

## SECURITE DES ACCES SUR VOIES PUBLIQUES

**Dans un premier temps**, il convient de vérifier s'il existe une interdiction d'accès pouvant résulter du statut de la voie ou d'autres servitudes. S'il existe plusieurs dessertes possibles l'accès se fera sur la voie la moins fréquentée.

**Dans un deuxième temps**, s'il n'existe pas d'interdiction d'accès, il faut vérifier s'il peut être réalisé dans de bonnes conditions de sécurité. En effet, si l'accès présente un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celles des personnes l'utilisant, l'autorisation de construire sera refusée sur la base de l'article R111.4 du Code de l'Urbanisme. Il est donc nécessaire de déterminer si un accès présente des risques pour la sécurité ou non.

### PRINCIPE

L'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 (minimum impératif).

Dans ces conditions, l'appréciation de la sécurité de l'accès se déduit du tableau suivant :

<b>ROUTE PRINCIPALES</b> (routes nationales à 2 voies, route départementales du réseau vert, orange, autres route départementales supportant un trafic supérieur à 1000 véhicules/jour)					
Vitesses respectée par 85% des usagers (1)		Distance de visibilité (2) minimale = 6Xv85	↗	Distance de visibilité (2) normale = 8xv85	
30 km/h	DANGEREUX	<b>50 m</b>	MEDIOCRE	<b>67 m</b>	BON
50 km/h	DANGEREUX	<b>83 m</b>	MEDIOCRE	<b>111 m</b>	BON
70 km/h	DANGEREUX	<b>117 m</b>	MEDIOCRE	<b>156 m</b>	BON
90 km/h	DANGEREUX	<b>150 m</b>	MEDIOCRE	<b>200 m</b>	BON

- (1) En règle générale, on considérera que cette vitesse est égale à la vitesse autorisée.
- (2) Les recommandations ministérielles pour l'aménagement des routes principales (ARP) imposent de mesurer cette distance depuis un point d'observation situé à 1m de hauteur et 4 m en retrait du bord de la chaussée, avec un point observé situé à 1 m de hauteur de l'axe de chacune des voies de circulation.

**IMPORTANT** : Le Conseil Général pour les réseaux vert et orange des routes départementales, et l'État pour les sections de routes nationales où les accès ne sont pas interdits, exigent en outre :

- Un ou des accès communs pour tout découpage de parcelle, avec regroupement éventuel des accès préexistants,

- Pour des opérations d'aménagement engendrant un trafic significatif (installations à caractère industriel, agricole, commercial ou artisanal), la création de carrefours tourne à gauche, giratoire, ou autres équipements appropriés au trafic concerné, à financer par le maître d'ouvrage d'aménagement.

**ROUTES SECONDAIRES** (On considérera comme routes secondaires, toutes les routes non citées dans le tableau précédent, y compris les voies communales).

Les distances à respecter sont les mêmes que sur les routes principales, car il n'y a pas de raison que les usagers de routes secondaires aient des réactions plus rapides. Par contre, compte-tenu du trafic plus faible, on pourra accepter plus souvent que pour les routes principales, des conditions médiocres pour l'accès d'un particulier lorsqu'un aménagement plus sûr serait d'un coût très élevé.

Pour les routes secondaires, la vitesse de référence est à fixer par le contrôleur local contrôleur local.

Enfin, les recommandations de l'ARP ne s'appliquant pas pour les routes secondaires, on considèrera que le point d'observation est situé à 1 m de hauteur et 2 m en retrait du bord de la chaussée.

**IMPORTANT** : Il convient également que la visibilité, si elle est correcte au droit de l'accès, soit maintenue en cas de création de clôture végétale ou en dur. Cette contrainte devra donc également être prise en compte lors de l'élaboration du projet de construction.