

Communauté de communes Avre Luce Noye

L'objectif, réaffirmé par la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, de réduction de l'usage de la voiture individuelle (« Pour le transport des personnes, l'État encourage le report modal du transport routier par véhicule individuel vers le transport ferroviaire, les transports collectifs routiers et les transports non motorisés. »), doit orienter les choix d'urbanisation vers une diminution des distances à parcourir (rapprochement fonctionnel), vers une incitation au report modal et vers l'encouragement des modes actifs.

La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités fixe également plusieurs objectifs: offrir des solutions de mobilité diversifiée pour répondre aux besoins des habitants, doter tous les territoires d'une autorité organisatrice de la mobilité, renforcer la coopération des acteurs publics de la mobilité pour assurer une réponse à l'échelle du bassin de mobilité quotidien des habitants, répondre aux enjeux de déplacements domicile-travail et apporter une réponse adaptée aux problèmes de mobilité des personnes les plus fragiles.

La thématique des déplacements est aujourd'hui partie prenante des politiques d'aménagement. Même si une commune ou une intercommunalité ne peut à elle seule enrayer la tendance à l'éloignement entre le lieu de résidence et le lieu de travail, elle peut néanmoins contribuer à infléchir les tendances en matière de mobilité en organisant les offres alternatives au tout voiture pour influencer sur la chaîne de déplacements.

Le guide « PLU et déplacements, analyse de cas et enseignements », élaboré par le CEREMA et paru en novembre 2015, constitue un outil dans l'élaboration d'un PLU. Il est téléchargeable via le lien :

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plu-deplacements-0>

Par ailleurs, les projets d'infrastructures routières qui auront une influence sur les déplacements sont consultables :

- sur le site internet de la DREAL des Hauts-de-France :

https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?page=rubrique&id_rubrique=1061

- sur le site internet du conseil départemental de la Somme :

<http://www.somme.fr/routes-deplacements-somme>

Les déplacements domicile-travail des habitants :

En 2018, le taux d'activité des 15-64 ans s'élève à 77,6 % (71,3 % au niveau départemental). On estime à 4 816 le nombre d'emplois dans la zone.

Trafic

Le territoire est traversé par plusieurs routes départementales. En termes de trafic les relevés sont :

- RD23 (au niveau de Moreuil), route classée RGC et itinéraire TE par arrêté ministériel) : TMJA 3551 dont 9 % PL.
- RD934 (au niveau de Le Quesnel), route classée RGC et itinéraire TE par arrêté ministériel) : TMJA 11 932 dont 12 % PL.
- RD935 (au niveau de Moreuil), route classée RGC et itinéraire TE par arrêté ministériel) : TMJA 4732 dont 7 % PL.

Les cartes reprenant les catégories des voiries départementales et les données de comptages s'y rapportant, sont disponibles sur le site du Conseil départemental de la Somme :

