

La question de la sécurité routière doit être intégrée tout au long de l'élaboration du PLU(i) tant au niveau du diagnostic inclus dans le rapport de présentation, que du PADD et du règlement .

En effet, les choix effectués pour le développement de l'urbanisation ont des conséquences directes sur les besoins de déplacements et donc sur les conditions de sécurité routière dans la commune. Au-delà des caractéristiques des infrastructures, le document d'urbanisme peut ainsi avoir une incidence sur la sécurité routière, par le choix des zones de développement, par les modalités de déplacement offertes aux usagers, par la perception du danger en zone bâtie et par les conditions de fluidité du trafic.

A titre d'exemples d'interaction sécurité routière / aménagement du territoire, il convient de :

- limiter l'urbanisation diffuse et l'étalement urbain ;
- privilégier l'urbanisation sur des axes secondaires ;
- optimiser l'emplacement d'un pôle générateur de déplacements ;
- limiter l'éloignement de pôles générateurs ;
- favoriser la création de liaisons sûres et confortables en intégrant les déplacements doux;
- éviter de générer des mouvements transversaux ;

Vous trouverez en **pièce jointe 01** une liste et une carte de la répartition géographique des accidents corporels liés à la route.

L'analyse de ces données doit se conduire dans la perspective des aménagements futurs afin de déterminer dans quelle mesure ils peuvent à minima ne pas dégrader la situation actuelle au mieux l'améliorer.

De cette prise en compte, la résultante d'une baisse de l'accidentologie semblerait logique et répondra au moins à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.