

Quelques ressources utiles

Les ouvrages de référence produits par les services techniques de l'Etat sont :

- sécurité des routes et des rues
- ville plus sûre, quartiers sans accidents
- modération de la vitesse en agglomération zone 30
- section 70 en agglomération
- recommandations pour les aménagements cyclables
- guide des carrefours urbains
- aménagements des carrefours interurbains

Concernant certains dispositifs pouvant améliorer la sécurité, voici quelques données utiles :

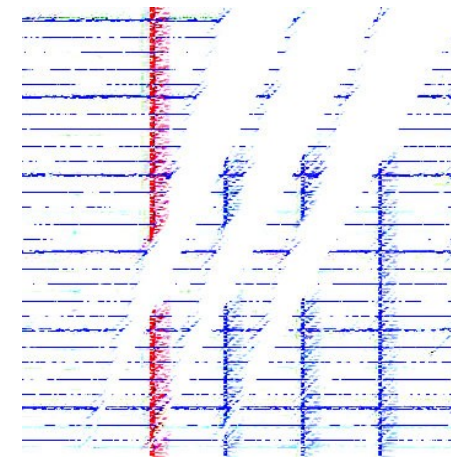
- ralentisseurs : guide relatif aux ralentisseurs de type dos d'ânes et trapézoïdal édité par le CERTU et le guide des coussins et plateaux édités également par le CERTU.
- zones 30 : décret du 29/11/90 sur les limitations de vitesse et la circulaire d'application, le guide modération de la vitesse en agglomération, le guide zone 30, édité par le CETUR.
- limites d'agglomérations : les recommandations sur les limites d'agglomérations devront être prises en compte (type de panneau, implantation...).
rappel: le préfet a demandé aux maires

d'abandonner toutes les limitations de vitesses différentes de 30, 50 et 70 km/h en urbain. La signalisation en place doit être pertinente et cohérente.

- équipements de la route : tous les équipements de la route tel que le marquage et ses produits, les balises, les portiques les potences, les haut mats, les panneaux de signalisation de tous type, les glissières et barrière de sécurité mise en place sur ou le long des routes quelque soit le gestionnaire doivent être homologués et certifiés (voir les répertoires de ces produits dans Association pour la qualification des Équipements de la Route ASQUER qui est mandaté par AFNOR pour le droit d'usage de la marque NF) Toute la signalisation routière doit être posée conformément aux 8 parties de l'Instruction interministérielle sur la signalisation.
- le guide "améliorons la qualité de la signalisation verticale" sera utile pour toute la signalisation directionnelle et de police (édité par le SETRA et le CERTU). Sur Internet, toute la signalisation routière peut être trouvée sur le site www.securite-routiere.equipement.gouv.fr

Tous ces guides sont consultables à la cellule ingénierie du transport, risque et sécurité (IRT) de la DDE de l'Oise.

Direction
Départementale
de l'Équipement
de l'Oise



Les Cahiers de l'Oise

Huit pages pour une connaissance prospective des territoires

n°11 – avril 2007

Quelques recommandations de sécurité routière en urbanisme

La Sécurité Routière est l'une des priorités gouvernementales depuis de nombreuses années. Si des améliorations significatives ont déjà été constatées, les drames de la route restent encore trop importants.

Dans les communes, les piétons, cyclistes paient un lourd tribut de leur proximité avec les automobiles et les poids lourds. De nombreuses actions sont donc menées afin de diminuer leur vulnérabilité.

De même, les espaces bâtis sont un point de rencontre incontournable de l'ensemble des usagers de la route. Il est donc essentiel que les communes soient impliquées dans la sécurité routière.

L'aménagement des traversées d'agglomérations est un levier possible. Il faut donc repenser la ville comme un espace à vivre où chaque usager de la route doit circuler en toute sécurité. Les documents d'urbanisme sont l'occasion pour chaque communes d'une réflexion où aménagement rime avec sécurité.