<http://www.somme.fr/routes-deplacements-somme>



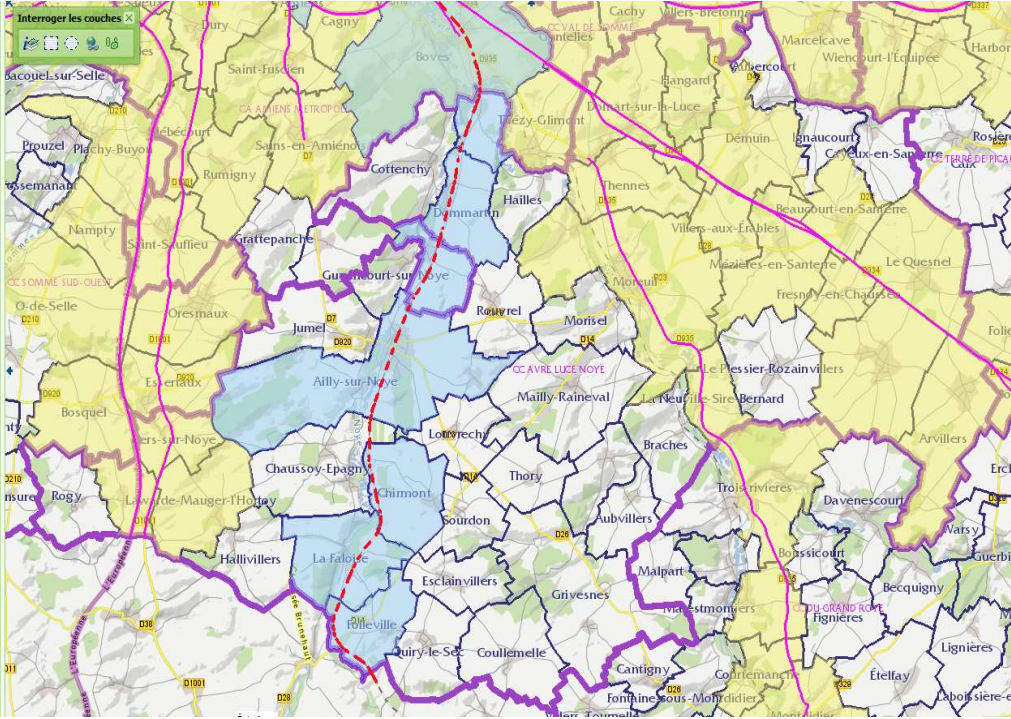
Bruit des infrastructures

Conformément à l'article 13 de la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, précisé par le décret d'application 95-21 du 9 janvier 1995 et l'arrêté du 23 juillet 2013, un arrêté de classement des infrastructures de transports terrestres bruyantes dans la Somme a été signé par le Préfet le 10 novembre 2016.

Le territoire est concerné par les voies bruyantes suivantes :

- Ligne ferroviaire 272 000
- RD934
- Autoroute A 16
- RD935
- RD1001

Les communes affectées par le bruit de ces infrastructures sont matérialisées en jaune (bruit issu des infrastructures routières) et en bleu (bruit issu des infrastructures ferroviaires) :



Cette cartographie est disponible à l'adresse suivante :

<http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr>

Les routes classées à grande circulation

Le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation dispose que le territoire est traversé par des voies classées dans cette catégorie :

ROUTE	ROUTE de début de section	COMMUNE de début de section	ROUTE de fin de section	COMMUNE de fin de section
D 23	D 935	Moreuil	D 934	Demuin
D 934	D 934	Domart/la Luce	D934	Arvillers
D 935	D 935	Thennes	D 935	Braches

Conformément à l'article L.111-6 du code de l'urbanisme, ce classement induit des contraintes en termes de construction ou d'aménagement dans une bande de 75 m de part et d'autre de ces voies.

Transports exceptionnels

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. Pour mémoire, ci-après la réglementation applicable aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque :

http://somme.gouv.fr/content/download/11490/67192/file/te_general.pdf

Mobilité durable

La communauté de communes ne dispose pas de plan de mobilité (anciennement appelé plan de déplacement urbain) prévu à l'article L.1214-1 et suivants du code des transports et le plan local d'urbanisme inter-communal prescrit ne vaudra pas PDM.

Il est rappelé que depuis le 1^{er} janvier 2020, toute entreprise regroupant au moins 50 salariés sur un même site et se trouvant dans le périmètre d'un plan de mobilité doit inclure obligatoirement dans ses négociations annuelles obligatoires (NAO) les questions relatives à la mobilité des salariés entre leur domicile et

leur lieu de travail. À défaut d'accord, elle doit élaborer un Plan de Mobilité Employeur (PDME), conformément à l'article [L.1214-8-2 du code des transports](#).

Le plan local d'urbanisme intercommunal devra prendre en compte les mesures définies par le plan climat énergie air territorial en cours d'élaboration.

