

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, 5 points particuliers sont traités, il s'agit :

- A) des convois exceptionnels,
- B) des plans d'alignement,
- C) des plantations
- D) des implantations d'éoliennes
- E) des chemins de randonnée
- F) des espaces naturels sensibles

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 Saleux est traversé par quatre routes départementales figurant au plan ci-dessous et reprises dans le tableau récapitulatif.

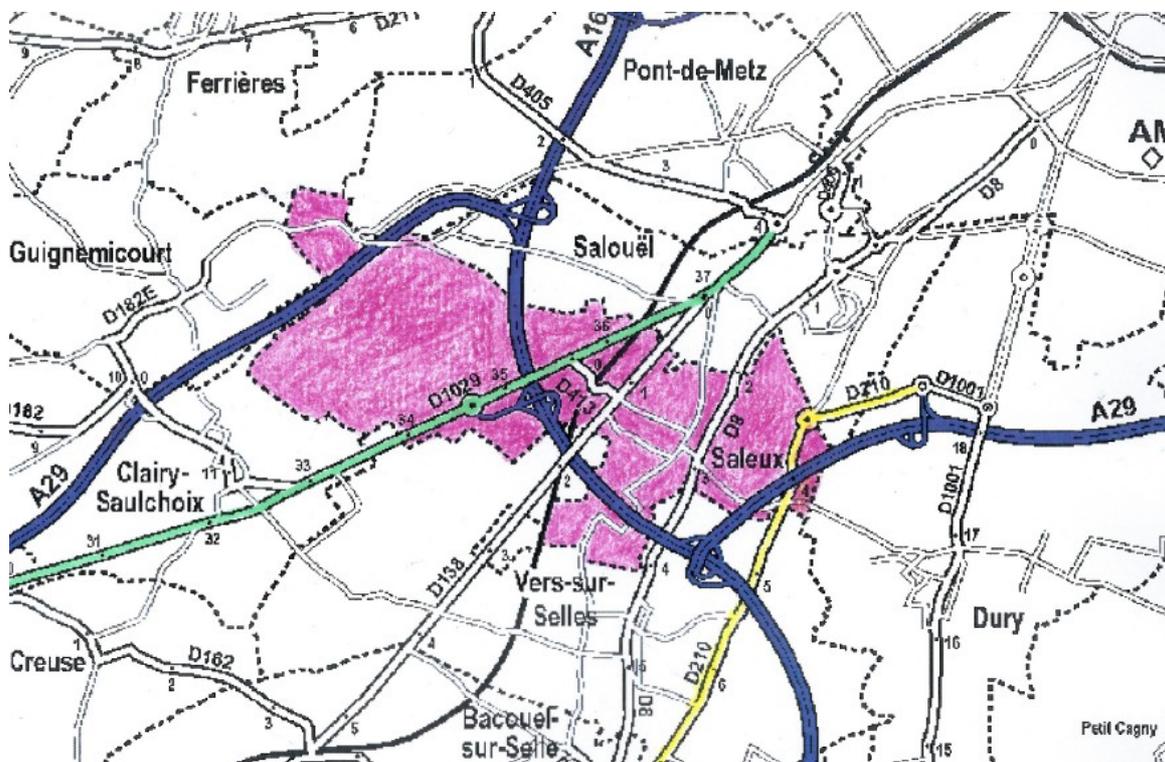


Tableau récapitulatif des RD sur territoire communal

COMMUNE	RD	limites		longueur (en m)	classe
		PR début	PR fin		
SALEUX	RD 1029	33+818	36+292	2606	LIAISON VERTE
	RD 210	3+1466	4+410	1084	2
	RD 138	0+565	1+672	1114	3
	RD 8	2+103	3+260	1165	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 est incluse au plan de Déplacement Urbain de la Communauté de communes d'Amiens Métropole.

Point 5.2 : La sécurité routière

5.2.1 Synthèse des accidents sur routes départementales hors agglomération

Sur l'ensemble des routes départementales situées sur le territoire communal, on dénombre 13 accidents hors agglomération sur la période 2009 à 2016 :

- Sur la RD 1029, deux accidents ont généré deux blessés léger.
- Sur la RD 210, sur un total de onze accidents, deux sont corporels avec 1 tué et 3 blessés hospitalisés .

Neuf accidents ont eu lieu à l'intersection RD210/VC3/VC4. L'aménagement en carrefour giratoire par le Conseil départemental de cette intersection à risque est en projet actuellement.

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.

5.2.3 Points particuliers sur la sécurité routière

Déclassement en cours de la RD138.

Aménagement prévu avant la côte de Vers-sur-Selle.

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.

Sur l'ensemble du territoire de la commune, la RD1029 est concernée par l'amendement Dupont.

Point 5.4 : Le bruit des infrastructures départementales 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 95-22 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 95-21 du 9 janvier 1995, arrêté du 30 mai 1996**

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.

La RD 1029 est classée en catégorie 2 sur le territoire communal et la RD8 en catégorie 4.