Directeur de la publication :
Alain DE MEYERE
Réalisation – impression :
Dépôt légal et ISSN en cours
DDE de l'Oise
Bld Amyot d'Inville
BP 317 - 60021 Beauvais Cx
ml : dde-oise@equipement.gouv.fr



Réalisation et contact :
Service Transports, Risques et Sécurité
Jean-François BILLAUX
Chef de la Cellule de la sécurité routière
Hélène REGNOUARD (03 44 06 50 44)
ml : Helene.Regnouard@equipement.gouv.fr

Objectifs du Plan Local d'Urbanisme en sécurité routière

La mise en œuvre d'une politique d'aménagement intégrant la sécurité routière nécessite d'établir à partir des données communales des objectifs qui déclineront :

- la prise en compte des conclusions de l'approche accidents
- la prise en compte des usagers vulnérables

Dans le cadre du PLU, la commune aura une réflexion à mener permettant de :

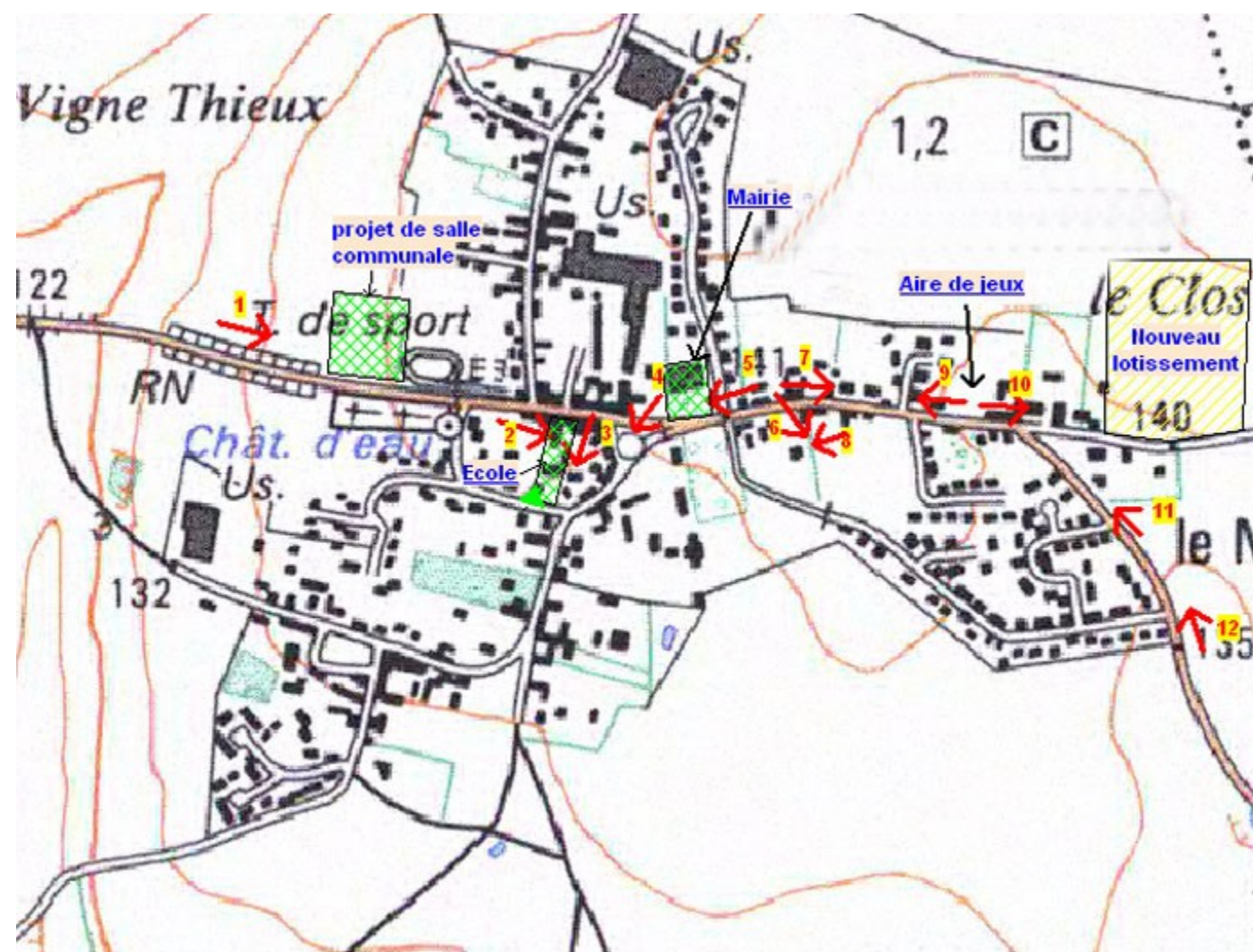
1 - rendre sûrs et favoriser les déplacements actuels et à venir pour les piétons et les deux roues, en particulier les cheminements des jeunes vers les équipements qui leur sont destinés: écoles... et les cheminements des parcs de stationnement vers les équipements publics ou

privés

2 - développer le réseau de cheminement pour ces usagers et éventuellement en affecter une partie exclusivement à leur usage

Le PLU devra intégrer les conclusions de cette réflexion dans toutes les composantes du dossier.

