

INFORMATIONS UTILESANNEXE 1L'accidentalité sur la commune de LAVANCIA-EPERCY

L'étude d'accidentalité porte sur la période de 2005 et 2014, soit 10 ans.

6 accidents ont eu lieu sur la commune, hors agglomération. Le bilan humain fait état de 3 tués, 6 blessés hospitalisés et 5 blessés légers.

Les données sont extraites du logiciel « CONCERTO » de l'observatoire départemental de la sécurité routière qui tient compte des accidents mortels et corporels. Les accidents corporels, sans victime, ne sont pas répertoriés. voir fiche accidentalité ci-jointe.

Le bilan humain fait état :

NOMBRE D'ACCIDENTS	N° INFRASTRUCTURES	AGGLOMERATION	HORS AGGLOMERATION
1	RD n° 436		2 blessés légers
1	RD n° 436		1 tué
1	RD n° 436		1 blessé hospitalisé
1	RD n° 436		2 blessés hospitalisés
1	RD n° 436		1 tué et 3 blessés hospitalisés
1	RD n° 437 (erreur PV) RD n° 436		1 tué et 3 blessés légers

Toutes les autorisations d'accès à la voirie départementale devront être délivrées par le directeur du service gestionnaire de la voirie si un nouvel accès génère un trafic propre à compromettre la sécurité ou la conservation de la route départementale en zone à urbaniser.

L'attention de la commune est attirée sur la nécessité de réfléchir aux conséquences de ses choix d'urbanisation en terme de sécurité routière, pour l'ensemble de sa voirie.

Aussi, il faut limiter l'urbanisation linéaire le long des routes, éviter les projets engendrant des accès automobiles privés sans visibilité suffisante ou toute forme urbaine inadaptée à la perception de l'agglomération par les automobilistes.

Pour une meilleure cohérence des limitations de vitesse avec leur environnement

Les usagers motorisés expriment fréquemment des difficultés à appréhender la limitation de vitesse qu'ils doivent respecter en un lieu donné. Le manque de cohérence entre la vitesse réglementaire et les caractéristiques de l'environnement urbain circulé est souvent invoqué. Cette fiche propose un cadre général pour accompagner les collectivités dans la définition de limitations de vitesse cohérentes avec les caractéristiques des voies, leurs aménagements, leurs fonctions et usages et l'environnement urbain.

ANNEXE 2

(Proposition de rédaction)

LE REGLEMENT ECRIT

D'une manière générale, les articles 6, 11, 12 et 13 pourraient intégrer les éléments ci-dessous au titre de la **sécurité routière** :

Article 6 : implantations par rapport aux voies et emprises publiques

Un recul pourrait être imposé pour assurer la visibilité en carrefour ou en courbe (si cela se présente).

Article 11 : aspect extérieur des constructions et de leurs abords

L'aspect extérieur des constructions sera de nature à ne pas nuire à l'efficacité de la signalisation routière, ni détourner l'attention des automobilistes au point de créer une situation dangereuse. Il en est de même des publicités, enseignes et pré-enseignes (art. L581 Code de l'environnement).

Article 12 : obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

Pour éviter le stationnement sur la voie, il est important de préciser que le recul de 5 mètres doit permettre le stationnement des véhicules des riverains sur la propriété et non sur la voie publique).

Article 13 : obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aire de jeux et de loisirs, et de plantations

Si triangle de visibilité à respecter (notamment aux intersections et courbes) indiquer les contraintes sur les plantations (haie de hauteur limitée à 1 m sur 50 m, pas d'arbre à moins de 2 mètres de la limite d'emprise et aucune saillie sur le domaine public).

La définition d'une agglomération :

La gestion des limitations de vitesse en entrée et en sortie d'agglomération constitue également un enjeu important. La transition entre milieu interurbain et urbain (et réciproquement) implique que l'utilisateur adapte, de manière importante, sa vitesse au nouvel environnement qu'il rencontre. Le bon positionnement des panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération contribue à crédibiliser le bien fondé de la limitation de vitesse et donc son respect par l'utilisateur.

L'article R110-2 du code de la route définit l'agglomération comme l' « *espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés, et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde* ».

L'urbanisation constitue le principal signe d'entrée en agglomération.
L'espace bâti se caractérise alors par :

- un espacement réduit entre bâtiments (typiquement moins de 50 mètres) ;
- des bâtiments proches de l'emprise de la voirie ;
- une fréquence significative d'accès riverains.

Il s'accompagne le plus souvent des aménagements suivants :

- le début des aménagements piétons (trottoirs...) ;
- un éclairage public de type urbain ;
- du mobilier et des plantations à caractère urbain...

Ce sont autant de codes qui créent une rupture visuelle, un effet de porte et aident à marquer la rupture avec le milieu interurbain.

Les panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération sont posés en vis-à-vis, sur l'accotement droit, à moins de 100 mètres (valeur indicative) de l'espace bâti et des éléments qui caractérisent l'existence de l'agglomération.

La commune devra, dans les parties urbanisées, améliorer la lisibilité des différentes rues et places pour le confort des automobilistes, aménager des effets de porte aux différentes entrées de l'agglomération afin de modérer la vitesse des conducteurs.

PS : la plupart des communes ont pour projet de faire construire un lotissement en dehors de l'agglomération et de réaliser un aménagement de type « plateau » au niveau d'un carrefour menant au futur lotissement. Elles veulent par la suite déplacer leur panneau d'agglomération, car elles estiment que les véhicules roulent à vive allure et demandent à déplacer celui-ci pour « faire ralentir les véhicules ».

Le positionnement des panneaux d'entrée d'agglomération éloigné du bâti dense a pour effet d'induire une incompréhension pour les usagers vis à vis de la limitation de vitesse à 50 km/h dans un environnement ne le justifiant pas, et donc accentue le non respect de la limitation de vitesse.

Il est très important de réfléchir en amont sur les O.A.P. (orientations d'aménagement paysagères).

De plus, lors des aménagements liés aux infrastructures, de revoir éventuellement « les obstacles latéraux ».

Le réseau viaire

La commune de LAVANCIA-EPERCY est traversée par les routes : RD n° 298 – 357 - 436 et par diverses voies communales.