Transports en commun

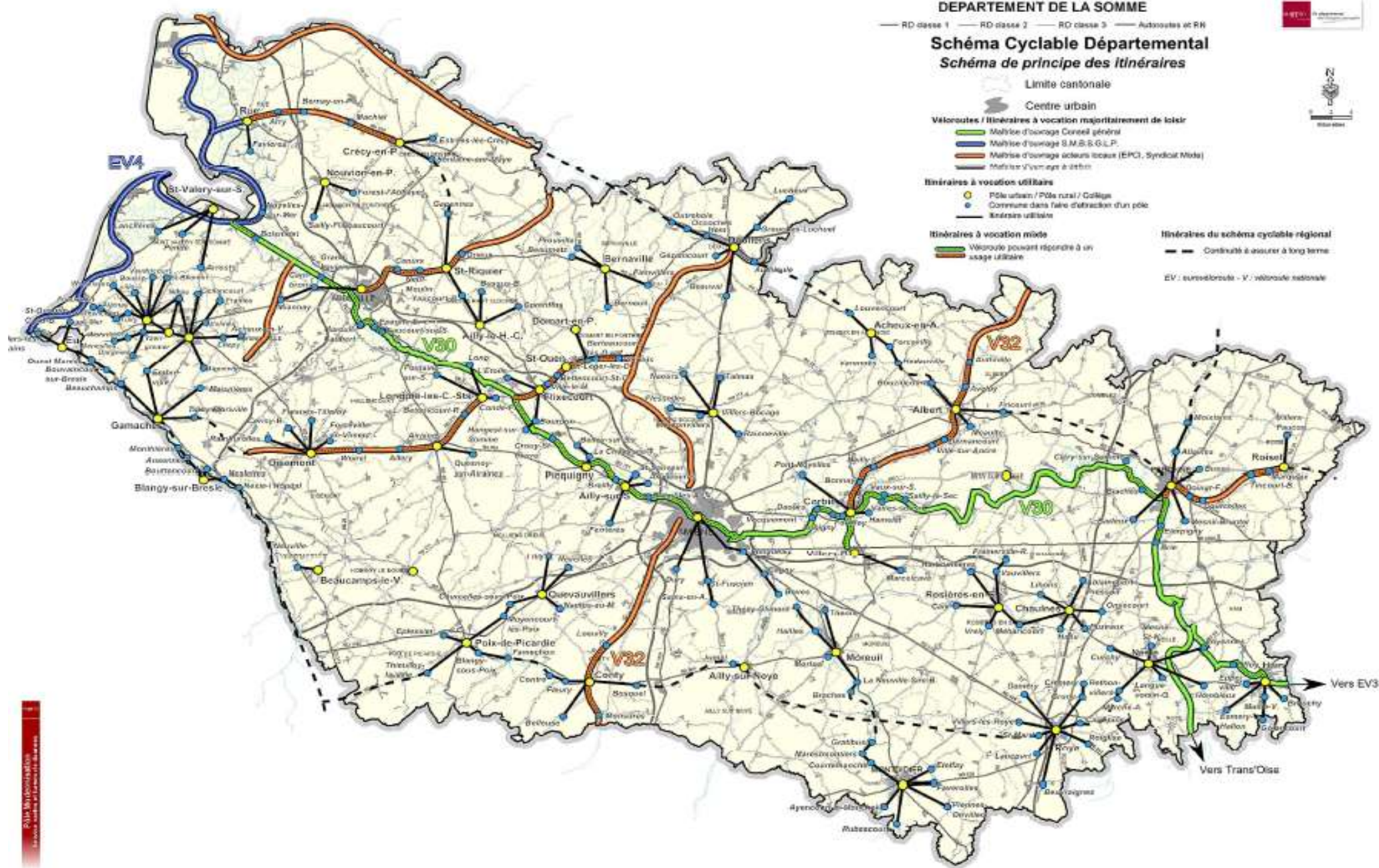
La communauté de communes compte 3 gares sur son territoire (Ailly-sur-Noye, Dommartin et Moreuil) et 10 passages à niveau :

- Ligne 232 000 Ormoy-Villers-Boves : PN 97 à Braches
- Ligne 272 000 Paris-Lille :
 - PN 37 et 38 à Dommartin,
 - PN 32 à Folleville,
 - PN 98, 99, 100, 101 à Moreuil,
 - PN 103 et 105 à Thennes.

Le réseau Trans'80, essentiellement dédié au transport scolaire, dessert les communes de : Ailly-sur-Noye, Arvillers, Beaucourt-enSanterre, Berteaucourt-les-Thennes, Chirmont, Cottenchy, Coullemelle, Demui, Domart-sur-la-Luce, Esclainvillers, Flers-sur-Noye, Folleville, Fouencamps, Fransures, Fresnoy-en-Chaussée, Grivesnes, Guyencourt-sur-Noye, Hailles, Hallivillers, Hangard, Hangest-en-Santerre, Jumel, Lawarde-Mauger-l'Hortoy, Le Plessier-Rozainvillers, Le Quesnel, Louvrechy, Mailly-Raineval, Mézières-en-Santerre, Moreuil, Quiry-le-Sec, Rogy, Rouvrel, Sauvillers-Mongival, Sourdon, Thennes et Thory.

Circulations douces





La sécurité routière - accidentologie

Les préoccupations en matière de sécurité routière peuvent se traduire dans les plans locaux d'urbanisme par l'inscription d'emplacements réservés destinés à des aménagements de voirie, une rédaction appropriée dans le règlement des conditions de desserte des terrains et d'accès aux voies ouvertes au public, et d'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques.

Il conviendra d'éviter de définir un zonage qui serait de nature à induire une multiplication d'accès individuels et de manœuvres de tourne-à-gauche sur les principales voies routières sans dispositif dédié étant précisé que des conditions de desserte et des modalités d'accès aux voies publiques peuvent toujours être opposées à toute demande d'occupation ou d'utilisation du sol aux fins d'assurer la sécurité routière.

Les orientations d'aménagement et de programmation définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes à mobilité réduite notamment en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements et des commerces.

Elles peuvent favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation, un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces.

L'observatoire départemental de sécurité routière de la direction départementale des territoires et de la mer de la Somme établit chaque année la liste des points noirs et zones d'accumulation d'accidents sur une période de 5 ans.

Un point noir est défini par une longueur de chaussée de 850 mètres sur laquelle 10 accidents ayant causé au moins 10 victimes graves (tués et blessés graves) ont eu lieu.

Une zone d'accumulation est définie par la longueur de chaussée d'environ 400 mètres sur laquelle ont eu lieu au minimum 5 accidents corporels.



69 Accidents corporels sur autoroutes et routes départementales dont 6 morts, 84 blessés et 47 blessés hospitalisés