- l'affectation des voies peut également faire l'objet d'une attention particulière. Il ne s'agit pas là de concevoir un plan de modération de la vitesse mais d'en jeter les bases, à savoir analyser le réseau viaire existant et à venir, analyser les limites légales de l'agglomération (panneau d'entrée et de sortie) par rapport aux limites (actuelles et futures) perceptibles par les usagers et analyser les éventuels écarts au regard du présent et de leur devenir pour décider de l'affectation des voies



La localisation des sites sensibles peut être fait par le biais d'un reportage photographique

Des aménagements possibles : les miroirs

Le miroir peut être utilisé sous certaines conditions :

- mise en place d'un régime de priorité avec obligation d'arrêt « stop » sur la branche du carrefour où les conditions de visibilité ont entraîné l'utilité du miroir,
- distance entre la ligne d'arrêt et le miroir inférieure à 15 m,
- trafic essentiellement local sur la route où est implanté le « stop » précité,
- limitation de vitesse sur la route prioritaire inférieure ou égale à 50 km/h,
- implantation à plus de 2,30 mètres de hauteur.

Les miroirs doivent être inclus sur un fond :

- carré s'il s'agit d'un miroir rond (le côté du carré a une longueur égale à une fois et demie le diamètre du miroir),
- rectangulaire ou carré s'il s'agit d'un miroir rectangulaire ou carré (les côtés du fond

ont une longueur égale à une fois et demie celle du miroir).

Le fond ainsi doit être rayé noir et blanc, chaque raie mesurant 5cm de largeur. Il ne faut pas utiliser de miroir plan.

Il est possible de se référer à l'article 14 de la 1^{ère} partie du livre 1 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.



Un miroir bien placé peut sécuriser un trajet difficile

Un élément à intégrer : les obstacles latéraux

D'une manière générale, chaque commune doit veiller à apporter un soin particulier au traitement des obstacles latéraux.



Rappelons que nombre d'accidents de la route se produisent contre un obstacle latéral et particulièrement :

- sur une route départementale classée à grande circulation ou à fort trafic
- dans une zone d'accumulation d'accidents
- dans une section de route en courbe
- ou quand l'obstacle est situé trop près du bord de chaussée.

Ces obstacles sont susceptibles d'aggraver, en cas de heurt, les conséquences d'un accident.



Voici quelques exemples à envisager :

- éloignement au maximum les poteaux EDF et Télécom du bord de la chaussée et dans la mesure du possible prévoir une mise sur poteaux communs des lignes,
- chanfreinage des têtes de buse,
- suppression et remplacement des bornes point de repère ou GDF en matériaux durs par des bornes en plastique, des panneaux de signalisation en matériaux durs par des panneaux aux normes,
- suppression des entrepôts sauvages, du stockage provisoire des arbres sur l'accotement,
- traitement des ponceaux soit en mettant en place un dispositif de retenue, soit en supprimant le ponceau et en implantant éventuellement un garde-corps.



Objectifs du Plan Local d'Urbanisme en sécurité routière

- **le gabarit à préserver**
la sauvegarde des itinéraires de transports exceptionnels est une nécessité économique pour de nombreuses industries ainsi que pour la circulation ou le transport de véhicules spéciaux (travaux publics, grues, engins agricoles). Il conviendra donc de maintenir au mieux toutes les possibilités routières existantes. Chaque gestionnaire du réseau devra réagir en conséquence à tous projets d'aménagement touchant au gabarit et aux obstacles, aux rayons des carrefours giratoires, aux poids et à la répartition des charges.
- **le traitement des accès**
Il s'agit là d'analyser les modalités de desserte des propriétés riveraines.
- *Pour les routes nationales ou les routes départementales classées à grande circulation*, on appliquera le principe suivant: tout automobiliste qui sort d'un accès doit disposer du temps nécessaire
- pour s'informer de la présence d'un autre usager, décider de sa manœuvre, démarrer et réaliser son insertion sur la route avant qu'un véhicule initialement masqué ne survienne. Ce temps est estimé à 8 secondes et ne doit dans tous les cas jamais être inférieur à 6 secondes qui est le minimum impératif. On veillera à éviter le développement linéaire de l'agglomération le long des routes principales.
- Hors agglomération, on n'admettra pas la création d'accès nouveaux en dehors des aménagements d'ensemble faisant l'objet d'équipements adaptés organisant le raccordement des voiries secondaires au réseau des routes principales dans de bonnes conditions de sécurité.
- Pour les routes secondaires (les autres routes et les voies communales), on essaiera de respecter le principe énoncé ci-dessus.

