

Le Porter à Connaissance

Mobilités et Numérique

Commune de Ribécourt-Dreslincourt

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.

Route à grande circulation

Le territoire de la commune de Ribécourt-Dreslincourt est traversé par les RD 40, 57, 624, 932 et 1032. Les RD 932 et 1032 sont classées « 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

Des données fournies par la Direction Départementale des Territoires (DDT), Service de la Sécurité, de l'Expertise et des Crises (SSEC), il ressort pour :

- la RD 932, un itinéraire « carte de France » de 1ère catégorie, ainsi qu'un itinéraire de transit de 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)

Comptage

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

- la RD 40, classée en 3ème catégorie, près de 3 084 véhicules par jour étaient recensés en 2017, dont 3,4 % de poids lourds au PR 3, sur la commune de Pimprez ;
- la RD 57, classée en 5ème catégorie, près de 1 278 véhicules par jour étaient recensés en 2017, dont 2,6 % de poids lourds au PR 2 ;

- la RD 624, classée en 5ème catégorie, près de 602 véhicules par jour étaient recensés en 2010, dont 5 % de poids lourds au PR 0,5 ;
- la RD 932, classée en 2ème catégorie, près de 16 069 véhicules par jour étaient recensés en 2017, dont 8,3 % de poids lourds au PR 19 et 7 706 véhicules par jour, dont 7,4 % de poids lourds au PR 19,5 ;
- la RD 1032, classée en 1ère catégorie, près de 17 253 véhicules par jour étaient recensés en 2017, dont 7,7 % de poids lourds au PR 15.

Accidentologie

Sur la période courant du 1er janvier 2006 au 31 décembre 2016, 32 accidents ont été recensés sur la commune Ribécourt-Dreslincourt, soit :

- 8 accidents sur la RD 40, faisant 1 tué, 6 blessés hospitalisés et 4 blessés non hospitalisés ;
- 3 accidents sur la RD 57, faisant 1 blessé hospitalisé et 2 blessés non hospitalisés ;
- 8 accidents sur la RD 932, faisant 9 blessés hospitalisés et 4 blessés non hospitalisés ;
- 7 accidents sur la RD 1032 faisant 8 blessés hospitalisés et 3 non hospitalisés ;
- 6 accidents sur le réseau communal, faisant 6 blessés hospitalisés et 1 blessé non hospitalisé.

(À 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 termes 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 et ferrées, 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 ≤ 81	71 < L ≤ 76	2	250 m
70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	3	100 m
65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	4	30 m
60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60	5	10 m

- la voie routière RD 1032 est classée en catégorie 2.

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

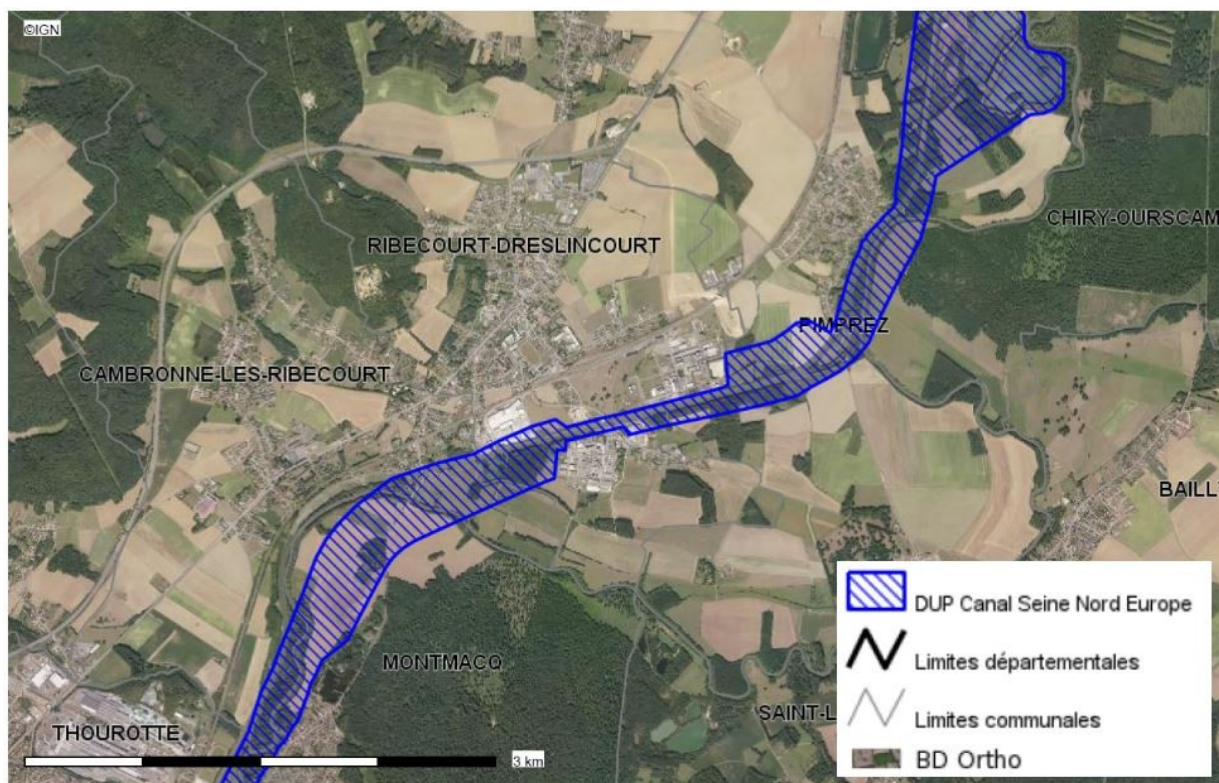
Réseau ferré

La commune de Ribécourt-Dreslincourt est traversée par la ligne Creil / Jeumont. La commune dispose d'une gare ferroviaire, située au Sud de la ville et à proximité de la Zone Industrielle.

Réseau fluvial

La commune de Ribécourt-Dreslincourt est concernée par le passage de l'Oise non canalisée, à la lisière Sud du territoire communal.

Le territoire communal de Ribécourt-Dreslincourt est concerné par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du Canal Seine-Nord-Europe (décret n° 2017-578 du 20 avril 2017).



Transport aérien

La commune de Ribécourt-Dreslincourt n'est concernée par aucune installation de transport aérien.

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, thématique « transports et déplacements ».

La commune de Ribécourt-Dreslincourt est concernée par le projet de Trans'Oise : tronçon Compiègne / département de la Somme (42 km).

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 Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement (*CAUE*), l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (*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 des Hauts-de-France](#).

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](#).

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 termes 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*).

(Fiche mise à jour le 27 juillet 2018 - © DDT de l'Oise)