les grillent). De plus, les feux tricolores ont un coût et ne constituent pas une solution universelle.
- **Sécurité des piétons et aménagements paysagers :**
- Un participant note l'importance du sentiment de sécurité pour les piétons ou cyclistes, qui dépend aussi des aménagements de type bas-côtés, talus, ou refuges au milieu des passages piétons (qui réduisent la vitesse et rassurent).
- **Radar pédagogique :**
- Un radar pédagogique installé à la côte de Prunoy ou dans la descente de Charny, route de Prunoy indique la vitesse en temps réel.
- *Remarque :* Si la grande majorité des usagers respectent la vitesse (autour de 50-55 km/h), certains adoptent des comportements extrêmes. Le plus gros chiffre enregistré sur le radar dans la descente de Charny a atteint **131 km/h**, illustrant la difficulté de faire face à des comportements à risque malgré les dispositifs.
- Les radars peuvent être installés sur certaines routes, mais leur mise en place nécessite également une comptabilisation préalable des véhicules et un coût financier non négligeable.

Conclusion de la matinée

- **Prochaine étape :** Les conseillers de village, en collaboration avec les maires délégués, sont invités à travailler directement sur les plans topographiques et les zooms par hameau mis à disposition pour cibler les problématiques locales et consigner par écrit leurs propositions de solutions. Un table par village a été préparée.
- Béatrice Minois remercie l'équipe de la police municipale pour leur présence et leur participation active aux échanges, ainsi que l'ensemble des participants pour la qualité de cette matinée de travail.

Échange sur les limitations de vitesse hors agglomération :

- Un participant intervient pour dire : *"Toute route qui n'est pas signalée à 90, c'est du 80."*
- **M. Richer** précise que c'est effectivement le cas, mais sur décision du conseil départemental certaines routes départementales sont repassées à 90. Il rappelle qu'il existe une infraction dans le code de la route liée à la **vitesse excessive eu égard aux circonstances**. Cela signifie que sur certaines portions, même s'il n'y a pas de limitation stricte affichée, un conducteur a l'obligation d'adapter sa vitesse (notamment dans les zones avec des piétons ou à proximité des habitations).

- **Problématique des stationnements et des piétons :**
    - Un participant soulève un point important concernant les **stationnements anarchiques** qui empiètent sur les trottoirs ou à proximité des passages piétons (notamment à Chevillon ou Charny), forçant parfois les piétons ou personnes à mobilité réduite à descendre sur la chaussée, ce qui est extrêmement dangereux.
    - **M. Richer** concède que le stationnement sauvage est un vrai sujet : *"C'est une habitude qui s'installe et qui est très compliquée à faire partir."* Il rappelle que le stationnement sur les trottoirs est interdit et que des dispositifs (panneaux d'interdiction de stationner, plots, ou verbalisation) peuvent être envisagés, bien que cela demande un travail de surveillance constant.
- **Rappel sur les passages piétons et la loi (2027) :**
    - Il est rappelé qu'une **nouvelle obligation légale** entrera en vigueur d'ici le **1er janvier 2027** : les places de stationnement situées trop près ou de part et d'autre des passages piétons devront obligatoirement être supprimées pour garantir une visibilité parfaite entre les piétons et les automobilistes.
- **Remarques sur les radars pédagogiques et les feux tricolores :**
    - Un intervenant évoque l'utilité des **radars pédagogiques mobiles** ou fixes, qui peuvent être positionnés temporairement pour faire de la prévention avant d'envisager des travaux lourds.
    - Concernant les feux tricolores "tricolores", il est rappelé qu'ils fonctionnent globalement bien lorsqu'ils sont bien réglés avec des limitations de vitesse adaptées en amont (par exemple en passant à 45-48 km/h), évitant ainsi les comportements trop agressifs.

Clôture de la réunion

- **Excuses du Maire de Péron :**
    - Béatrice Minois transmet les excuses du **Maire de Péron** (absent suite à un incident logistique de dernière minute avec un camion de sa commune), qui tenait à faire part de son expérience et de sa solidarité avec les autres maires sur les questions de voirie.
- **Consignes pour l'atelier final :**
    - Pour clore la matinée, Béatrice Minois invite l'ensemble des participants à rejoindre les tables par commune installées au fond de la salle :
        - Prendre place autour de sa table munie du nom de la commune et du plan général.
        - Travailler de manière collaborative avec les élus et les maires délégués pour positionner, à l'aide des stylos et des plans fournis, les points noirs de sécurité et les solutions envisagées.

- La séance se poursuit par ces ateliers pratiques de cartographie locale et de diagnostic partagé.

Des comptes rendus seront fait villages par villages et communiqué aux participants dûment inscrit des conseils de villages. A ce propos, le Maire indique que vous pouvez tout à fait inviter vos connaissances sur charny à s’inscrire dans le conseil de village de leur village.