

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

En complément de ces 7 parties, 3 points particuliers sont traités, il s'agit :

- A) des plans d'alignement,
- B) des plantations,
- C) les chemins de randonnée,

Le Conseil départemental assure la gestion et l'entretien des routes départementales, du canal de la Somme et de la Somme canalisée.

Le territoire de la commune de Davenescourt est traversé par les 2 routes départementales de classe 3.



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.

Point 5.1 : Le plan de déplacement urbain

La commune n'est pas pourvue de plan de déplacement urbain.

Point 5.2 : La sécurité routière

5.2.1 Synthèse des accidents

Il n'y a pas d'accident répertorié sur le territoire communal depuis les 5 dernières années.

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 régit 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.

Les 2 routes traversant le territoire communal ne sont pas classées route à grande circulation.

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 sur l'approbation du classement sonore des infrastructures de transports terrestres dans le département de la Somme. Les RD traversant le territoire communal ne sont pas concernées par ce classement.

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. Les RD traversant le territoire communal ne sont pas concernées par le PPBE.

Point 5.5 : Les projets d'infrastructures sur le territoire

Il n'existe pas de projet d'infrastructures départementales sur le territoire communal.

Point 5.6 : Les études de trafics

Le tableau ci-après montre l'évolution du trafic entre 2006 et 2016 en nombre de véhicules par jour sur la RD 41.

RD	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	% évolution 2010/2016
RD41 sud de Davenescourt	654	652	630	629	642	650	668	
évolution %		-0,31	-3,37	-0,16	2,07	1,25	2,77	2,14

Le trafic est relativement constant sur l'ensemble des axes. Il n'existe pas de problème sur la RD 41 ; cette route présente les caractéristiques géométriques adaptées au trafic.

Points particuliers

A) 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.

B) Les plantations

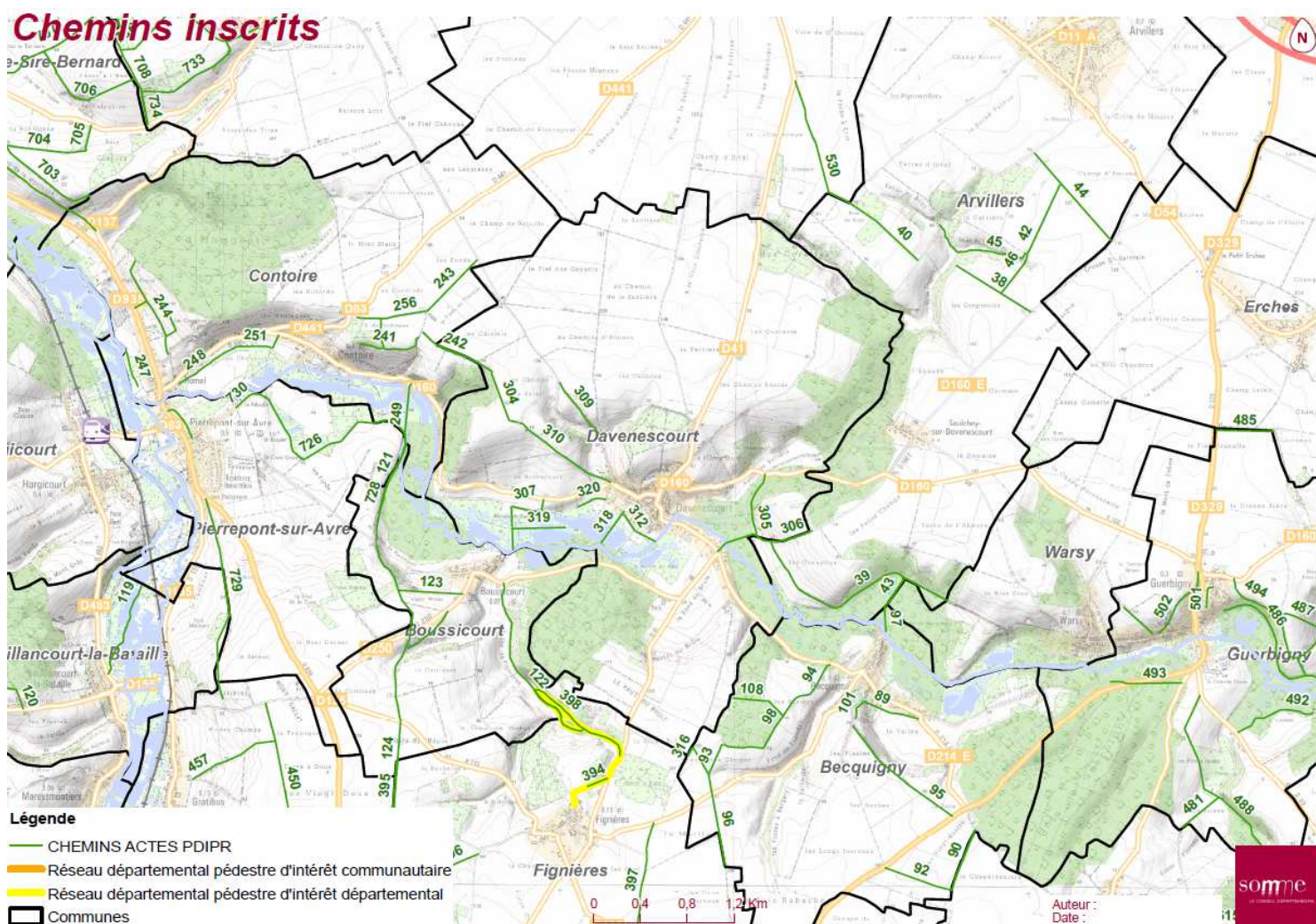
Pour des raisons sécuritaires et sanitaires et compte tenu du caractère évolutif des infrastructures routières, le Conseil départemental sans s'opposer à un classement d'arbres isolés, alignés ou de haies sur le domaine public départemental, souhaite que soit inscrit dans le règlement du PLU comme l'autorise l'article L123-1-5-7° du code de l'urbanisme, 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.

C) Chemins de randonnée

Les chemins inscrits au PDIPR (Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée), sur le territoire communal, figurent sur le plan ci-dessous.



Le service Etudes générales et prospective et l'agence routière Est du Conseil départemental de la Somme souhaitent être associés à l'ensemble de la démarche lors de l'élaboration du PLU.