



# 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.

**F I C H E n° 6**

**L E S M O B I L I T É S**

### Routes à grande circulation

Le territoire de la commune de Crèvecœur-Le-Grand est traversé par les RD 106, 149 151, 151D, 615, 621 et 930. La RD 930 est classée route à grande circulation.

Pour information, le classement des routes à grandes circulations est défini dans le [décret n° 2010-578 modifiant le décret n° 2009-615 du 03 juin 2009, fixant la liste des routes à grandes circulation du 31 mai 2010.](#)

### Transports exceptionnels

Pour la RD 151, un itinéraire de transit 2ème et 3ème catégories est signalé.

Pour la RD 930, trois itinéraires très empruntés sont signalés : un itinéraire carte de France de 1ère et 2ème catégories ; un itinéraire de réseau départemental ; un itinéraire de transit 2ème et 3ème catégories.

*(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 RD 106, classée en 4ème catégorie, près de 1 041 véhicules par jour étaient recensés en 2014, dont 2,7 % de poids lourds au PR 2,000 ;
- La RD 149, classée en 3ème catégorie, aucune donnée de comptage disponible ;
- Les RD 151 et 151D, classée en 3ème (à partir du PR 39,472) et 4ème (jusqu'au PR 39,472) catégories, près de 1 795 véhicules par jour étaient recensés, dont 7 % de poids lourds au PR 35,000 ;
- La RD 615, classée en 5ème catégorie, aucune donnée de comptage disponibles ;
- La RD 621, classée en 5ème catégorie, aucune donnée de comptage disponibles ;
- La RD 930, classée en 3ème catégorie, près de 2 917 véhicules par jour étaient recensés en 2014, dont 9,7 % de poids lourds au PR 30,000.

## Accidentologie

Sur la période courant du 1er janvier 2005 au 31 décembre 2015, 6 accidents ont été recensés sur la commune :

- 2 sur la RD 149, faisant 1 blessé hospitalisé et 1 blessé léger ;
- 1 sur la RD 151, faisant 1 blessé hospitalisé ;
- 1 sur la RD 930, faisant 1 blessé hospitalisé ;
- 2 sur le réseau communal, faisant 3 blessés hospitalisés et 3 blessés légers.

*(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 à la Direction Départementale des Territoires (DDT), Service de la Sécurité, de l'Expertise et des Crises (SSEC), 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.

Un arrêté préfectoral, en date du 23 novembre 2016, établi à l'échelle du département de l'Oise, un classement en 5 catégories du niveau sonore des infrastructures routières, ainsi que les secteurs impactés par le bruit de part et d'autre des dites infrastructures.

Niveau sonore de référence Laeq (6h / 22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence Laeq (22h / 6h) en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
$L > 81$	$L > 76$	1	300 m
$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	2	250 m
$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	3	100 m
$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	4	30 m
$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	5	10 m

Aucune voie routière faisant l'objet d'un classement sonore n'est identifiée sur la commune.

L'arrêté préfectoral du 23 novembre 2016 est consultable sur le [site Internet de la Préfecture de l'Oise](#).

## 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 de l'Oise](#).

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 CEREMA](#) (Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement).

### **Circulations douces**

Le Département est compétent pour établir le Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR) ayant vocation à préserver les chemins ruraux, la continuité des itinéraires et ainsi à favoriser la découverte de sites naturels et de paysages ruraux en développant la pratique de la randonnée.

Le Conseil Départemental de l'Oise a adopté, le 16 décembre 2010, le Schéma Départemental des Circulations Douces (SDCD). Ce schéma vise notamment, à coordonner les initiatives et les projets locaux. Le Conseil Départemental a également, édité un guide technique des voies de circulation douce qui synthétise les données techniques, juridiques et administratives à l'attention des porteurs de projets. Le SDCD est accessible sur le site : [opendata.oise.fr](http://opendata.oise.fr), thématique « transports et déplacements ».

Le territoire de la commune de Crèvecœur-le-Grand est traversé par :

- le GR 125, inscrit au Plan Départemental de Tourisme Pédestre, adopté par le Conseil Départemental de l'Oise le 18 janvier 1990 ;
- l'itinéraire « Circuit en Oise normande », inscrit au Plan Départemental de Tourisme Équestre, adopté par le Conseil Départemental de l'Oise le 08 novembre 1991 ;
- l'ancienne ligne de chemin de fer « Crèvecœur / Saint-Omer-en-Chaussée », inscrite au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR) par décision du Conseil Départemental de l'Oise le 20 juin 2002 ;
- le circuit « La Vallée Madame », inscrit au PDIPR par décision du Conseil Départemental de l'Oise le 14 décembre 2009.

### **Mobilité durable**

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) des Hauts-de-France, 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](#).