**AMENAGEMENT DE SECURITE RD 967**

Dossier en cours depuis le 22 mars 2005

Des comptages ont été réalisés sur une période d’une semaine, du jeudi 13 janvier au mercredi 19 janvier 2005 (période non touristique par rapport au Parc de l’Ailette et avant la mise en service du Center Parc).

* Dans le sens Fismes/Laon, la vitesse moyenne est de 74 km/h pour les VL et de 62 km/h pour les PL
* Dans le sens Laon/Fismes, la vitesse moyenne est de 78 km/h pour les VL et de 71 km/h pour les PL

Les usagers de la RD967 ont des vitesses très élevées pour les deux sens de circulation, ce constat est toujours d’actualité, nous pouvons même dire qu’il s’est aggravé. Il est aussi à noter que les véhicules doubles très fréquemment aux entrées et sorties du village, et parfois en plein centre, d’où un risque très important d’accident et un danger pour la sécurité des habitants. Durant ces quelques jours de 2005, il a été enregistré 2000 véhicules/jour.

AMENAGEMENTS PROPOSES PAR LE BUREAU D’ETUDES

Séquence n° 1 : entrée de Monthenault ; sens Fismes vers Laon : création d’un déhanchement en entrée en le faisant débuter avant le panneau d’entrée en agglomération

Séquence n° 2 : traversée de Monthenault : création d’un îlot en pavés franchissable dans l’axe de la chaussée, faisant office de terre-plein central afin de réduire les vitesses dans la traversée ; modification du régime de priorité pour la rue du Tour de Ville en Stop ; création d’un îlot bombé franchissable pour permettre la giration, au carrefour de la Rue de Chaumont ; aménager la « place de l’abri bus » avec plantation d’arbres par exemple, afin d’accentuer l’image d’une place vis-à-vis de l’usager (refusé par les bâtiments de France) ; création de trottoir de couleur claire en matériaux stabilisés.

Séquence n° 3 : Sortie de Monthenault ; Sens Laon vers Fismes : création d’un déhanchement en entrée pour réduire les vitesses ; souligner le carrefour rue du Château / Rue du Lac par un changement de matériaux.

Des devis ont été réalisés sur ces projets, il est apparu que leur coût été trop élevé. Une autre proposition, présentée au Conseil Municipal, d’implantation d’écluses en entrée et sortie du Village a été refusée par une majorité d’élus.

C’est en 2017 que le Conseil Municipal a adopté l’aménagement de la RD967 par l’implantation de « plateaux surélevés »\*\*\* (*ne pas confondre avec le dos d’âne)* en entrée et sortie du village.

Lors de la réunion du Conseil Municipal du 9 novembre 2017, Mme le Maire a rappelé la délibération n° 2017/6 du 22 juin 2017, dans laquelle le Conseil Municipal sollicitait une subvention au titre des amendes de police, auprès du Conseil Départemental, pour l’aménagement de la RD967.

Après avoir entendu Mme le Maire exposer l’intérêt pour les Habitants de la Commune et notamment ceux de la Rue du Lac, de réaliser des travaux d’aménagement de sécurité sur la RD 967, afin de réduire la vitesse des véhicules à l’intérieur du Village, le Conseil Municipal a décidé, à l’unanimité, de solliciter une subvention au titre de la répartition du produit des amendes de police, relative à la circulation routière sur la RD 967, concernant les aménagements suivants :

1/ Plateau surélevé n° 1 Sud du PR 64+063 au PR 64+075

2/ Plateau surélevé n°2 Nord du PR 64+495 au PR 64+507

S’engage, dès l’obtention de cette aide, à réaliser les travaux dans un délai de deux ans.

\*\*\* Plateaux : surélévation de la chaussée s’étendant sur une certaine longueur et occupant toute la largeur de la chaussée d’un trottoir à l’autre.

Géométrie :

Hauteur : ≤ 15 cm Les pentes du profil en travers du plateau doivent être les mêmes que celles de la chaussée en amont et en aval ;

Les rampes d’accès sont perpendiculaires à l’axe de la chaussée ;

La cassure de profil en long, en haut et en bas de la rampe, doit être franche et non arrondie ; La saillie d’attaque du rampant ≤ 5 mm ; La pente des rampes d’accès : comprise entre 5% et 10 % ; La longueur au sol du plateau hors rampe d’accès est de 8 m minimum. Cette longueur est ramenée à 10 m voire 12 m minimum selon le trafic et le type de transport en commun. La longueur maximum est d’environ 30 m. L’adhérence doit être compatible avec les vitesses pratiquées.

Recommandation d’implantation : L’utilisation est préconisée en agglomération, sur une rue à vitesse limitée à 50 km/h, avec limitation ponctuelle à 30 km/h à proximité de l’aménagement.

Les plateaux sont moins dangereux pour les conducteurs de 2 roues motorisés et vélos et utilisables quel que soit le trafic.