

Communauté de Communes de la Plaine d'Estrées

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.

L'ensemble des éléments cartographiques et des données disponible à l'échelle communale est repris au sein des différentes annexes jointes à la présente fiche.

Route à grande circulation

Le territoire de la **Communauté de Communes de la Plaine d'Estrées (CCPE)** est traversé par les RD 10, 13, 26, 36, 60, 60D, 75, 80, 82, 101, 111, 111E, 122, 152, 155, 155D, 156, 161, 200, 521, 522, 523, 597 et 1017, ainsi que par la RN 31 et l'autoroute A 1 (**voir les annexes 1 & 2 : carte « IGN » du réseau viaire sur la CCPE ; localisation des voiries routières par communes**).

L'autoroute A 16, la RN 31, ainsi que les RD 200 et 1017 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 que l'autoroute A 1, la RN 31, ainsi que les RD 200 et 1017 sont identifiées en tant qu'itinéraires de transports exceptionnels (**voir l'annexe 3 : localisation des itinéraires de transports exceptionnels par voies et par communes**).

(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 routiers

Les données fournies par le Conseil Départemental de l'Oise concernant les campagnes de comptages routiers sont disponibles sur le site : opendata.oise.fr, thématique « transports et déplacements » (**voir l'annexe 4 : comptages routiers par voies et par communes en 2020**).

Accidentologie

Sur la période courant du 1er janvier 2016 au 31 décembre 2020, **66 accidents** ont été recensés sur le territoire de la **CCPE**. Ce qui totalise : 17 tués, 66 blessés hospitalisés et 26 blessés non hospitalisés (**voir l'annexe 5 : accidentologie par voies et par communes sur la période 2014-2018**).

(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.

Deux arrêtés préfectoraux, en date des 23 novembre 2016 et 30 août 2018, établissent 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

Des données fournies par la Direction Départementale des Territoires (DDT), Service de la Sécurité, de l'Expertise et des Crises (SSEC), il ressort que l'autoroute A 1, la RN 31, ainsi que les RD 155, 200 et 1017 sont identifiées au titre des nuisances acoustiques des transports terrestres. Il en va de même de la ligne LGV n° 226 000 « Gonesse – Lille-Frontière » et de la ligne ferroviaire n° 242 000 « Creil – Jeumont » (**voir l'annexe 6 : classement sonore par voies et par communes**).

Les arrêtés préfectoraux des 23 novembre 2016 et 30 août 2018 sont consultables sur le [site Internet de la Préfecture de l'Oise](#).

Réseau autoroutier

Le territoire de la **CCPE** est concerné par le passage de l'autoroute A 1, sur les communes d'Arsy, Canly, Chevrières, le Fayel, Francières, Longueil-Sainte-Marie, Montmartin et Remy.

Il intègre aussi plusieurs équipements autoroutiers, soit :

- des échangeurs autoroutiers vers la RN 31 et la RD 200 : Arsy (1), Canly (2), Longueil-Sainte-Marie (2) ;
- des gares de péages : Canly (1), Longueil-Sainte-Marie (1) ;
- des aires de repos : Chevrières (1), Longueil-Sainte-Marie (1), Remy (2).

Réseau ferré

Le territoire de la **CCPE** est concerné par le passage de **trois lignes ferroviaires régulières**, ainsi que trois voies de raccordement :

- * - la ligne LGV n° 226 000 « Gonesse – Lille-Frontière » : Arsy, Canly, Chevrières, le Fayel, Francières, Longueil-Sainte-Marie, Montmartin, Remy ;
- * - la ligne n° 242 000 « Creil – Jeumont » : Chevrières, Houdancourt, Longueil-Sainte-Marie, Rivecourt ;
- * - la ligne n° 232 000 « Ormoy-Villers – Boves » : Arsy, Canly, Estrées-Saint-Denis, Francières, Longueil-Sainte-Marie, Montmartin, Remy ;
- * - la voie de raccordement n° 243 300 « Rivecourt-Sud » : Longueil-Sainte-Marie, Rivecourt ;
- * - la voie de raccordement n° 243 301-1 « les Ageux » : Longueil-Sainte-Marie ;
- * - la voie de raccordement n° 245 300 « Rivecourt-Nord » : Longueil-Sainte-Marie, Rivecourt.

Le territoire de la **CCPE** est aussi concerné par la ligne de fret n° 317 000 « Clermont – Avrigny » (*anciennement ligne « Rochy-Condé – Soissons*), sur la commune d'Avrigny, ainsi que par plusieurs voies de services localisées sur les communes d'Avrigny, Chevrières, Estrées-Saint-Denis, Francières, Longueil-Sainte-Marie et Remy.

Des gares ferroviaires sont localisées sur les communes de Chevrières, Estrées-Saint-Denis et Longueil-Sainte-Marie, ainsi que des gares de fret sur les communes d'Avrigny et Longueil-Sainte-Marie.

Réseau fluvial

Le territoire de la **CCPE** est concerné par la présence de l'Oise, qui borde les communes de Houdancourt, Longueil-Sainte-Marie et Rivecourt.

Des installations portuaires sont localisées sur la commune de Longueil-Sainte-Marie (2).

Le territoire de la **CCPE** est aussi concerné par le projet de « mise au gabarit européen de l'Oise » (*MAGEO*) entre Creil et Compiègne (*arrêté de DUP du 22 avril 2022*), localisé sur les communes de Houdancourt, Longueil-Sainte-Marie et Rivecourt : [lien vers la DUP du projet MAGEO](#).

Transport aérien

Le territoire de la **CCPE** n'est concerné 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 ».

Le territoire de la **CCPE** n'est pas concerné par le tracé de la « Trans'Oise ».

Le territoire de la **CCPE** est traversé par plusieurs chemins de randonnées inscrits au PDIPR :

Chemins de grandes randonnées :

- * - GR 124A : Avrigny, Blincourt, Choisy-la-Victoire, Épineuse, le Fayel, Grandfresnoy ;
- * - GR 225 « le Tour du Compiègnais » : Blincourt, Choisy-la-Victoire, le Fayel, Grandfresnoy, Longueil-Sainte-Marie.

Chemins de randonnées équestres :

- * - Circuit équestre « chemin rural, dit le Chemin de la Montagne » : Grandfresnoy ;
- * - Circuit équestre « chemin rural, dit Allée de la Chapelle » : Grandfresnoy.

Chemins de petites randonnées :

- * - Chemin « la voie Estrées – Longueil » : Arsy, Canly, Estrées-Saint-Denis, Grandfresnoy, Longueil-Sainte-Marie, Moyvillers.

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 06 octobre 2022 - © DDT de l'Oise)