somme LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL	**ELEMENTS POUR LE PORTER A CONNAISSANCE DU PLUI DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES EST DE LA SOMME** Le 26 février 2019

Les éléments fournis répondent au point n°5 du porter à connaissance à savoir les déplacements.

Ce point se décompose en 7 parties :

5.1 le plan de déplacement urbain,
5.2 la sécurité routière,
5.3 l'amendement Dupont,
5.4 le bruit des infrastructures,
5.5 les projets d'infrastructures de transport
5.6 les études de trafic
5.7 le schéma cyclable départemental

En complément de ces 7 parties, 6 points particuliers sont traités, il s'agit :

A) des convois exceptionnels,
B) des plans d'alignement,
C) des plantations,
D) les chemins de randonnée,
E) les Espaces Naturels Sensibles,
F) Aménagement foncier.

Le Conseil départemental assure la gestion et l'entretien des routes départementales.

Le territoire de la Communauté de Communes Est de la Somme est traversé par des routes départementales figurant sur la carte jointe en annexe et réparties en différentes classes.

<u>Classification du réseau routier départemental :</u>

- Classe 1 : le réseau structurant. Les routes à grande circulation sont composées de liaisons vertes définies au plan national (axes verts) et des routes assurant les liaisons vers les échangeurs autoroutiers (axes rouges).
- Classe 2 : le réseau principal. Cette classe (liaisons jaunes) regroupe les routes qui assurent la desserte des chefs lieux de canton et le maillage des territoires.
- Classe 3 : le réseau secondaire : cette classe est composée du réseau d'intérêt local et des voies de desserte des communes (axes blancs).

Le Département dispose d'un règlement de voirie départementale qui définit les procédures d'intervention et règles que les différents intervenants sont tenus de respecter sur la voirie départementale. Il précise notamment :

- les prescriptions pour les accès et les alignements sur RD ;
- les implantations de clôtures et plantations effectuées sur le domaine public départemental ou à ses abords.

Conformément à l'annexe 3 du RVD, l'accès à la D930 (rocade de Nesle) du PR29+462 au PR34+207 est interdit aux riverains pour des raisons de sécurité.

Plusieurs informations sont disponibles sur le site internet du département à l'adresse suivante :
http://www.somme.fr/routes-deplacements-somme

Point 5.1 : Le plan de déplacement urbain

La Communauté de Communes n'est pas pourvue de plan de déplacement urbain.

Point 5.2 : La sécurité routière

5.2.1 Synthèse des accidents

Sur l'ensemble des routes départementales situées sur la Communauté de communes, plusieurs accidents et tronçons accidentogènes ont été recensés et localisés sur la carte des accidents et des tronçons accidentogènes (jointe en annexe). Des informations complémentaires pourront être fournies sur demande. Toutefois, les données d'accidentologie ne sont plus disponibles depuis 2018.

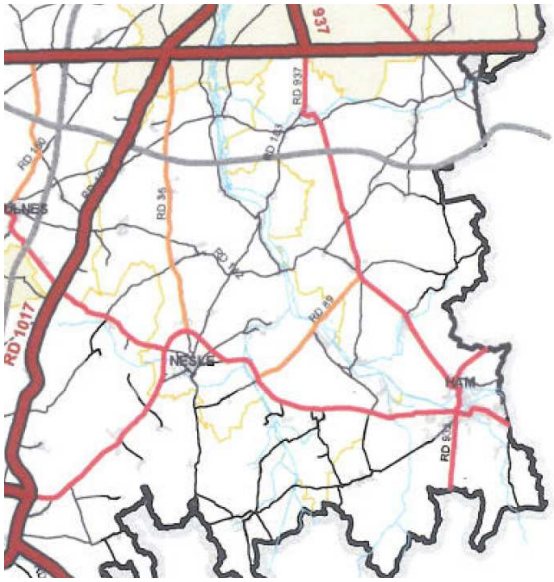
5.2.2 Les propositions d'aménagement et avis sur les accès futurs

En cas de nouveaux accès sur les routes départementales, une distance de visibilité de 50 mètres de part et d'autre de l'accès doit être respectée en agglomération. Cette distance est portée à 150 mètres minimum pour les accès situés en entrée et hors agglomération.

