



PAC PORTER A CONNAISSANCE

PLAN LOCAL D'URBANISME

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.

A ce titre, les auteurs de PLU 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 rapport de présentation 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 PLU 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.

FICHE n° 6

Routes à grande circulation

Le territoire de la commune de la Neuville-en-Hez est traversé par la RD 55, la RD 89 RN 931 et la RN 31. Seule 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

La RN 31, itinéraire carte de France de 1ère et 2ème catégorie. Très peu de transit avec itinéraire précis sur la RN 31 entre Clermont et Beauvais dont la hauteur est limitée à 4m70.

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 que :

- la RD 55 classée en 5ème catégorie, plus de 400 véhicules par jour étaient recensés en 2008 dont 3 % de poids lourds.
- la RD 89 classée en 4ème catégorie, plus de 600 véhicules par jour étaient recensés en 2007 dont 3 % de poids lourds.
- la RD 931 classée en 3ème catégorie. Les comptages de trafic, effectués en 2009 relèvent :
 - entre la RD 9 et la RD 55, une moyenne journalière de 1 606 véhicules par jour étaient recensés dont 6 % de poids lourds.
 - entre la RD 55 et le hameau de Gicourt, une moyenne journalière de 2 161 véhicules par jour étaient recensés dont 4 % de poids lourds.

Accidentologie

Sur la période entre 2007 et 2011, 4 accidents ont été recensés : 1 sur la RD 55 faisant 3 blessés non hospitalisés, 2 sur la RD 931 faisant 2 blessés hospitalisés et 1 sur la VC faisant 2 blessés non 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)

LES DEPLACEMENTS

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

Mobilité

Le Schéma Départemental d'Aménagement Numérique du Territoire, porté par le Conseil Général de l'Oise, a été approuvé. Il est téléchargeable à partir du lien http://www.oise.fr/fileadmin/oise.fr/pdf/amenagement_territoire/Haut-debit/SDTAN-juin12.pdf. Il est également accessible depuis le portail : <http://treshautdebit.oise.fr>

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.