Diagnostic préalable

Une analyse du fonctionnement urbain devra être faite au préalable; elle portera entre autres sur:

- l'analyse des accidents
- la circulation
- les projets d'aménagement urbain et de voirie
- les points singuliers (sorties d'écoles)

A noter que les accidents recensés par les services de l'Etat sont uniquement les accidents corporels de la circulation car ce sont les seuls qui sont relevés sur place par les forces de l'ordre et qui donnent lieu à procès verbal.

Les accidents matériels sont recensés par les assurances des propriétaires des véhicules et ne donnent pas lieu à un recensement.

Les accidents corporels de la circulation sont liés à l'importance du trafic (il faut toujours comparer les quantités d'accidents survenus au regard de l'importance de la circulation).

La gravité des blessures est codifiée de la façon suivante:

- BNH ou blessé non hospitalisé: la victime a passé moins de 24 heures suivant l'accident à l'hôpital (anciennement blessé léger)
- BH ou blessé hospitalisé: la victime a passé au moins 24 heures suivant l'accident à l'hôpital)
- T ou tué: la victime est décédée dans les 30 jours suivant l'accident

Les limites d'agglomération fixent le périmètre d'étude

Selon l'article R411-2 du Code de la Route, les limites d'agglomérations sont fixées par arrêté du maire.

L'article 1 du Code de la Route donne comme définition de l'**agglomération**, 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 la traverse ou qui la borde.

L'espace bâti est un espacement entre bâtiments de moins de 50 mètres

- contient des bâtiments proches de la route
- a une longueur d'au moins 400 m
- possède une fréquence significative d'accès riverains

Les limites d'agglomération ont des effets:

- au titre du code de la route
- au titre de l'occupation du domaine public
- au titre de l'urbanisme
- au titre de la publicité
- au titre de la police



Les panneaux de limitation de l'agglomération sont obligatoirement de type EB10 (entrée) et EB20 (sortie) et ce sont les seuls réglementaires. Ils doivent être posés à moins de 100 mètres du bâti et sur

l'accotement droit. Sur les routes importantes ou en cas de mauvaise visibilité, un doublement est possible sur la gauche de la chaussée.

Les panneaux EB10 et EB20 ne peuvent être complétés que par les seuls signaux AB6 ou AB7 (itinéraire à caractère prioritaire), B14 (vitesse prescrite), E31 ou E32 (qui indiquent le nom d'un lieu-dit ou d'une rivière), à l'exclusion de tout autre signal ou indication. Ceci fait suite à l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes.



Attention:

Il est inutile de positionner à l'entrée d'agglomération un panneau de limitation de vitesse à 50 km/h car c'est le régime général de la limitation de vitesse en agglomération.

Dès lors qu'à l'une des entrées d'agglomération, une prescription a été mise en place, elle doit être reprise à chaque entrée d'agglomération.

Les critères de qualité de la signalisation

La signalisation doit être:

- visible



- **lisible** : on doit réduire et simplifier les indications au maximum et, le cas échéant, répartir les signaux sur plusieurs supports échelonnés.



- **Uniforme** : l'uniformité implique l'interdiction d'utiliser, sur toutes les voiries, des signaux non réglementaires.
- **homogène** : l'homogénéité exige que, dans des conditions identiques, l'utilisateur rencontre des signaux de même valeur et

de même portée, implantés suivant les mêmes règles.

- **Simple** : la simplicité s'obtient en évitant une surabondance de signaux qui fatigue l'attention de l'utilisateur, lequel tend alors à négliger les indications données ou même ne peut les lire, les comprendre ou les enregistrer.



- **continue**: (ne s'applique qu'à la signalisation de direction) : la continuité des directions signalées, assurée sur les routes importantes par la coordination effectuée à l'échelon de l'Administration Centrale, doit être recherchée sur toutes les autres routes en réalisant localement entre services les liaisons nécessaires.
- **cohérente** avec l'usage, avec les règles de circulation.
- **concentrée**: lorsqu'il est indispensable que plusieurs signaux soient vus en même temps, on doit les implanter de façon que l'utilisateur puisse les apercevoir d'un seul coup d'œil, de jour comme de nuit.

