



# PAC

## PORTER A CONNAISSANCE

Politique publique prioritaire de l'État, la sécurité routière fait l'objet d'un programme pluriannuel d'actions dont l'un des objectifs, au-delà du contrôle et de la sanction des comportements fautifs, est de faire émerger une culture tournée vers la prévention. Le Grenelle de l'Environnement a aussi mis en avant le développement des nouvelles technologies d'information et de communication. L'aménagement numérique des territoires doit être intégré au projet territorial.

A ce titre, les auteurs des documents d'urbanisme doivent se mobiliser car ils peuvent agir en posant les principes de base susceptibles d'assurer un haut niveau de sécurité routière, à savoir :

- la prise en compte des usagers vulnérables
- l'affectation des voies avec le souci d'un rééquilibrage des usages entre circulation et vie locale pour les voies traversant l'agglomération
- la vérification de la cohérence entre l'affectation des voies existantes ou projetées et leurs

caractéristiques afin que les usagers adaptent leur comportement.

Concrètement, l'écriture du document doit être l'occasion d'analyser les accidents intervenus ces dernières années, tout en évaluant l'impact en terme de sécurité des projets d'aménagement ou de voirie, une attention particulière devant être portée aux endroits où se concentrent des usages particulièrement vulnérables, tels que les sorties d'écoles ou parcs de stationnement.

Sur le fond, le document d'urbanisme approuvé doit notamment permettre d'éviter :

- des extensions urbaines reliées à l'agglomération seulement par la route
- un recul trop important des constructions élargissant le champ visuel, et donc les vitesses
- des alignements droits trop longs
- la multiplication des accès nouveaux sur les voies principales de circulation
- de contraindre le développement des nouvelles technologies d'information et de communication.

FICHE n° 6

LES MOBILITÉS

### Routes à grande circulation

Le territoire de la commune de Longueil Sainte Marie est traversé par la RD13, 26, 155, 156, 200 et 522 ainsi que la RN31 et l'autoroute A1. La RN 31 est classée route à grande circulation.

Pour information, le classement des routes à grande circulation est défini dans le décret n°2010-578 modifiant le décret n°2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation du 31 mai 2010.

### Transports exceptionnels

Pour l'autoroute A1, un itinéraire carte de France de 1ère catégorie est signalé. Pour les RD155, 156, 26 et 200, des itinéraires de transit avec itinéraire précis 2ème et 3ème catégorie très empruntés sont signalés.

*(Pour mémoire, dans l'hypothèse où un itinéraire transports exceptionnels serait recensé, il convient de maintenir au mieux les possibilités existantes. En effet, ces itinéraires sont une nécessité économique pour de nombreuses industries ainsi que pour la sécurité de la circulation de certains véhicules spéciaux, tels que les grues ou engins agricoles)*

### Comptages

Des données fournies par le Conseil Départemental de l'Oise, il ressort pour :

- La RD200, classée route de 1ère catégorie, près de 14 425 véhicules par jour étaient recensés en 2014, dont 9,8 % de poids lourds, pour le PR 36 et 21 649 véhicules par jours, dont 8,4 % de poids lourds, pour le PR 43 ;
- La RD13, classée en 3ème catégorie, 1 825 véhicules par jour étaient recensés en 2014, dont 4,4 % de poids lourds pour le PR 7 et 2 682 véhicules recensés, dont 5 % de poids lourds, pour le PR 9 ;
- La RD155, classée en 3ème catégorie, près de 4 933 véhicules par jour étaient recensés en 2015, dont 10,7 % de poids lourds, pour le PR 1, 5 430 véhicules, en 2014, dont 11,5 % de poids lourds pour le PR 1.5 et 3 321 véhicules par jour, dont 5,4 %, pour le PR 3 ;
- La RD26, classée en 4ème catégorie, près de 1 734 véhicules par jour étaient recensés en 2014, dont 5,8 % de poids lourds pour le PR 11 et 1 850 véhicules, dont 6,3 % de poids lourds, pour le PR 18 ;

- La RD156, classée en 4ème catégorie, près de 1 301 véhicules par jour étaient recensés en 2015, dont 12,2 % de poids lourds, pour le PR 1.

