



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 Mont-L'Evêque est traversé par la RD 134, 330, 330a et 1324. La RD 1324 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 la RN 330 un itinéraire carte de France de 1^{ère} et 2^{ème} catégorie ainsi qu'un itinéraire de transit 2^{ème} et 3^{ème} catégorie avec un itinéraire précis très emprunté sont signalés.

Pour la RD 1324 un itinéraire carte de France 1^{ère} catégorie ainsi que les arrivées locales à CREPY EN VALOIS (services techniques) – DUVY (poste EDF) – BARBERY (chantier Colas) – BEAURAIN LES NOYON sont signalés.

Pour la RD 330 et la RD 134 rien n'est à signaler.

(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 Général, il ressort pour :

- La RD 134, classé en 5^{ème} catégorie, en moyenne 189 véhicules par jour étaient recensés en 2009 dont 4 % de poids lourds.
- La RD 330, classée en 3^{ème} catégorie, hors agglomération : en moyenne 3983 véhicules par jour étaient recensés en 2009 dont 3 % de poids lourds ; et en agglomération : 4386 véhicules étaient recensés en 2011 dont 4 % de poids lourds.
- La RD 330a, classée en 3^{ème} catégorie, en moyenne 3203 véhicules par jour étaient recensés en 2009 dont 4 % de poids lourds.
- La RD 1324, classée en 2^{ème} catégorie, en moyenne 8143 véhicules par jour étaient recensés en 2009 dont 11 % de poids lourds.

Accidentologie

Sur la période 2006-2010, 5 accidents ont été recensés dont :

- 2 sur l'A1 faisant 1 tué et 1 blessés non hospitalisé.
- 2 sur la RN 330 faisant 2 blessés hospitalisés.
- 1 sur la RD 330 faisant 1 blessé hospitalisé.

(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

A 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

Aménagement numérique

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

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 du centre d'études technique de l'équipement (<http://www.ant.developpement-durable.gouv.fr/>) du ministère de l'Écologie.