

Commune de SAINT-QUENTIN-EN-TOURMONT

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 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.

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 :
<http://www.certu-catalogue.fr/plu-et-deplacements-1.html>

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/?-Infrastructures>

Les déplacements domicile-travail des habitants de Saint-Quentin-en-Tourmont

La population des actifs de plus de 15 ans ayant un emploi s'élève à 70,9 % (70,7 % pour le département) et 59,7 % des actifs ont un emploi (59,4 % pour le département). On estime à 161 le nombre d'emplois dans la zone et à 122 le nombre d'actifs ayant un emploi et résidant au sein de la commune.

Trafic

La commune est traversée par une route départementale. En termes de trafic le dernier relevé de 2017 est :
– 2061 véhicules par jour sur la RD 204.

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 30 mai 1996](#), un arrêté de classement des infrastructures de transports terrestres bruyantes dans la Somme a été signé par le Préfet le 29 novembre 1999.

Le territoire n'est pas concerné par les voies bruyantes.

Une cartographie détaillée des fuseaux à l'échelle communale est disponible à l'adresse suivante :
<http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr>



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 commune ne dispose pas de plan de déplacements urbains (PDU) prévu à l'article [L.1214-1 et suivants du code des transports](#) et le plan local d'urbanisme prescrit ne vaudra pas PDU.

Il est rappelé que depuis le 1^{er} janvier 2018, toute entreprise regroupant au moins 100 salariés sur un même site et se trouvant dans le périmètre d'un plan de déplacement urbain doit élaborer un plan de mobilité, conformément à l'article [L.1214-8-2 du code des transports](#).

Transports en commun

La commune ne dispose pas de gare sur son territoire. Deux lignes de bus du réseau Trans'80, essentiellement dédié au transport scolaire, desservent la commune.

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 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 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 zone 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 causés 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.



