

PREFECTURE de SEINE-et-MARNE

Direction départementale de l'Équipement et de l'Agriculture

Service Education et Sécurité Routières

Pôle Sécurité Routière

Unité Observatoire de Sécurité Routière

Unité Réseaux et Circulation

L'analyse des accidents de la circulation permet d'observer que les facteurs d'accidents sont le comportement de l'automobiliste, l'état du véhicule et/ou l'aménagement de l'espace public.

Les documents d'urbanisme peuvent intervenir sur trois leviers : l'urbanisme (formes urbaines, localisation des fonctions et des activités,...), les aménagements (caractéristiques des voies en adéquation avec leur fonction de voie rapide, artérielle ou de quartier, réalisations spécifiques à certains usagers tels que les piétons et les cyclistes,...) et les déplacements (modes de transport, choix d'itinéraires,...).

Aussi, lors de l'élaboration du document d'urbanisme, il est souhaitable d'apporter une attention particulière aux éléments ci-dessous.

I Le diagnostic et l'analyse fonctionnelle du territoire

I.1 L'analyse du fonctionnement urbain :

- comprendre les entités composant la ville, ses évolutions antérieures et ses options d'aménagement, à partir des documents d'urbanisme existants, de la connaissance des opérations d'aménagement en cours ou prévues, et des disponibilités foncières,
- analyser les interactions entre les différentes entités composant la ville à partir des données disponibles (accidentologie, trafic, vitesse etc..),
- hiérarchiser le réseau routier en identifiant notamment les voies principales (voies classées à grande circulation ; voies ayant un rôle de liaison intercommunale, axes utilisés régulièrement par les transports exceptionnels ou déviations de trafics).

L'implantation des différentes entités et du réseau routier existant formant la ville influe sur les déplacements.
Ex : implantation d'une école par rapport aux zones d'habitat, aux stationnements, aux terrains de sports ; implantation d'une zone d'activités, d'un équipement de loisirs etc...

I.2 La perception de l'espace : à partir de l'impression générale, de la lecture de l'itinéraire, des points de repères, d'analyses portant sur la linéarité des axes, les vues et obstacles à la lecture de la voie, de la répartition et de la qualité du bâti, de la destination des immeubles, de l'importance des constructions, de l'implantation par rapport aux voies.

La perception de l'espace influe sur le comportement des usagers. ex : critère de visibilité à l'approche des carrefours (constructions dans l'alignement ou en retrait etc). En particulier, l'environnement immédiat des limites d'agglomération doit être cohérent et perceptible aisément, ayant une incidence sur la sécurité des abords et la vitesse pratiquée par les usagers.

I.3 Les déplacements : mettre en évidence les liens entre les déplacements existants sur la commune (pour chaque mode), le fonctionnement urbain et la perception de l'espace est utile pour évaluer, par exemple, les densités de circulation en relation avec les risques accidentogènes liés à l'usage de la voiture.

II Propositions d'aménagements dans les documents d'urbanisme pour la prise en compte de la sécurité routière

II.1 Le fonctionnement urbain

- favoriser la mixité des fonctions (habitat, équipements publics, activités économiques-commerces, bureaux, artisanat, etc...), proscrire l'étalement urbain et le mitage, préférer une densification des centres, pour produire un urbanisme nécessitant seulement des déplacements sur de courtes distances, en évitant de couper ou d'emprunter en partie une voie principale,
- en matière d'urbanisation nouvelle : porter une attention particulière à l'implantation des équipements générateurs de déplacements (établissements scolaires, sanitaires, commerces, etc...), éviter toute urbanisation susceptible de conduire à multiplier les accès sur les voies principales, préconiser pour tous les terrains issus d'une division parcellaire, un accès unique commun,
- intégrer dans les options d'aménagement la possibilité de créer des liaisons douces continues et maillées desservant au mieux les commerces, équipements publics, anticiper sur les besoins en stationnement...

II.2 La perception de l'espace

- le document d'urbanisme pourrait préciser les formes urbaines en rapport avec l'usage de la route. Le type de constructions autorisées (habitat, commerce), le recul par rapport à la voirie et la longueur des alignements droits peuvent être des facteurs d'insécurité routière,
- les caractéristiques de la voirie (tracé en plan et profil en travers : ex largeur des trottoirs, création de pistes ou bandes cyclables, largeurs de chaussée) seront définies selon la vocation de l'espace public concerné : centre-ville, liaison inter-quartiers, quartier, zone mixte (habitat, activités économiques, équipements publics etc.), et auront une incidence sur les vitesses autorisées,
- les entrées de ville doivent être traitées avec une grande attention : interdire ou limiter toute urbanisation susceptible de conduire à un développement linéaire de la zone agglomérée le long d'une des voies principales et préférer une extension en profondeur à partir des voiries secondaires existantes ou à créer.

II.3 Les déplacements

En parallèle à l'élaboration du document d'urbanisme, la commune pourrait engager une réflexion sur la mobilité des populations en terme de choix de mode de transport et donc d'alternative (marche, vélo et transports en commun), de choix d'itinéraires, ainsi que sur la signalétique pertinente et cohérente des sites et équipements ainsi qu'une signalisation directionnelle fiable.

De manière générale, une approche de type plan de déplacements urbains/plan local de déplacements, quand elle existe à l'échelle intercommunale, peut être mise à profit pour adapter le document d'urbanisme dans différents domaines, notamment la sécurité routière.