Point 5.3 : L'amendement Dupont

L'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme, issu de la loi "Barnier" relative au renforcement de la protection de l'environnement, est entré en vigueur au 1er janvier 1997. Également appelé "amendement Dupont", cet article réglemente l'urbanisation aux abords de certaines voiries.
Son objectif est d'inciter les collectivités publiques et en particulier les communes, à préciser leurs projets de développement et à éviter une extension non maîtrisée de l'urbanisation.
L'urbanisation le long des voies recensées par " l'amendement Dupont " doit correspondre à un projet des collectivités publiques au regard d'une politique de développement et à ce titre, faire l'objet d'une réflexion en amont et d'une mise en œuvre éventuelle assurant la qualité du cadre de vie.

Sur le territoire de la Communauté de communes, seule la RD 1029 en bout de territoire des communes d'Athies Monchy-Lagache et Tertry est concernée par l'amendement Dupont.



Point 5.4 : Le bruit des infrastructures de transport

5.4.1 Classement sonore

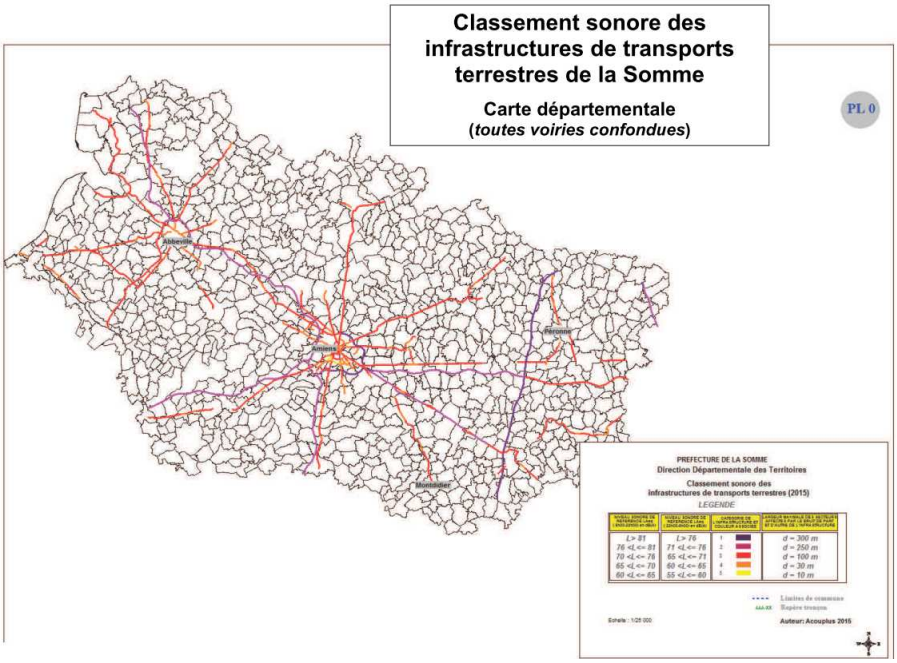
Les maîtres d'ouvrage d'infrastructures doivent prendre en compte les nuisances sonores dans la construction de voies nouvelles et la modification de voies existantes, et s'engager à ne pas dépasser des valeurs seuils de niveau sonore,
Textes de référence : **Article 12 de la loi bruit**, **décret 95-21 du 9 janvier 1995**, **arrêté du 5 mai 1995**
Les constructeurs de bâtiments, quant à eux, ont l'obligation de prendre en compte le bruit engendré par les voies bruyantes existantes ou en projet, en dotant leur construction d'un isolement acoustique adapté par rapport aux bruits de l'espace extérieur.
Textes de référence : **Article 13 de la loi bruit**, **décret 95-22 du 9 janvier 1995**, **arrêté du 23 juillet 2013**

L'article 13 de la loi bruit définit les principes généraux pour assurer l'isolation acoustique de la façade des bâtiments nouveaux :

- Les infrastructures de transports terrestres sont **classées** en fonction de leur **niveau sonore**, et des secteurs affectés par le bruit sont délimités de part et d'autre de ces infrastructures. La largeur maximale de ces secteurs dépend de la catégorie.
    - La **catégorie 1** qui est la plus bruyante engendre un secteur d'une largeur maximale de 300 m de part et d'autre du bord, de la chaussée pour une route, ou du rail extérieur pour une voie ferrée.
    - En **catégorie 2**, cette largeur passe à 250 m.
    - En **catégorie 3**, elle passe à 100 m.
    - En **catégorie 4**, elle passe à 30 m.
    - En **catégorie 5**, elle passe à 10 m.
- Les bâtiments à construire dans un secteur affecté par le bruit doivent s'isoler en fonction de leur exposition sonore. Sont concernés, les bâtiments d'habitation, les établissements d'enseignement, les bâtiments de santé de soins et d'action sociale, et les bâtiments d'hébergement à caractère touristique.

