

Commune de Camon

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 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 :

<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>

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

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

Les déplacements domicile-travail des habitants de Camon :

63,2 % de la population active (qui comprend les actifs ayant un emploi et les chômeurs) ont un emploi (60,2 % pour le département).

On estime à 1 674 le nombre d'emplois dans la zone et à 1 720 le nombre d'actifs ayant un emploi et résidant au sein de la commune du Camon.

Trafic

La commune est traversée par plusieurs routes départementales. En termes de trafic les relevés (préciser année) sont :

- TMJA 9795 dont 11% PL sur la RD929

- TMJA 6888 dont 8 % PL sur la RD1

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 :

- La RN 25
- Les routes départementales D1A, D929 et D1

Une cartographie détaillée des fuseaux à l'échelle communale est disponible à l'adresse suivante (PL51/ page 67) :

https://www.somme.gouv.fr/contenu/telechargement/20416/139156/file/Rapport_Clt_Bruit_Somme_pages54-68.pdf



La commune est concernée par le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome Amiens-Glisy approuvé le 1er décembre 1982.

Une cartographie détaillée des fuseaux à l'échelle communale est disponible à l'adresse suivante :

<https://www.somme.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Transports-deplacements-education-et-securite-routieres-bruit/Bruit/Plan-d-Exposition-au-Bruit-PEB>

Les routes classées à grande circulation

Le décret n° 2010-578 du 31 mai 2010 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 929	Limite département 80 / 62	CAMON	D 929	ALLONVILLE

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 commune d'Amiens 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.

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

Transports en commun

La commune de Camon d'Amiens Métropole est desservie par le réseau de transport public Ametis qui dessert les 39 communes de l'agglomération

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.