Le nouvel arrêté peut modifier le classement de certaines voies dans le périmètre de la commune.

Le bureau d'étude devra se rapprocher des services de l'État pour obtenir les nouvelles cartes de classement qui ne sont pas encore arrêtées à ce jour.

Les règles de distance n'évoluent pas par rapport au classement actuel.

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. Sur le territoire communal, il n'y a pas de routes classées au 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>.

Le territoire communal ne comporte pas de routes concernées par le PPBE.

Point 5.5 : Les projets d'infrastructures sur le territoire

La création d'un carrefour giratoire à l'intersection de la RD210 et les VC3 et VC4.

Point 5.6 : Les études de trafics sur routes départementales

Le tableau ci-après montre l'évolution du trafic entre 2006 et 2016 en nombre de véhicules jour sur les RD 1029, 210, 8 et 138.

RD / années (n)	2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016	
RD 1029	PR 30+950	7646			PR 35	7569	PR 35	7698	PR 35	7889	PR 35	8117	PR 35	8040	PR 35	7999	PR 35	8461	PR 35	8540	PR 35	8082
% n/n-1								1,70		2,48		2,89		-0,95		-0,51		5,78		0,93		-5,36
RD 210	PR 1	9935	PR 9	3178	PR 9	3148	PR 0+780	10418	PR 0+780	10820	PR 0+780	11015	PR 3+1180	10858	PR 3+1180	11462	PR3+1180	13252	PR3+1180	12924	PR3+1180	13011
% n/n-1								-0,94		3,86		1,80				5,56		15,62		-2,48		0,67
RD 8	PR 6+321	1981	PR 6+240	1961	PR 6+240	1691	PR 6+240	1717	PR 6+240	1716	PR 6+240	1747	PR 6+240	1722	PR 6+240	1657	PR 2+595	3432	PR 6+240	1735	PR 6+240	1752
% n/n-1				-1,01		-13,77		1,54		-0,06		1,81		-1,43		-3,77						0,98
RD 138	PR 2+500	2162	PR 2+660	2141	PR 2+660	2063	PR 2+660	2095	PR 2+660	2233	PR 2+660	2273	PR 2+660	2240	PR 3+660	2142	PR 3+660	2080	PR 3+660	2093	PR 3+660	2180
% n/n-1				-0,97		-3,64		1,55		6,59		1,79		-1,45		-4,38		-2,89		0,63		4,16

Il n'existe pas de problème de capacité sur les infrastructures, si ce n'est sur la RD210. Les routes présentent des caractéristiques géométriques adaptées au trafic.

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 soit par la Commune, ou l'intercommunalité.

Points particuliers

A) les convois exceptionnels

La RD 1029 est un itinéraire de convoi exceptionnel.

B) les plans d'alignement

RD8 : 21/08/1889 à conserver.

RD8 : 7/5/1890 à conserver en partie.

Les plans d'alignement sont à maintenir.

C) Les plantations

Inventaire des plantations existantes le long des routes départementales sur le territoire de la commune de SALEUX

Commune	RD	PR début	PR fin	Accotement	Désignation plantations	Linéaire (en m)
SALEUX	RD 1029	34+435	34+465	droit	Alignement 5 Erables	30
		34+465	34+480	droit	haie basses	15
		34+545	34+700	giratoire	haies basses + 5 Erables	155
	RD 210	3+1466		îlot	Massif arbustif de charme	
		3+1650	3+1820	gauche	haie	170
		3+1650	3+1800	droit	alignement Frênes + haie	150
	RD 138				Pas de plantation	
	RD 8				Pas de plantation	

Par ailleurs, pour des raisons sécuritaires et sanitaires et compte tenu du caractère évolutif des infrastructures routières, le Conseil départemental s'oppose à tout classement d'arbres isolés, alignés ou de haies sur le domaine public départemental.

D) les implantations d'éoliennes

En dehors des espaces urbanisés de la commune, notamment en cas d'implantation d'éoliennes, l'article L.111-6 du code de l'urbanisme crée une servitude de reculement :

- de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière ;
- bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Pour toutes les routes départementales, il est souhaitable de respecter une distance minimale de sécurité entre l'axe vertical de l'éolienne et la limite du domaine public ; elle est la suivante :

$$\text{distance minimale de sécurité} = 1,5 \times (H+L/2),$$

avec H = hauteur du mat et L = longueur des pales

Cette dernière prescription, pour s'imposer à l'aménageur, doit être reprise par le biais d'un zonage spécifique dans les documents d'urbanisme, auquel des règles de construction et d'implantation adaptées peuvent être appliquées, notamment en terme de hauteur et de distance d'éloignement.

E) Chemins de randonnée

Le territoire communal ne comporte pas de circuits de randonnée.

F) Les Espaces Naturels Sensibles (ENS)

Le territoire communal ne comporte pas d'ENS.

L'agence routière Centre souhaite être associée à l'ensemble de la démarche lors de l'élaboration du PLU.