L'arrêté préfectoral du 10 novembre 2016 porte approbation du classement sonore des infrastructures de transports terrestres dans le département de la Somme.

Sur le territoire de la Communauté de communes, concernant le réseau routier départemental le classement porte sur les RD 1029, et 930.

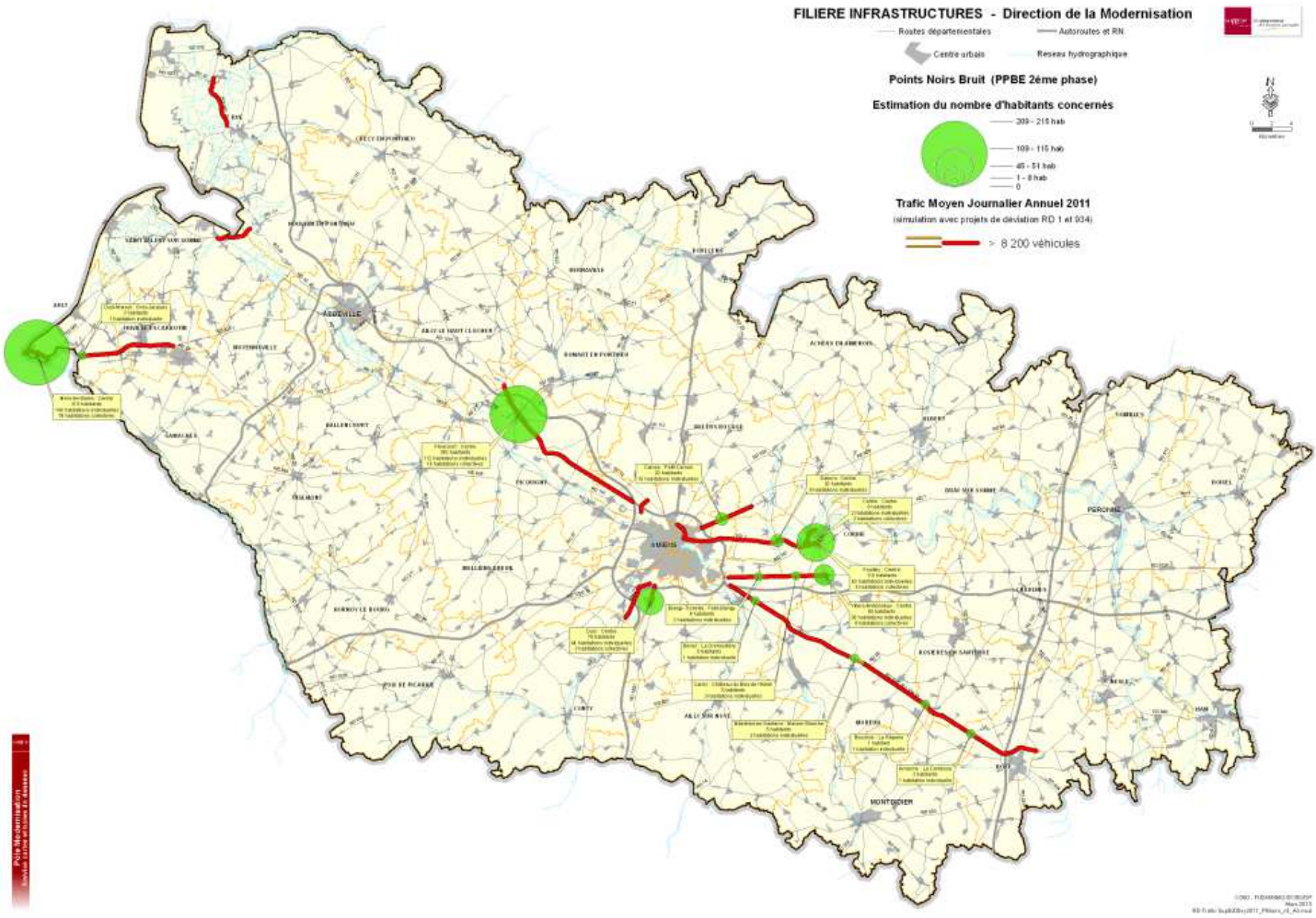


Les informations sont disponibles par commune sur le lien suivant : http://www.somme.gouv.fr/Politiques-publiques/Amenagement-du-territoire-urbanisme-construction-logement-habitat/Habitat-et-construction/Bruit

5.4.2 P.P.B.E.

Le Conseil départemental a établi le Plan de Prévention des Bruits dans l'Environnement (PPBE) qui concerne les infrastructures routières départementales empruntées par plus de 8 200 véhicules par jour.
A l'échelle du PLUi, aucune voie n'est classée dans le PPBE.

