

Commune de Poulainville

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 Poulainville :

La population des actifs de plus de 15 ans ayant un emploi s'élève à 66 % (71,8 % pour le département) et 59,6 % des actifs ont un emploi (61,1 % pour le département). On estime à 626 le nombre d'emplois dans la zone et à 462 le nombre d'actifs ayant un emploi et résidant au sein de la commune de Poulainville.

Trafic

La commune est traversée par plusieurs routes départementales. En termes de trafic les relevés (pour l'année 2022) sont :

- 4903 véhicules par jour sur la RD11 dont 1,7 % de PL
- 5224 véhicules par jour sur la RD933 dont 5,3 % de PL
- 988 véhicules par jour sur la RD97 dont 3,9 % de PL

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 la voie bruyante suivante :

- RN 25

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

<http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr>



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 :

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 de Poulainville ne dispose pas de plan de mobilité prévu à l'article L.1214-1 et suivants du code des transports et le plan local d'urbanisme prescrit ne vaudra pas PDM.

Il est rappelé que depuis le 1er janvier 2020 et l'entrée en vigueur de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, toute entreprise regroupant au moins 50 salariés sur un même site et se trouvant dans le périmètre d'un plan de mobilité doit inclure dans ses négociations annuelles obligatoires, les questions relatives à la mobilité des salariés entre leur domicile et leur lieu de travail. À défaut d'accord sur les mesures visant à améliorer la mobilité des salariés, elles doivent élaborer un plan de mobilité employeur, 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.

La commune n'est pas concernée par le projet de Canal Seine Nord Europe (CSNE). Pour en savoir plus sur ce projet : <https://www.canal-seine-nord-europe.fr/>

Transports en commun

La commune n'a pas de gare sur son territoire.

La commune est desservie par trois lignes de bus :

- ligne 12 Bertangles/Sains en Amiénois (ligne interurbaine Ametis)
- ligne T37 Le Ramponneau/Collège Jules Verne (ligne scolaire Ametis)
- ligne 722 Doullens/Villers-Bocage/Amiens (ligne scolaire Trans'80)

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.

La commune dispose d'un passage à niveau : le PN n°8 situé rue des Aubivats (ligne 305 000 St-Roch/Frévent). Chaque passage à niveau constitue un point particulier de franchissement des voies ferrées par les usagers routiers.

Dans le champ des projets d'urbanisation nouvelle, il conviendra de s'interroger sur les conséquences éventuelles de l'implantation de nouveaux équipements publics, zones d'habitat ou d'activités sur l'importance et la nature des circulations générées, leur impact sur la sécurité des passages à niveau environnants.

En effet, une modification de l'environnement à plus ou moins grande échelle peut modifier la nature et l'importance du trafic pour une route sur laquelle se trouve un passage à niveau et augmenter le risque d'accident.