### **Accidentologie**

Sur la période courant du 1er janvier 2010 au 31 décembre 2014, 14 accidents ont été recensés dont :

- 10 sur l'autoroute A1, faisant 3 tués, 5 blessés hospitalisés et 11 blessés non hospitalisés ;
- 1 sur la RD156, faisant 1 tué ;
- 1 sur la RD13, faisant 1 blessé hospitalisé ;
- 1 sur le RD26, faisant 1 blessé hospitalisé ;
- 4 sur la RD200, faisant 4 blessés hospitalisés.

*(A noter que seuls sont ici comptabilisés les accidents corporels, sur la base des procès-verbaux établis par les forces de l'ordre. Les accidents matériels sont recensés par les compagnies d'assurance des propriétaires des véhicules, ces données n'étant pas disponibles dans le cadre du Porter à Connaissance)*

### **Réglementation routière**

À toutes fins utiles, même si ce point échappe au sens strict à une approche en terme d'urbanisme, il peut être utile de rappeler que différents ouvrages techniques ont été réalisés sur certains dispositifs de la réglementation routière. Ces ouvrages sont consultables en direction départementale des Territoires, service des transports, de la sécurité et des crises, en particulier :

- le guide relatif aux ralentisseurs de type dos d'ânes et trapézoïdal ;
- le guide des coussins et plateaux ;
- le guide des zones 30 relatif à la modération de la vitesse en agglomération ;
- le guide relatif à l'amélioration de la signalisation verticale.

### **Bruit des infrastructures de transport**

La loi du 31 décembre 1992, relative à la lutte contre le bruit, a mis en place un classement des voies de circulation terrestres existantes en fonction du trafic et de leurs caractéristiques sonores. Ce classement est réalisé par le Préfet.

- Il existe un arrêté de classement sonore du 28/12/1999 en catégorie 1 pour 300 m de part et d'autre pour la voie routière A1 et pour la voie ferrée LGV ;
- La RD 200 fait l'objet d'un arrêté de classement sonore en catégorie 2 pour 250 m de part et d'autre de l'échangeur A1 jusqu'à la limite de Rivecourt , ainsi qu'en catégorie 3 de 100 m de part et d'autre de la limite communale de Houdancourt jusqu'à l'échangeur A1 ;
- La voie ferrée Creil Jeumont fait l'objet d'un arrêté de classement en catégorie 2 pour 250 m de part et d'autre pour la voie ferrée LGV.

Pour information, une révision de ce classement est en cours sur le département.

### **Aménagement numérique**

Le Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN), porté par le Conseil Départemental de l'Oise, a été approuvé le 21 mai 2012. Il est téléchargeable à partir du [site internet du Conseil Départemental](#).

Même s'il n'existe pas de lien de prise en compte ou de compatibilité entre le SDTAN et les documents d'urbanisme, une certaine cohérence s'avère nécessaire si la collectivité souhaite pouvoir bénéficier d'une aide financière.

Le rapport de présentation du PLU devra comporter un diagnostic en terme d'aménagement numérique du territoire. Sur ce point, je vous invite à consulter le [site internet](#) du centre d'études technique de l'équipement du ministère de l'Écologie.

## **Circulations douces**

La commune de Longueil-Sainte-Marie est concernée par les GR124 A et 225 inscrits au plan départemental de tourisme pédestre. L'ancienne ligne de chemin de fer « ESTREES-LONGUEIL » inscrite au PDIPR a été aménagée en voie verte.

## **Mobilité durable**

La DREAL Picardie, en partenariat avec les DDT(M), les CAUE, l'ADEME et les agences d'urbanisme a produit le Référentiel Urbanisme et Déplacements. Ce guide a pour but d'améliorer la prise en compte de la mobilité et des déplacements dans les documents d'urbanisme. Il présente des pistes de réflexions mais aussi des exemples de bonnes pratiques.

Il est disponible sur le [site internet de la DREAL](#).

Le Conseil Départemental de l'Oise a élaboré un programme d'actions en matière de mobilité repris dans son [Plan départemental pour une mobilité durable](#).