Le PPBE est disponible sur le site du Conseil départemental de la Somme sur le lien suivant : **http://www.somme.fr/routes-deplacements-reseau-routier/plan-prevention-du-bruit-environnement**.



Point 5.5 : Les projets d'infrastructures sur le territoire

Projets routiers :
Il n'y a pas, à ce jour, de projets routiers sous maîtrise d'ouvrage du Département prévu sur le territoire.
Dans le cadre du projet du canal Seine Nord Europe (SNE), des rétablissements et des modifications de voirie sont susceptibles d'intervenir afin d'assurer le rétablissement des RD intersectées par le projet ou d'assurer la desserte de la plateforme de Nesle.
La RD 35 pourra faire l'objet d'une mise au gabarit et d'un renforcement en fonction de l'impact qu'aura le fonctionnement du canal SNE sur le réseau routier départemental.

Projet de la Véloroute Vallée de Somme (VVS) (V30) : l'aménagement de la VVS se poursuit avec une continuité entre Péronne et Ham qui est aujourd'hui balisée de façon provisoire sur le chemin de halage du canal du Nord entre Péronne et Buverchy puis ensuite par un balisage sur RD et sur voies communales entre Buverchy et Ham jusqu'à Pithon.

Le Département de l'Aisne assurera également le balisage pour assurer la continuité de l'itinéraire national V30 jusqu'à la Marne et la jonction des eurovéloroutes EV3 et EV4. (Voir plan du schéma national des véloroutes voies vertes joint en annexe).

Une jonction par balisage va également être réalisée avec la Tran's Oise depuis Buverchy en passant par Moyencourt pour rejoindre Ercheux puis l'Oise en empruntant des RD.
Les cartes des différents tracés sont jointes en annexe.

Réouverture du canal de la Somme : Le Département travaille avec VNF sur les options envisageables pour une réouverture du canal de la Somme entre Offoy et Saint-Simon. L'objectif est de développer le tourisme fluvestre et d'asseoir la Véloroute Vallée de Somme le long du chemin de halage aujourd'hui impraticable aux vélos entre Offoy et Ham.

Point 5.6 : Les études de trafics

Le tableau ci-après montre l'évolution du trafic entre 2007 et 2017 en nombre de véhicules par jour sur les RD traversant le territoire de la Communauté de Communes.

RD	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	% évolution 2007/2017
RD 930 entre Rethonvillers et RD 337	5469	5217	4817	4791	4787	4124	4029	4077	4111	4133	4267	
évolution %		-4,61	-7,67	-0,54	-0,08	-13,85	-2,30	1,19	0,83	0,54	3,24	-21,98
RD 337	1899	1811	1801	1774	1785	1931	1952	1955	1739	1793	1771	
évolution %		-4,63	-0,55	-1,50	0,62	8,18	1,09	0,15	-11,05	3,11	-1,23	-6,74
RD 930 entre RD 337 et RD 35	5144	4907	4089	4067	4064	3903	3813	3858	3890	3911	4037	
évolution %		-4,61	-16,67	-0,54	-0,07	-3,96	-2,31	1,18	0,83	0,54	3,22	-21,52
RD 35 Licourt	1867	1781	1556	1533	1543	1561	1578	1581	1598	1647	1626	
évolution %		-4,61	-12,63	-1,48	0,65	1,17	1,09	0,19	1,08	3,07	-1,28	-12,91
RD 15	1217	1161	1185	1178	1228	1214	1186	961	969	974	1005	
évolution %		-4,60	2,07	-0,59	4,24	-1,14	-2,31	-18,97	0,83	0,52	3,18	-17,42
RD 89 Languevoisin					810	800	781	827	834	633	653	
évolution %						-1,23	-2,38	5,89	0,85	-24,10	3,16	-18,38
RD 89 Voyennes	985	1023	1011	1016	1045	1015	1026	1066	1069	1082	1099	
évolution %		3,86	-1,17	0,49	2,85	-2,87	1,08	3,90	0,28	1,22	1,57	11,57
RD 930 Hombleux	4716	4499	4594	4570	4567	4515	4411	4464	4502	4527	4674	
évolution %		-4,60	2,11	-0,52	-0,07	-1,14	-2,30	1,20	0,85	0,56	3,25	-0,89
RD 17 Offoy					1071	1058	1033	994	1002	1007	1039	
évolution %						-1,21	-2,36	-3,78	0,80	0,50	3,18	-2,99
RD 186 Esmery-Hallon	1615	1540	1685	1676	1674	1656	1617	1636	1604	1612	1664	
évolution %		-4,64	9,42	-0,53	-0,12	-1,08	-2,36	1,18	-1,96	0,50	3,23	3,03
RD 932 Muille-Villette	3930	4046	4131	3753	3750	3707	3709	3753	3784	3678	3797	
évolution %						-1,15	0,05	1,19	0,83	-2,80	3,24	1,25
RD 937 Ham Sud	3989	4055	4010	3646	3661	3558	3517	3579	3591	3700	3883	
évolution %		1,65	-1,11	-9,08	0,41	-2,81	-1,15	1,76	0,34	3,04	4,95	-2,66
RD 930 Ham vers Saint-Quentin	5251	5296	5407	4996	4992	4935	4739	4795	4835	4748	4902	
évolution %		0,86	2,10		-7,68	-1,14	-3,97	1,18	0,83	-1,80	3,24	-6,65
RD 937 Sancourt	3711	3540	3532	3550	3564	3360	3398	3458	3526	3570	3628	
évolution %		-4,61	-0,23	0,51	0,39	-5,72	1,13	1,77	1,97	1,25	1,62	-2,24
RD 937 Entre Athies et RD 1029	3007	2909	2877	2892	2904	2823	2855	2906	2916	2953	3001	
évolution %						-2,79	1,13	1,79	0,34	1,27	1,63	3,34
RD 44	738	681	673	676	748	727	735	797	799	809	822	
évolution %		-7,72	-1,17	0,45	10,65	-2,81	1,10	8,44	0,25	1,25	1,61	11,38
RD 1029 Tertry	6120	6148	5277	5104	5441	5295	5287	5390	5435	5588	5891	
évolution %		0,46	-14,17	-3,28	6,60	-2,68	-0,15	1,95	0,83	2,82	5,42	-3,74
RD 1029Mons-en-Chaussée	5177	5201	4239	4100	4539	4417	4410	4184	4219	4338	4573	
évolution %		0,46	-18,50	-3,28	10,71	-2,69	-0,16	-5,12	0,84	2,82	5,42	-11,67
RD 1029 Saint-Christ-Briost	4542	4181	4446	4301	4415	4297	4291	4177	4212	4331	4566	
évolution %		-7,95	6,34	-3,26	2,65	-2,67	-0,14	-2,66	0,84	2,83	5,43	0,53
RD 62 Epenancourt		592	629	992	997	607	606	551	555	570	600	
évolution %			6,25	57,71	0,50	-39,12	-0,16	-9,08	0,73	2,70	5,26	1,35
RD 103 Falvy					470	456	461	524	525	531	539	
évolution %						-2,98	1,10	13,67	0,19	1,14	1,51	18,20

Les trafics sur le territoire de la Communauté de Communes sont plutôt à la baisse depuis ces dix dernières années.

Point 5.7 : Le schéma cyclable départemental

Le Conseil départemental de la Somme a adopté en février 2015 le schéma cyclable départemental. Dans celui-ci figure un schéma de principe des itinéraires cyclables utilitaires et des axes à vocation touristique. (voir carte ci-jointe)

Les axes utilitaires ont été définis à partir d'une analyse du territoire portant sur la proximité des services, collèges, commerces, de la population, de la distance par rapport aux pôles et de la topographie. Seuls les itinéraires à fort potentiel ont été identifiés.

Ce schéma peut-être traduit par une intention d'aménagement cyclable portée par la Communauté de communes.

A noter que dans le cadre des réflexions sur le canal SNE, plusieurs autres itinéraires peuvent être envisagés notamment l'axe le long du canal SNE qui emprunterait le chemin de service de ce dernier . Deux axes utilitaires peuvent également être identifié à savoir :

- Entre la commune de Languevoisin-Quiquery et le port céréalier,
- entre la future plateforme multimodale et le centre de Nesle.

Points particuliers

A) Les convois exceptionnels

Les routes départementales suivantes sont recensées comme itinéraire de convois exceptionnels :

- La RD930,
- la RD 937,
- la RD 45,
- la RD 62.

B) Les plans d'alignement

La suppression des plans d'alignement sur route départementale doit faire l'objet d'une demande préalable auprès du Département afin que celui-ci fasse les démarches nécessaires à la procédure de suppression.

A défaut, les servitudes d'alignement qui s'appliquent sur les routes départementales doivent être maintenues. Ce n'est qu'une fois la suppression validée par l'assemblée départementale que le document d'urbanisme pourra être mise à jour en enlevant de la liste des servitudes les plans d'alignement supprimés.

La liste des plans d'alignements existants figure ci-dessous.

La commune de Nesle n'a pas repris les plans d'alignement lors de l'élaboration de son PLU afin de faire cesser l'opposabilité des servitudes.

Athies : plans non approuvés de 1933
Béthencourt sur Somme : plans approuvés le 03/12/1930
Billancourt : plans approuvés le 27/10/1923
Breuil : pas de plan d'alignement
Brouchy : plans approuvés le 29/12/1922
Buverchy : plans approuvés le 29/12/1922
Cizancourt : plans approuvés le 02/02/1888
Croix Moligneaux : plans approuvés le 26/07/1924
Curchy : plans approuvés le 17/06/1930
Douilly : plans approuvés le 23/04/1927
Ennemain : plans approuvés le 04/07/1929
Epénancourt : plans approuvés le 21/02/1930
Eppeville : plans approuvés le 29/09/1928
Esmery Hallon : plans approuvés le 03/06/1922
Falvy : plans approuvés le 17/01/1930
Grécourt : plans approuvés le 29/12/1922
Ham : plans approuvés le 29/11/1924
Hombleux : plans approuvés le 29/08/1925
Languevoisin Quiquery : plans non approuvés de 1931
Licourt : plans approuvés le 07/01/1930
Matigny : plans approuvés le 24/11/1928
Mesnil Saint Nicaise : pas de plan d'alignement
Monchy LAgache : plans approuvés le 15/09/1927
Morchain : plans approuvés le 24/08/1931
Moyencourt : plans approuvés le 20/10/1928
Muille Villette : plans approuvés le 04/09/1926
Offoy : plans approuvés le 07/05/1927
Pargny : plans non approuvés
Potte : plans approuvés le 06/12/1943
Quivières : plans approuvés le 15/09/19274
Rethonvillers : plans approuvés le 23/10/1926

Rouy le Grand : pas de plan d'alignement
Rouy le Petit : pas de plan d'alignement
Saint Christ Briost : plans approuvés le 26/08/1922
Sancourt : plans approuvés le 29/09/1928
Tertry : plans approuvés le 31/07/1929
Ugny l'Equipée : plans approuvés le 03/05/1927
Villecourt : pas de plan d'alignement
Voyennes : plans approuvés le 20/10/1928
Y : plans approuvés le 28/04/1932

C) Les plantations

Pour des raisons sécuritaires et sanitaires et compte tenu du caractère évolutif des infrastructures routières, **le Conseil départemental s'oppose** à un classement d'arbres isolés, alignés ou de haies sur le domaine public départemental, et souhaite que soit inscrit dans le règlement du PLU le texte suivant :

« Seules les interventions visant à supprimer totalement un massif classé ou un alignement, le long des routes départementales, devront être précédées d'une déclaration préalable. La replantation le long des axes départementaux ne pourra se faire que si les conditions de sécurité sont satisfaites à savoir pour les arbres de haute tige un éloignement de 4 mètres minimum du bord de chaussée hors agglomération et pour les haies à 2 mètres minimum. »

Cela afin de permettre les interventions d'entretien, d'élagage de recepage nécessaires à la gestion des accotements de la route et l'abattage des arbres de haute tige en cas de danger avéré ou de fin de vie des sujets sans avoir recours à une déclaration préalable.

D) Chemins de randonnée

Les chemins inscrits au PDIPR (Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée) figurent sur la carte jointe.

E) Les Espaces Naturels Sensibles (ENS)

Le territoire intercommunal ne comporte pas d'ENS.

F) Aménagement foncier

Certaines communes de la Communauté de Communes sont concernées par l'aménagement foncier lié au canal SNE. Le périmètre de celui-ci figure sur la carte jointe.

L'agence routière Est et le service Etudes Générales et Prospective souhaitent être associés à l'ensemble de la démarche lors de l'élaboration du PLUI.